



H

KÖZHÍR

A BME Közlekedésmérnöki Kar HÖK Lapja



Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem
Közlekedésmérnöki Kar

2008. március 66/2



Vörös álom

Moszkvicsmánia

Már a hangom
se hallom

Kultúrmérnök

Katonai járművek



U-2

Hangsebesség felett

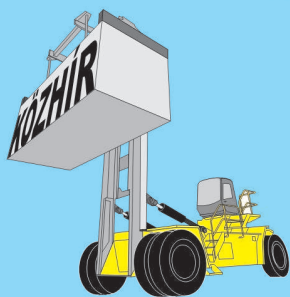


Kari Napok 2008

Virtuális szárnyakon

Mesemaráton

Humor, Rejtvény



TARTALOM

Tartalom

2008. március 66/2

Kedves Olvasó!

Már csak párat kell aludni, vagy pár napot előre átaludni a kar életében oly fontos és meghitt szerepet játszó ünnepig – karácsony mellett persze -, ami mi is lehetne más, mint az immáron XVII. alkalommal megrendezésre kerülő Kari Napok. Mert volt, van és mindig lesz, hiszen ez az a rendezvény, ami csak a miénk, ami összetartja közösségünket, és világgá kürtöli, hogy létezőnk és hangosak vagyunk!

A minap a Flekkenpartyn eddegéltünk és ittunk a barátokkal előre a medve bőrére, nem is beszélve az elég betegre sikerült karaoke-ról. Alig lett vége a félév első kollektív bulijának, másnap már otthon simogatott a délutáni ragyogó napfény, amint gondolataimba merülve sétáltam a tó partján, és néztem a kacsákat, ahogy végtelen nyugalommal úszkálnak a hullámzó vízben. Ügyet sem vetettek rám, az ő békés életüket nem kavarta fel a pesti forgatag dübörgő zaját még fülében halló fiú jelenléte. Rá kellett döbbennem, hogy ugyan lassan már vérbeli fővárosi vagyok, de a szívem még mindig hazahúz. Kétlakiként kell élnem, mert nem tudok, és szívem mélyén nem is akarok dönteni a két életforma között. Szükségem van rá, hogy a fárasztó és hosszú éjszakákkal teli hétköznapiakat követően alkalomadtán kieresszem a fáradt gőzt a barátokkal, azokkal, akikkel a hét 4-5 napját töltöm el az egyetemi elfoglaltságok után, de szükségem van az otthoni nyugalomra és szeretetre is, mint talán mindannyiunknak.

Újra és újra itt leszek Budapest éjjel, élem a pestiek sosem unalmas életét, végzem az egyetemet, és atyáskodom a kari lap felett. Viszont hétfőgenként viszek száraz kenyeret a kacsáknak, mert olyan jó érzés nézni, ahogy játszanak és civakodnak vele, majd a megszerzett zsákmánnyal totyognak a parton. Hétköznapi az itteni, számomra nagyon fontos barátokkal mulatom az időt, hétfőgen viszont elmondom a páromnak és a családomnak, hogy mennyire hiányoztak, és hogy szeretem őket, mert sokat jelentenek nekem. Kétlaki vagyok...

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@kozlek-kar.hu címen, vagy a kéthetente tartott üléseinken és az észrevételeket az újsággal kapcsolatban. Figyeljétek a hirdetőtáblákat!

Addig is a stáb nevében a csapatoknak sok sikert, a résztvevőknek pedig élményekben gazdag Kari Napokat kívánok! És ne feledjétek az örök igazságot: nem a győzelem, hanem a fontos! ☺

Jó utat a Közlekesnek!

balasnyikor

Köszöntő
Hírek röviden
Nem mi mondtuk
Mentornak lenni



Kultúrmérnök
InterKözlek
Kari Napok 2008



Virtuális Szárnyakon 11
Már a hangom se hallom 11
Az oktató is (volt) ember 12 - 13
Iparműlt 14 - 15

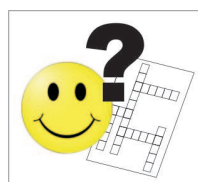


AutoHistory
Vörös álom
Katonai járművek
Hangsebesség felett

16 - 17
18 - 19
20
21

Mesemaráton
Zuhanás a csendbe
Nem vénnek való vidék
Programajánló
Darts

22
22
23
23
24



Rejtvény
Viccek
Hírdetések
Közkinck

25
26
27
28



2008. március 66/2

Hírek röviden

A 2007/08-as tanév első félévére érvényesített diákigazolványok március 31-ig jogosítanak diákkedvezmények igénybevételeire, a 2007/08-as tanév második félévére szóló matricák osztása már elkezdődött a KTH-ban.

Ismét lesz Hallgatói Tájékoztató, amit a Hallgatói Képviselőt szervez. Tervezett időpontja 2008. március 26. 18:00. A tájékoztató a Baross Gábor Kollégium Dísztermében lesz megtartva. Bővebb információt majd a plakátokon olvashattok.

Idén is megrendezésre kerül április 5-10-ig a hagyományos Kari Napok programsorozata. A technikai próba idén Inverzokart verseny lesz.

2008. április 9-10-én a hagyományoknak megfelelően lebonyolításra kerül

Európa harmadik és a közép-európai régió legnagyobb és legrangosabb állásbörzéje, ahol a műszaki, informatikai, gazdasági, pénzügyi, társadalom- és természettudományi diplomát szerző végzős hallgatók, illetve néhány éve végzett szakemberek és az őket alkalmazni kívánó cégek számára kívánnak találkozási és kapcsolat-felvételi lehetőséget teremteni a szervezők. Bővebb információ a www.allasborze.bme.hu weboldalon található. Helyszín: BME Központi (K) épület.

A Műegyetemi Sajtóklub Fejlődés című alkotói pályázatának leadási határideje meghosszabbodott, a kiírók 2008. április 3-ig várják a műveket. További információ a musajt.bme.hu honlapon!

Az UNICEF Magyar Bizottsága továbbra is szívesen fogadja a forgalomból

már kivont 1 és 2 forintosokat. Az adományozóktól összegyűjtött aprópénzből fele-fele arányban hazai és afrikai gyereket segít a Magyar Bizottság. Ha szeretnéd támogatni őket, akkor hozd el a Hallgatói Irodába az aprópénzed.

Megalakult a Riszáljkör, a Baross Gábor Kollégium szelektív hulladékgyűjtéséért felelős öntevékeny kör. Munkájával jelenleg ötfajta hulladék szelektív gyűjtését támogatja: fűrésztűt, papírt, PET-palack (műanyag), alumíniumdoboz, szárazzelem.

Gondolj Te is környezetedre, gyűjtsd szelektíven a hulladékot!

Aktuális híreinket mindig a www.kozlekkar.hu oldalon olvashatjátok!

Gejza

Nem mi mondtuk...

Rovatunkban tisztelt oktatóink legnépszerűbb mondataiból gyűjtünk össze egy csokorra valót.

„Az ember szeret álmódolni, hogy mekkora lakat kéne a garázsra.”
„Az az egyetlen különbség köztem s köztetek, hogy Ti később születtetek s ezért többet fogtok még szívni.”
„A diploma nem azt mutatja, hogy valaki 10 területen országos hírv, hanem hogy 50-en éppen hogy elégséges.”
„Ha egy helyről vettétek, az plagizálás, ha 10-ről, az kutatás, ha 100-ról, az akadémikus.”
„Nem éppen ajánlatos, hogy a Queen együttes rocktörténeti jelentőségét taglaljátok a házi dolgozatban.”
„A minimum koncepcióra hajtók számára az elégséges oldalszám elérése a cél. Na, nekik van követelményként a tartalom!”
„Nem állítom, hogy korrupció van, csak azt, hogy irracionális lenne, ha nem lenne.”
„Ami 3 perc alatt kézi és gépi úton nem távolítható el a vágányról, az a mozdony. Akkor a vágányra zuhanó repülő is?”
„Nem értett a vasúthoz, ezért a bemeneti jelzőt kapucsengőnek fordította.”
„A jegyzőkönyvet kézzel, MS Beautiful betűtípussal kérem!”
„Bocsánat, cos α , nem sin α és az α is ρ , de amúgy jó volt.”
„Ja! Nem mondtam meg, hogy mit kérdeztök, de úgyse értenétek.”
„Ha a házasság olyan jó lenne, akkor nem kellene hozzá két tanú.”
„Ezek után pedig a felismerhetetlenségig átrendezve az egyenletet...”
„A szilvan zh sor még nincs kész, de lebeszéltem már Szabó tanár urat pár dologról!”
„Aki ezt nem csinálta meg a ZH-ban, annak köszönöm, hogy valamelyest megkönnyítette a munkámat!”
„Ha van Kocka, meg Gömb, meg Kör, lehetne Szabályos ikozaéder című film is!”
„Minden félév új lehetőség, új fogadalom... új bukás.”
„A végén kijön valami, aminek vagy örülünk, vagy nem örültök.”
„Ezek a címeken tehetitek fel a tárggyal és az étellel kapcsolatos kérdéseiteket.”
„A fiúk alapsaprendszer, a lányok alaplyukrendszer szerint keresnek partnert.”

Személyiségvédelmi okokból nem közöljük az iménti idézetek alkotóját és természetesen gyűjtőjét sem. Viszont egy újabb ok, hogy mindenki gyakrabban járjon órákra és többet jegyzeteljen.

(Közlekedésgazdaságtan)

(Közlekedésgazdaságtan)

(Közlekedésgazdaságtan)
(Közlekedésgazdaságtan)

(Közlekedésgazdaságtan)

(Közlekedésgazdaságtan)
(Közlekedésgazdaságtan)

(Bevezetés a biz.ber. technikába)
(Számítástechnikai berendezések)
(Logisztika gépei és eszközei)
(Jármű- és hajtáselemek)

(Mechanika)

(Mechanika)

(Mechanika)

(Mechanika)

(Mechanika)

(Matematika)

(Irányítástechnika)

(Irányítástechnika)

(Irányítástechnika)

(Műszaki ábrázolás)

Mentornak lenni, mentorrá válni

- nem elég segítséget nyújtani, el is kell tudni fogadni azt -

A megalakulás óta tagja vagyok a gárdának, az utolsó „őskövület”. Pályafutásom során sok embert megismertem, sokféle ember típussal találkoztam, sok mindenkinek segítettem, de biztos akadnak olyanok, akik azt mondanák, nekik nem eleget. Hát persze, minden relatív!

A köztudatban az él, hogy mekkora király dolog mentornak lenni, ők csak buliznak az elsősökkel, meg sokan ismerik őket, és ez milyen jó. Aki esetleg ezért jelentkezne mentornak, azt inkább lebeszelném róla! Mentornak lenni ennél sokkal többet jelent, annak ellenére, hogy fekete bárányok persze előfordultak a gárda nem is olyan nagy múltja során. De a kivételek mindig csak erősítik a szabályt!

Mentornak lenni valamiféle felelősséget kíván, felelősséget azért a néhány emberért, akiket épp rábízunk. Nehéz elképzelni azt, mit jelenthet a segítség egy olyan ember számára, akinek fogalma sincs arról, mit kellene tennie az adott szituációban. Egy mentornak kötelessége a legjobb tudása szerint „jól” segíteni. Fontos a mentor képze-

se, de ez nem elég, kell egy kis rátermettség is a feladatok, problémák megoldásához. Nem válogathatja meg, kinek nyújt segédkezt! Neki minden hozzákerültő pártfogásába kell vennie, nem tehet különbséget. Márpedig nem egyszerű dolog eltérő ember típusokat egy csoportban teljes mértékig egyenrangúan segíteni.

És itt jön a képbe az érem másik oldala. A támogatást el is kell tudni fogadni. Tudom, furcsa, mert a mai világban nem szokványos, hogy valaki segíteni próbál. Sajnos. Balga viszont az az ember, aki nem él a lehetőséggel. Nagyon nehéz segíteni annak, aki ezt nem fogadja el! És szükség van az egyetemen - éppúgy, mint az életben - némi önállóságra is. Tudni kell legalább azt, hogy mit akarok, és ha valami nem megy,

akkor kérdezni kell, segítségért fordulni valakihez. Sokszor azt látom, már kérdezni sem tudnak az emberek, és így aztán tényleg nehéz segíteni, mert azt sem tudjuk, mi-ben kellene.

Korunk embereinek mentalitása is fejlődésre szorul. Jó lenne, ha a kar megmaradna egy élhető közösségnek, melyben nem szegény, hanem inkább büszkeség létezni. Egymás tisztelete, segítése talán nem olyan nagy elvárás, amit ne lehetne némi odafigyeléssel megtartani.

Ha úgy érzed, szívesen áldoznál fel idődet, hogy a kari közösségi életet szolgálj, akkor jelentkezz! Feltétel: aktív közlekedésmérnök hallgatónak kell lenned, valamint 2008. 03. 27-ig be kell nyújtano-d pályázatot. Pályázni a Hallgatói Irodában beszerezhető pályázati adatlapon lehet.

Bővebb infó: horvath.peter.robert@kozlekkar.hu

- Pici -

Kultúrmérnök

Avagy nem szegény a „műszakisnak” sem színházba járni

A történelemből szerzett ismereteink alapján bátran kijelenthetjük, a szórakozás már régóta átszövi az ember sokszor oly nehéz, ám ezáltal szebb és értékesebb életét. A szórakozás aktív pihenés. Ám arról, hogy mit értünk szórakozás alatt, arról már megoszlanak a vélemények.

Az egyének szórakozási lehetőségei úgymond korlátlanok, és ezeknek már csak a képzelet szab határt. Az emberi kreativitás révén a mai Földlakó már nagyon sok módját választhatja szabadideje eltöltésének.

Az első probléma talán már pont ez, a túl nagy választék. Hisz minél nagyobb a kínálat, annál nehezebben tudunk választani, persze vannak kivételek. Vannak olyanok, akik bizonyos dolgok iránt elkötelezettek, mi több fanatikusak, és más szabadidő eltöltési lehetőségekre nem is áhítoznak. Ám akadnak emberek, akik ennek pont az ellenkezőjét érzik, vagyis minél több mindent szeretnének kipróbálni.

Többször az a vád éri a „műszaki” értelmiséget, miszerint eléggé szakbarbár társaság, meg hogy tőlük aztán messze áll a szépzérdek és a kultúra. Azért a helyzet nem ennyire szörnyű. A „műszakisok” is szórakoznak, noha leggyakrabban nem a klasz-szikus értelemben vett módon. Ez nem mentegetőzés, csak kéretik tudomásul venni, hogy az igények eltérőek. Ennek ellenére azért bármilyen értelmiségi léthez valamelyest hozzá tartozik egy kis klasz-szikus értelemben vett kulturális szórakozás is.

Jómagam gimnázium éveim alatt mindig rendelkeztem színházbérlettel, és bár ez most nem így van, azért alkalman-

ként én is helyet foglalok a zsöllyében. Mindenkinek csak ajánlani tudom ezt a kapcsolódási formát: a színházat éppúgy, mint a múzeumlátogatást.

Szívesen mennél színházba, múzeumba? Itt a lehetőség, hogy ezt most még kedvezőbb áron megtehesd! Ha egy adott előadásra vagy tárlatra minimum öt közlekedésmérnök hallgató vált jegyet, akkor az ár 40%-át /1500 HUF-ig/ a Hallgatói Képviselőlet átvállalja. A kedvezmény igénybe-vételéhez szükséges adatlap a Hallgatói Irodában átvehető nyitvatartási időben. A támogatás mértékét a Hallgatói Képviselőlet bármikor módosíthatja. A program visszavonásig érvényes.

Bővebb infó: horvath.peter.robert@kozlekkar.hu

- Pici -

A levegő ura

Ebben a hónapban kicsit kilépünk a város forgatagából, és Ferihegy felé vesszük az irányt, ott dolgozik ugyanis következő beszélgetőpartnerem, Mudra István légiforgalmi irányító, aki emellett egyetemünkön is tart előadásokat, ebben a félévben például a Légterek, repterek címűt.

Mióta foglalkozik repüléssel?

1977 óta. Akkor végeztem a rigai repüléstechnikai iskolában, aztán itthon a győri főiskolán, levelezőn szereztem meg a szakmám, mely szerint légiforgalmi irányító vagyok. Jelenleg Ferihegyen repülésbiztonsági vezetőként dolgozom.

Meséljen a légi irányításról!

Fantasztikus abban az értelemben, hogy nincs két egyforma leszállás, nincs két egyforma repülési helyzet, valami mindig változik, annak ellenére, hogy a repülők hasonlóan néznek ki, ugyanúgy repülnek. Sok olyan helyzet van, amit nagyon komoly döntéskészséggel kell az idő törtésze alatt megoldani. Pont ezért a napi tízenkét órás szolgáltatnak csak a 75 %-ában lehet dolgozni, mivel igen feszített szellemi tevékenységgel jár ez a munka. Az előírt szakmai feladatokat kell végrehajtani, melyek legalapvetőbb tétele az, hogy repülőgép és

Tartom magam ahhoz, hogy épeszű ember nem ül föl olyan szerkezetre, ami leeshet.

de a közelmúlt legextrábbja az 1999-es délszláv válság idején volt, mikor a NATO amerikai gépeit kellett Ferihegyen kiszolgálni. Na, ők amerikaiak, és úgy is repülnek, ennek okán elég sok feladatot adtak.

Hogy néz ki a repülők légi kiszolgálása?

A légi közlekedés alapja, hogy a gép személyzete repülési tervet nyújt be, ezekből derül ki, hogy honnan, hová, milyen útvonalon, milyen sebességgel és magasságon akar repülni. E tervek megfelelő módosításaival lehet a légtérrel irányítani úgy, hogy az omni-nózus térközök be legyenek tartva. Ez a hán-zánkat csak átrepülő gépek között öt ten-geri mérföldet jelent. Emellett 1000 láb a magassági elkülönítés minimális értéke.

Ez egyszerűnek tűnik mondjuk két gépre, de amikor 40-60 darab jut egy emberre, akkor már kicsit problémásabb.

Magyarország légtérének milyen a szerkezete?

Úgy kell elképzelni, mint különböző dobozok egymásra épülését, ezek adják a légi forgalom struktúráját. Ferihegy „doboz” csak kimondottan a reptér földi mozgásait, a guruló és felszálló gépeket, illetve a légtér egy nagyon kicsi szeletét - körülbelül 600 méteres magasságig - tartalmazza. Fölötte van egy nagyobb doboz, amely az úgynevezett „közel körzete” a repülőtérnek. Ebben a tartományban súlylyednek, és emelkednek a gépek a megfelelő le- és felszállási magasságra. A nagy nemzetközi repülőterekhez illik, hogy tartozzon egy ilyen körzet. Efölött van az ország teljes légtere, mely 16500 méterig a légiforgalmi irányító kezelése alatt áll. Vannak persze területek, melyek nem, például a katonai repterek.

Sokat utazik?

Igen, munkából adódóan sokfelé megfordulok. Eddig 15,7-szer kerülhettem volna meg a Földet, Dél-Amerika kivételével az összes kontinensen jártam. Az összes közül a kedvenc városom Párizs. Sok kellemes emlék köt hozzá. Emellett a legnagyobb élményem az volt, amikor egy konferencia okán Dél-Afrikába, a Jóreménység-fokához eljuthattam.



Említette, hogy egyetemünkön is oktat. Mesélne róla?

Korábban már tartottam repüléssel kapcsolatos előadásokat, illetve továbbképzéseket, így nem volt teljesen ismeretlen az előadói poszt. Ugyanakkor mégis csak a BME-ről van szó, szóval eleinte talán nehezebb volt megbirkózni a feladattal. Mára már belerázódtam. Úgy vettem észre, hogy szeretik a hallgatók az óráimat, talán ez annak tudható be, hogy próbálok gyakorlati példákat felhozni, sokszor a saját tapasztalataimon keresztül mutatom be az adott kérdést.

Milyen hobbijai vannak?

A munkám fajtájából adódóan szellemileg eléggé leterhelő, ezért amikor van egy kis szabadidőm, inkább a nyugodtabb szórakozást választom. Szívesen olvasok, színházba, moziba járok.

Szokott repülni szabadidejében?

Nem, én tartom magam ahhoz, hogy épeszű ember nem ül föl olyan szerkezetre, ami leeshet. Viccet félretérve, amikor tanultunk, akkor kellett szimulátoron navigációs gyakorlatot végeznünk, azért, hogy megismerjük a fedélzeti személyzet helyzetét, munkáját. De magam sohasem vezettem repülőt, és nem is szerettem volna.

Köszönöm a beszélgetést!

Tody



Az utóbbi 10 év története

XVII. (1998)

A negyedik HK szervezés (főszervező: Csanádi Péter). Négy csapat próbálkozott: Taki bácsi és a szomszédok (Pinczés Ferencet az elsősök támogatták), Ganxta Petee és a Malter (Kiss Péter és a harmadévesek), Arthur Király és a Lovagok (Németh Ákos főleg a negyedéveseket tudta maga mögött), és Simon Templar (Csizmazia János).

A gengszterek és a lovagok szoros küzdelmét ismét a népakarat döntötte el, az előbbieket győzelmét hozva ki a végig vezető utóbbiak előtt. A fair play díjat a - Barbietáncukkal felejthetetlen alkotó -, harmadik helyezett elsősök kapták. Az 1998-as rendezvényre az eddiginél színvonalasabb filmek, színi előadások, gépek voltak jellemzők.

XVIII. (1999)

A főszervező ebben az évben is Csanádi Péter volt. Nagyon fair KN-nak lehattunk szemtanúi, ahol is négy csapat mérte össze erejét és tudását. Elsőként ért célba a Len In Black ufókergető csapata (Vass Péter József vezérletével), majd Szaki (Melkvi) Dani követte őt némi kalapácszajjal. Sanyi (Györki Levente) és párja Ánusz Valér mutatott sok megrázót és tanulságosat, míg végül, de nem utolsó sorban Ryan közlekest (Bebesi Balázst) is sikerült megmenteni.

XIX. (2000)

A főszervező Rácz Gabriella volt. Nagyon szoros verseny alakult ki Bob Dealer (Hankó Ákos) & the Smoke és James Gondék (Bacsikai István) között, ami végül az előbbi javára dőlt el.

Őket követték Kukorica Tamás (Nagy J. Tamás) és az őstermelők, akik rendkívül ötletes feladatmegoldásaikkal, rengeteg morzsolt kukoricájukkal, valamint Vitézzel (a malaccal) nagyban emelték a rendezvény "színvonalát". Harmadik lett a Levi's Team (Balogh Levente), akik a nagyon színvonalas filmjükkel vívták ki a közönség elismerését. Végül, de nem utolsó sorban meg kell még említeni Piadonét (Szalontai Ferenc) és maroknyi elsős csapatát, akik szintén becsülettel végigküzdötték ezt a 6 napot.

XX. (2001)

A jubileumi KN Aradi Szilárd és Szilágyi Botond szervezésében zajlott. Ismét négy csapat indult, amelyből végül Mancsi (Telek Zoltán) és a Baross Gyöngyei kerültek ki győztesen.

Csak második lett Don Tschangotti (Krémér Gábor) e il Cosa Nostra, annak ellenére, hogy lőfejet ígértek az ellenük szegülőknél. Harmadik lett Karburátor (Holcz Balázs) és az Ovisok csapata, azonban a filmpróbán ismét ők vitték a prímet. Becsületesen helyt állva a negyedik helyen végzett a Farkások (Bánfi Farkas) első-sőkből álló kis csapata. A jubileumot nem utolsó sorban Bob Dealer próbája tette emlékezetessé.

XXI. (2002)

A főszervezők ebben az évben is Aradi Szilárd és Szilágyi Botond voltak. A főkormányosi címért négy csapat versengett.

A győzelmet Gondi (Viktor Gergely), a gondozottak gondozottja szerezte meg. A második helyen Mocsok Torki (Torkos Péter) és a Hulladékok végeztek. Harmadik lett Orsós Vendel (Nyerges Péter) és a Galéri. Meg kell még említeni az elsősök kis csapatát, a Génmanipulátorokat avagy Hotel Sperminust, akik becsülettel helytálltak Persely Katalin vezetésével.

XXII. (2003)

Szalontai Ferenc és Micskó Péter szervezésében, öt csapat részvételével megrendezett versengés, melyet végül magabiztosan nyert Bin Totti és a Szeszbollah (Tóth Ferenc és a harmadévesek).

A második helyre SzalaDzsi Pi Indahouse (Tar Péter, valamint oldalbordája, Németh József) futott be mindössze három ponttal megelőzve Ész Ventúrit és Állatvédőit (Szabó Krisztina és a második évfolyam krémje). A műükkel maradándót alkotó Miccs Bjúkenen (Kovács Gergely Péter) és a Partymentők negyedik helyezést értek el, míg az első évfolyamot képviselő Kokó és a Veszt (Kalotai Kornél vezetésével) ötödikek lettek.

XXIII. (2004)

A Programszervező Bizottság (vezetők: Gyimesi András és Szalontai Ferenc) szervezésében a XXIII. Kari Napok újítást hozott: a rekordszámú "hazai" csapatok mellé, két másik kar hallgatóiból álló egység is csatlakozott, valamint két kupa került kiosztásra (a Főkormányosi kupát a "külsős" csapatok nem szerezhették meg).

Az előző évben még Bin Totti zászlaja alatt harcoló arabok most vonatra szálltak: a Szeszbollah hívei felültek a Szeszexpresszre, és Sanyó (Sanyó László) vezetésével ismét diadalmaskodtak. A kiélezett versenyből másodikként Hukk Kapitány (Bellér László) és a Ser-tenger kalózái fu-

tottak be a második helyre, mögöttük mindössze egy ponttal lemaradva Jawa 350 és a Prilúki Man (Samu Gábor, oldalborda: Szaniszló "Borisz" Zoltán) végzett,



pedig szerdán még ők vitték el az összetett trófeát! A negyedik-ötödik helyen Kasza Matyi és a Közlekkari Sikoly Klub (Borbély Mátyás és a harmadévesek), valamint Törp-Gaga és a Törpiek (Bózsavári Gábor az 5+ élén) a sorrend, a kari csapatok közt sorrendben utolsóként az elsősök csapata, a Budapestische Maßkrug Werke (Futó István vezetésével) végzett.

Úgy látszik a Kari Napok erőpróbái meglepték a vegyészkar és a GTK-TTK csapatát: Szeszkó Prof (Kárpáthi Richárd Balázs) és az Örült Vegyészek, valamint Keresztanyu (Heizer Anita) és a Plug&Play nem jelentettek veszélyt a kari csapatokra, viszont nagyszerűen ráéreztek a KN hangulatára.

XXIV. (2005)

A 2005-ös Kari Napok nem hoztak nagy újdonságot sem a résztvevők számára, sem a próbák tekintetében. Nyolc csapat szállt síkra, köztük ismét két külsős osztag: a vegyész-villany retrós válogatottját

Gergely Felicián irányította (Cián és a Mókus Őrs), a GTK-TTK-t pedig Keresztapu és a Plug & Play képviselte (vezetőjük Orbán Balázs volt).

A belsős csapatok közül a Hey Bobby Peacemake-kör esélyt sem hagyott vetélytársainak: a füzöld pólójukról messziről felismerhető hippitársulat az elejétől a végéig vezetett a pontversenyben (megnyerték például a túrát, és elvitték az Aranykerekét is), így az ötödik évfolyam sorozatban harmadszor, ezúttal Szalóky Dániel személyében avatott újabb Főkormányost. Smirnov tábornok és az Etil-alakulat, vagyis az angyalbőrbe bújt harmadévesek (élükön Ungvári Tamással) többek között remek propagandájuknak és fellegráruknak, jó sporteredményeiknek és sok túrázójuknak köszönhetően egészen a népszavazásig stabil ezüstérmesek voltak, végül meg kellett elégedniük a harmadik helyezéssel. Ezúttal ugyanis a török stílust felvevő negyedévesek értek célba másodikként: a MadSah (Madai Sándor) vezette Sörökök (többek között a Hajtányversenyt, a Filmszemlét és a Belső Aranykerék próbát megnyerve) a Népszavazáson dolgozták le hátrányukat, így boldogan vízpipázhattak a Tropical homokjában. Örömben osztoztak a remekül szereplő elsőévesek is: Mőszijő Laca és a 40 Muskotály (holtversenyben) hozta az áltudományos előadást, második lett mindkét aranykeréken (!), és a hajtányukat is behajtották a harmadik helyre, így a Kozma László vezette muskétás-franciaveknis gárda megérdemelten végzett a negyedik helyen. Don Pepe (Paróczai Péter) és a Közlek Kartel másodéves, halszállaöltönyös csapata filmjének köszönhetően szerezte meg az ötödik helyet, míg McLos-nak (Kállai Miklós) és az Egyesült Állatok maroknyi csapatának ötletes feladatmegoldásaival is csak a külsős csapatokat sikerült megelőznie.



XXV. (2006)

A 2006-os Kari Napokat a Programszervező Bizottság rendezte Kövecses András és Sanyó László vezetésével.

A jubileumi XXV. Közlekkari Napokon 6 lelkes és mindenre elszánt csapat vett részt. Önálló külsős csapat nem indult, de szép számban vettek részt az előző években a kari napokkal megfertőződött BME-sek, a közlekes csapatok tagja vagy szimpatizánsaként.

Az elsősök a vidéki feelinget képviselték John Deere és a Vetési Varjak elnevezésű csapatukkal, melynek Berta Zsolt volt a jelöltje. A másodévesek szakítva a kari sörös hagyományokkal whiskyfőzésre adták a fejüket, ők voltak Angel Csárlíjai, Angyal Róbert vezetésével. Sörlock Holmes és a Káosz Helyszínélők nyomoztak Don Pepe rémtettei után, ők voltak a Henger Mátyás főnyomozó és a harmadévesek. Kebel Barát (Vári Miklós) és a Cefrend nem csak a pálinkát, de a főkormányosi címet is elvitték a reverenda alatt. Esténként pedig pokoli bulikat csináltak. Az ötödévesek lazára vették a figurát és indult a jampiparádé. Sztivi (Várad István) és a Jampecok tartoltak az Aranykerekeken és mindig ott voltak az élbolyban, végül szoros csatában lettek másodikok. Az 5+ képviselőiben Sör-Balázs (Püski Balázs) és a Sörrendészek ügyeltek arra, hogy mindenki kellően alkoholos állapotba kerüljön és azt tartsa is a Kari Napok végéig.

Hozzájuk köthető a Csak az Alkohol meg a Siólé!! szlogen, ami a 2006-os Kari Napok jelmondata lett.

XXVI. (2007)

A 2007-es Kari Napokat ismét a PSZB rendezte meg, Iberpaker Péter vezetésével. 6 kari csapat indult el a versenyen.

Az elsősök Imi Lauda Lua (Tóth Imre) vezetésével végig szeszelték az egyhetet és elhalványították Baumgartner Zsolt teljesítményét. A filmmel és a hajtánnyal igazán nagyot alkottak, kemény ellenfelek



lesznek az első helyért vívott küzdelemben a következő években. Dr. Zwack (Kiss Tamás) és a Vöröskeresztesek városiasodtak az előző év óta, és végig pozitívan vették az akadályokat. Kicsi, de lelkes csapatuk üde színfoltja volt az esti bulinak, és persze senki sem feledheti Petrus bővérvér szerenádos "ruháját".

A harmadéves Amigok - a Kumi-szok portyáját túlélve - Sudryto (Kovács András) mögött felsorakozva villámrajtot vettek, de 2 nap után beérték őket a többiek és a végén be kellett érniük a harmadik hellyel. JimBeamBó (Horváth László) és a Jägercsók a kezdetektől versenyben voltak a Főkormányosi címért, megnyerve a Belső Aranykerekét, Filmszemlét, Egyetemi Portyát, Fellegrárat, Ének- és táncpróbát, Hajtányversenyt, Kebel Barát próbát és történelmi fölényrel a Népszavazást. Népszerűségükre a legjobb példa, hogy a második csapat nagy része is rájuk szavazott és ennél nagyobb elismerés nem létezik. Gratulálok Nekik és Respect Bó!!! Kebel Barát a 2006-os győzelem után felkutatta az ősmagyarokat és Hunicum (Györki László) vezetésével bevonult a Baross medencébe. Igazi örömvizsgát mutattak be, amihez Etelnek is volt némi köze. A tavalyi hiányérzetet orvosolták a Külső aranykerék megnyerésével, a világot körbeölelő propaganda tevékenységük előtt pedig le a kalappal!! Az 5+-os Capatosz tartva a feelinget végig Bebaszosz volt. Gabroszék (Németh Gábor László) hozták a rájuk évek óta jellemző vidám versengést. Ismét taroltak a sörváltókon és a filmjük örök emlék marad. Egyszóval minden OK volt ☺

Her

Feladatok leírása

Az élet egyéb területeit is behálózza a szabályok kusza, sokszor értelmetlen szövedéke, nincs ez másként a Kari Napok esetében sem. Habár annyiban igen, hogy karunk nemes képviselői előre jól megfontolt regulákat állítanak elénk, amelyeknek egyetlen célja, hogy a lehető legnagyobb teljességben éljük meg az élményeket, a bulik garmadáját.

Túra:

Ismerkedő jellegű gyalogtúra (közös próba: ismerkedünk a tájjal, egymással stb.). Oda- és visszautazás vonattal.

Bevonulás:

A csapat és a Főkörmányos jelölt bemutatkozása csapatzászlóval, himnusszal stb. A zsűri pontozza a produkciót. Csapatzászló készítése kötelező!

Négy órás vetélkedő:

Folyamatos versengés több helyszínen. Képzeld el egy egész napra való feladatot, és próbáld elvégezni négy óra alatt.

Szerenád:

A csapat (a Főkörmányos jelölttel az élen) szerenádát ad az Oldalbordának, kiemelve utóbbi előnyös és egyéb tulajdonságait. Legfeljebb két számból álló műsor, melyet a zsűri értékeli.

Baross Filmszemle:

A csapatfilmek megtekintése. A film legfeljebb 20 perces lehet (hosszabb esetén levonás jár). Minden csapat köteles a túrát megelőző napon, 20:00-ig leadni a filmjét; a későn leadott nulla pontos, de levetítésre kerül. A zsűri értékeli.

Stíluspróba:

Ez egy átváriált táncos-zenés feladat, melyet úgy lehet elképzelni, hogy például jazzre kell keringőzni vagy rockra néptáncolni, de ezek a párosítások helyben alakulnak majd ki.

Sörváltó:

A Kari Napok szerinti szabályok: tíz csapattag guggol az asztal körül, amin tíz korsó sör van. Az indító jelre az első ember feláll, és felhajtja a sörét (fenéig!), majd visszaguggol, és visszahelyezi a korsót az asztalra; ekkor kezdhet a második,

és így tovább az utolsó emberig. Résztvevő lányokért és oktatókért plusz pont jár (legfeljebb három).

Figyelem! Tilos kikeverni a szénsavat a sörből!

Külső Aranykerék:

Cél a városban elhelyezett állomások megtalálása, és ott feladatok teljesítése; végcél az Aranykerék megszerzése. Ha valamelyik csapat megszerzi a Kereket, a játéknak vége, a többiek az addig teljesített állomások szerint pontozzuk. Részletek a csapatmegbeszélésen.

Belső Aranykerék:

Vetélkedő a Barossban. Nem baj, ha felkészítitek a gyomrokat...

Fellegvár:

A kollégium egyik szabadon választott folyosórészét, lépcsőfordulóját stb. minden csapat feldiszi a saját imázsának megfelelően. A dekoráció során lehetőleg kerülni kell a festést (a felújított szárnyban tilos!), ezen kívül bármit (kartonpapír, Anettka, bütykös hattyú stb.) lehet használni. A végeredményt a zsűri pontozza.

Ének- és Táncpróba:

“Akik ismét kimaradtak a Megasztárból”. Cél a nagyérdemű és a zsűri elkapráztatása egy legfeljebb két műorszámból álló, zenés-táncos előadással. A csapatoknak a saját maguk által biztosított élőzenére kell előadni a produkcióikat.

Karaoke:

Énekes performansz gépzenei aláfestéssel, avagy fél-playback. Részletek a csapatmegbeszélésen.

Sport:

Összetevők: foci, csocsó, ulti, darts, ping-pong, póker.

Egyetemi Portya:

Semmi előadás, semmi labor, inkább csak gyakorlat. Katalógus vezettetik, a végén pedig a megfelelő érdemjegyek (pontok) kerülnek kiosztásra.

Áltudományos előadás:

A feladat egy előre megadott témával kapcsolatos előadás a csapatot képviselő oktató reprezentációjában, következtetések levonása tudományos téziseken alapuló okfejtés után. Mindez legfeljebb tizenöt percben. “Szakmai” zsűri értékeli.

JimBeamBó próba:

Leköszönő Főkörmányosunk búcsúzóul próbára teszi a jelölteket, csapatukat, valamint emésztő- és kiválasztószerveiket.

Napi feladatok:

Előző nap éjjélkor kerülnek kihirdetésre a HK-irodában. A napi feladatot a kontakttal közöljük!

Az utolsó szó jogán:

Kortesbeszéd. A népszavazást követően megelőző kampánybeszéd, mely önmagában nincs pontozva, de kulcsfontosságú lehet a szavazatszerzésben.

Népszavazás:

Voksolás a legszimpatikusabb csapatra. A szavazás pénzzel történik, a fiúk 50 forintos érmével, a lányok és az oktatók 20 forintossal. Minden csapat külön szavazóládával rendelkezik. A szavazóláda előtt elhaladva a szavazó átadja a pénzt az ott álló rendezőnek, aki bedobja az érmét a ládába (így elkerülhető, hogy egyvalaki több pénzt dobjon be). A végeredmény (lévén ez az utolsó próba) sorsdöntő lehet.

Technikai próba:

Inverz-Gokart Kupa. A gokartoknak egy szlalompályán kell minél gyorsabban végighaladniuk. A gokart olyan emberi erő meghajtású jármű legyen, amely az irányítással ellentétes műveletet hajt végre. Értsd: jobbra kormányzáskor balra fordul és fordítva, továbbá hátra hajtáskor előre és fordítva.

Melinda

I. Inverz-Gokart Kupa

Inverz-Gokart:

Olyan emberi erő meghajtású jármű, amely az irányítással ellentétes műveletet hajt végre. Értsd: jobbra kormányzáskor balra fordul és fordítva, továbbá hátra hajtáskor előre megy és fordítva.

Az Inverz-Gokartra vonatkozó követelmények

- ◆ Legalább három kerékfelülettel érintkezzen a földdel, úgy hogy ez stabilitást biztosítson a járműnek (a kerekeknek gumifelületűnek kell lenniük!).
- ◆ Nem lóghat ki egy 1,5 méter x 3 méteres alapterületű téglalapból!
- ◆ A járműnek maximum 2 hajtója lehet (két hajtó esetén legalább négy gumifelülettel érintkezzen a földdel)!
- ◆ Ahány hajtó mozgatja, annyi utasnak is kell lennie rajta (hajtó és utas is élő csapattag)!
- ◆ El kell látni biztonságos fékezést lehetővé tevő berendezéssel, amelyet a hajtásláncba kell beintegrálni (a hajtóknak és utasoknak is kötelező sisak, könyökvédő és térdvédő)!
- ◆ Legfeljebb négy ember képes legyen mozgatni (tehát felemelni, a pályára állítani stb.)!
- ◆ A gokartoknak egy szlalom pályán kell minél gyorsabban végighaladniuk!

A követelmények teljesülését gépátvételnél ellenőrizzük, a nem megfelelő Inverz-Gokart nem indulhat a Technikai próbán!

Az uralkodó főkormányos köszöntője

Ismét eltelt egy év, ismét március van! Mindenkit örömmel tölt el a tavaszi zsongás, a közlekest a leginkább! Nemcsak a csinos kollegák és kolleginák, hanem a közelgő KariNapok is beindítják a fantáziáját! Jó alkalom ez egy kis mókára.

Mint azt már megszoktátok ismételen megrendezésre kerülnek a Közlekkari Napok, immáron a XXVII. alkalommal. Ismét előkerülnek a sziporkázó ötletek, egy-egy poros tavalyi csapatzászló a szobasárokból. Én minap egy zebramintás szoknyát húztam elő a szekrényem aljából, miközben a kakaómat iszogattam. A tempera is lassan beszáradt már a tubusába tavaly óta, nincs mivel festeni a harci csíkokat. A koliban járva-kelve néha hallok még elpukkanni egy-két rózsapatronos pisztolyt, a lepedők is lekerültek az emberek vállairól, nagyobb hasznát veszik azt az ágyukon. A csinos vöröskeresztes kolleginák is levetették már a fehér köpenyüket, más ruhát húztak helyette – sajnos, a fűszoknya is szögére került – kiment a di-

vatból. Néhány kumisz diákkal azért még találkozok az egyetemen, akik megállítanak az egyetemkertben és felteszik a kérdést: Kezdődik?

Most már biztos állíthatom, igen elkezdődött a pezsgés, újraszerveződnek a csapatok, megújult ötletekkel és csapattársokkal vágnak neki huszonhetedszerre is, hogy főkormányos válják egy jelöltből! Lesz idén is minden mi szem-szájnak ingere.

Lesznek köztünk a keleti blokkból, eljönnek közénk a szuperhősök, hogy megmentsenek saját magunktól. Vikingek és rapper gangszterek kart-karba öltve érkeznek, csillogó diszkódívák táncolják őket körül. Nyugdíjasok tolókosival, a síttesek pedig rabszállítóval érkeznek ebbe a forgatagba, ahol mindenki megtalálja a magához legközelebb álló versenyfeladatot és szórakozási lehetőséget.

Jó utat a Közlekesnek! Egy csapat van, Karinapok!

Jim Beam Bó, a XXVI.

Nevezési feltételek

Első csapatmegbeszélésre : (március 26. szerda este 20⁰⁰-ig)

Főkormányos és Oldalborda alias névvel

Csapatnév

Nevezési okirat csapatnévsorral

Kontakt, állandó elérhetőséggel

Csapatinduló (nem kötelező megzenésítve)

5 üveg sör (min. Soproni minőségű és **nem alkoholmentes!!!**)

Egy 0.5 literes minőségi szeszesital
Versenyszabályzat és pontozás elfogadása (aznap este közösen kerül megvitatásra és elfogadásra a csapatok és a szervezők egyetértésével)

Első kontaktmegbeszélésre: (április 2. szerda este 20⁰⁰-ig)

Csapatzászló (bemutatása)

Saját, működő honlap (anyagok pontozása április 8. estig)

Csapatfilm (április 5. 08⁰⁰-ig feltöltve a rendezvényes FTP-re)

Egy csapatpólo az archívumba

Aranykerék készítése, leadása

Kontaktmegbeszélések:

A megbeszéléseken csak a **csapatunkénti 1-1 kontakt(!!!)** vehet részt és **csak a nevezéskor nevesített személy!!** (helyettesítés csak rendezői engedéllyel)

Április 2. szerda 20⁰⁰

Április 4. péntek 20⁰⁰

Április 5. szombat 23⁰⁰

Április 6. vasárnap 23⁰⁰

Április 7. hétfő 23⁰⁰

Április 8. kedd 23⁰⁰

Április 9. szerda 23⁰⁰

A csapat- és kontaktmegbeszélések a Hallgatói Irodában kerülnek lebonyolításra!!!

Részletes információk a www.karinapok.hu honlapon találhatóak!

Egyéb információk:

iberpaker.peter@kozlekkar.hu vagy 06-20-207-0035

A Szervező is (volt) ember...

Eljött a tavasz, nekem azután, hogy végre nem kell télikabátot hordani, rögtön az jut eszembe, hogy mindjárt Kari Napok... És hogy egy kis kedvet csináljak Nektek is, megkértem Iberpaker Pétert, a PSzB vezetőjét, hogy egy kicsit meséljen a tapasztalatairól, meg persze az idei év új feladatairól.



Hogy sikerült a tavalyi Kari Napok? Minden gördülékenyen ment szervezés szempontjából?

A visszajelzések alapján jól sikerült, külön örülök, hogy a régebbi szervezők is gratuláltak, ez nagyon sokat jelent! Kiemelném, hogy a 6 csapat lelkes és barátságos vetélkedése adta meg az alaphangulatot, és nagyban hozzájárult ahhoz, hogy sikeres rendezésről beszélhetünk. Én azt vallom, hogy ha minden rendben megy, az azt jelenti, hogy nem tettük elég magasra a mércét. Aki szervezett már életében bármit is, az tudja, hogy mindig közbejön valami, és a színvonalas rendezésért meg kell dolgozni. Sokszor improvizálni kell, ekkor mutatkozik meg a szervezőgárda tapasztalata és összetartása, ez tavaly elég jól ment. Szeretném megköszönni a PSzB tagjainak és mindenkinek, aki hozzátett a munkánk sikeréhez!

Gondolom sok szép élményt szerez-tél? Pontosan hány feles is volt? ☺

Igen, erről a hétről sokáig és sokat fogok még sztorizgatni az ismerősekkel. 14 darab, de erre szerintem mindenki emlékszik. ☺

Idén mikor lesz KN?

Április 5-én kezdődik a Túrával és 10-én végződik a záró bulival.

Lesz megint ismerkedős nulla-dik nap?

Igen, pénteken a hagyományoknak megfelelően lesz hajnalig tartó HaBár buli. Idén erre az estére tervezünk Feles Sakkot és Részegedj Okosant, illetve csü-törtökön első alkalommal rendezük meg a Jelöltek - Szervezők esélykiegyenlítő

focit.

Azt lehet már tudni, hogy hova megyünk túrázni?

A 2008-as túra a Dunakanyarban lesz. A Nyugatiból lesz a (MÁV)Start - ha nem lesz sztrájk -, Kismaroson egy meg-
lepetés, de ez maradjon is titok addig, majd kisvasutazás, a tavalyról ott maradt összeszedése és egy 6-8 km-es túra a hegyekben. Mindenki vigyázzon, mert Gerzson a tanú rá, hogy a fák csak úgy kinőnek a semmiből. ☺

Mi az oka, hogy idén Hajtányverseny helyett Inverz-Gokart lesz a technikai próba? És hogy kell elképzelni a versenyt?

Jelenleg is folyik a Szabadság híd felújítása (talán jövőre már újra lesz híd), ezért az eddigi helyszín nem áll rendelkezésre, az egyéb alternatív helyszínekre pedig nem akartak vagy nem tudtak engedélyt adni. Így új technikai próbát találunk ki, ami újfajta kihívást jelent a csapatoknak. Az ötletet Samu egykori Trabantja és egy a tévében látott inverz jármű adta. A lényeg, hogy a hajtás és az irányítás közti kapcsolatot kell átalakítani, felcserélve a jobb- és bal-, illetve az előre- és hátramenetet. A járműveknek párosával

kell egy szlalompályán végighaladniuk, mindezt persze a lehető leggyorsabban. A szlalom jelleg miatt pályaelhagyásért büntetődik jár. Két futam is lesz, és a jobb eredmény számít majd. A részletes szabályzat megtalálható a megújult KN-os honlapon.

Milyen újítások lesznek még a tavalyi programhoz képest?

A már előbb említetteken kívül a Hásonmásverseny helyett Stíluspróba lesz, ami egy átváriált táncos-zenés feladat, pl. jazzre kell keringőzni vagy rockra népi táncolni, de ezek a párosítások ott alakulnak ki. Az esti jó hangulat fokozására pedig első alkalommal lesz Stand Up Comedy és Csapatzene Est, illetve 5 napon át lesz helyben melegétel szolgáltatás.

Tanácsolnál esetleg külön valamit az elsős csapatnak?

Igen, ne riadjanak meg egyik feladattól sem, legfőképpen a kreativitás és a lelkesedés hozza meg az eredményt, nincs feltétlenül előnyük a felsőbb éveseknek. Nyugodtan forduljanak a szervezőkhöz vagy a többi csapathoz, ha kérdésük van vagy segítségre szorulnak, higgyék el, mindenki szívesen segít nekik!

Mi az, amire jobban figyeljenek oda a csapatok, mi szokott problémát okozni?

Osszák fel jobban a feladatokat a csapattagok között, ne 10-15 ember dolgozza végig az egy hetet. Több figyelmet szenteljenek az esti csapatmegbeszéléseknek, olyan Kontaktokat küldjenek, akik minden információt átadnak, és ha kell, hajnalban összeszednek 4-5 embert, hogy időre kész legyen a másnapi feladat. Olyan zsűritagokat küldjenek, akik komolyan veszik a feladatukat, elfogulatlanul döntenek, és nem a riválisok ellen pontoznak. Ne „adják fel” 3-4 nap után, ha nem állnak nyeresre, próbálják meg végig a maximumot hozni!

Köszönöm szépen a beszélgetést, remélem segítséget nyújt ez a pár sor mindenkinek a közeledő Kari Napokhoz! Eredményes, viszonylag problémamentes szervezést és jó hangulatban telő egy hetet kívánok!

Én is köszönöm az interjút, és sok sikert az idei Kari Napokhoz a Csapatoknak!

Csilla

Virtuális szárnyakon

Mindenki álmodozott már a repülés biztosította szabadság remek érzéséről, ám ennek átélése csupán a kiváltságosok érdeme lehet. Azonban néha mi, „földön ragadtak” is megtapasztalhatjuk ezen eufória sajátos varázsát. A Repülőgépek és Hajók Tanszék szimulátor nyílt napján jártunk...

2008. február 21-én megadatott a lehetőség, hogy kipróbálhassuk a tanszék laboratóriumában felépített masinát. A szerkezet egy Boeing 737-est megközelítő műszerezettséggel rendelkezik, teljesen élethű környezetet teremtve a virtuális repüléshez. Gépünket a jól megszokott szarvkormányval vezérelhetjük, de a másodtiszt üléséből lehetőségünk nyílik az Airbus-oknál használt Fly-by-wire rendszert vezérlő Side-stick használatára is.

A repülés alapjául kedvenc szoftvergyártónk Flight Simulator 9-es verziója, valamint a Kozma András által fantasztikusan megkreált Budapest Scenery szolgál, valóságghú vezetési élményt és

fotorealisztikus környezetet biztosítva a tökéletes hatás érdekében. A színfalak mögött megbúvó komoly technikai háttér azonban nem egy „játékgépet” szolgál ki: a féltucatnyi számítógép, az óriási kivetítő és az érintőképernyő mind-mind egy komoly vizsgálati- és oktatóeszköz részeit képezik. A Flight Simulator használatával a realisztikus hatások könnyű átélhetősége révén a pilóták viselkedését, bizonyos helyzetekben mutatott reakcióit lehet vizsgálni, a MATLAB elnevezésű szoftver segítségével pedig a repülőgép viselkedését követhetjük nyomon, valamint lehetőség nyílik a gép paramétereinek megváltoztatására is.

Ezen tények ismeretében nem volt más hátra, mint kipróbálni a gépezetet. A feladat egy Ferihegy körüli iskolakör repülése lett volna, azonban a gyakorlat közben egy picit módosítottunk: a Hajógyári sziget felett a gép orrát a Duna felé fordítottuk, s miután alig száz méteres magasságban elszálltunk a Parlament előtt, üdvözlőrepülést hajtottunk végre a Műegyetem tiszteletére. Mondanom sem kell, a túlpartnak a fedélzeten lévő egyetemisták nyomatékostították, hogy az üdvözlés nem nekik szól...

A móka után befejeztük az iskolakört, majd felkészültünk a leszállásra, melyet másodpilótám segítségével bármilyen kár okozása nélkül, sikeresen abszolváltunk. Ezúton is szeretnénk megköszönni a Repülőgépek és Hajók Tanszéknek a nagyszerű élményt!

Balukapitány

Már a hangom se hallom

Ha valaki Ausztrália napsütötte országát s egyben földrészét keresi a földgömbön, valószínűleg beletelik pár percbe, amíg az ujját végigvezeti az útvonalon. Ennek alapján elég sok időbe telik eljutni oda. Na, de gondolta-e valaki, hogy pár év múlva repülön utazva 5 óra már sok lesz?!

A szuperszonikus sebesség a hang terjedési sebességének nagyjából 1000 km/h-s értékét meghaladó tartomány. Valljuk be, emberi ésszel már a hanghullámok által megtett óránkénti ezer kilométeres távolság is nehezen megemészthető, de mint tudjuk a tudomány számára nem létezik lehetetlen, csak a kor technológiai színvonalán megoldhatatlan probléma.

A hangsebességet már jó ideje meghaladta tudomány, pedig nem is olyan régen még ez is az előbb említett kategóriába tartozott. Manapság pedig már lassan történelem lesz a 2000 km/h-s sebességgel repülő Concorde-széria, hiszen az utolsó járat 2003-ban szállt fel utoljára a kifutópályáról.

A hangsebesség felett a gázok szilárd anyagként viselkednek, és az ezek által keltett rezgések olyan rezonanciákat kelt-

hetnek a repülőgéptest körül, amelyek következtében az elveszíti stabilitását és nagy valószínűséggel le is zuhan.

Magyar vonatkozása a témának, hogy Kármán Tódornak sikerült matematikailag megoldani a tervezési problémákat, ami azért is kiemelkedő jelentőségű, mert földi környezetben nem lehet modellezni a hangot átlépő sebességet, így elég kétes kimenetelűek lehettek volna az éles kísérletek. Jelenleg már az ezt ötször meghaladó értéknél tapogatóznak a tudósok.

Már nem álom a 6000 km/h-s utazási sebesség? Gondoljunk csak bele, hogy hamarosan valósággá válik az az utazási sebesség a Föld légterében, ami eddig csak az űrhajósoknak adatott meg űrutazásaik során!

Az A2 névre keresztelt repülő csoda, amelynek elkészült tervei jelenleg a mér-

nők asztalán fekszenek már, előreláthatólag 25 év múlva kerül bemutatásra. A hangsebességet ötször meghaladó hiperszonikus sebességgel közlekedő légijármű 300 utas befogadására lesz alkalmas és nagyjából 5 órára lesz szüksége Európából eljutni Ausztráliába. Hajtóművei folyékony hidrogénnel működnek majd, azért nem az általánosan használt szénhidrogénnel, mert a nagy távolságok miatt sokkal nagyobb energiaértékű hajtóanyagra volt szükség.

Érdekesség az elnevezés, ami tisztelgés az egy elfogott V2 német rakétából 1949-ben épített amerikai Bumper rakétának, amely először érte el az említett sebességet. Ez már összehasonlítható nagyságrendileg a Föld körüli keringéshez szükséges 7,9 km/s-os értékkel. S ez a technológia már a második világháború idején rendelkezésére állt a német haderőknek, de szerencsére a történelem nem foglalkozik a ha-val kezdődő mondatokkal.

balanyikör

Az oktató is (volt) ember...

Ebben a hónapban Varga Róberttel, a Közlekedésgazdasági Tanszék egyetemi tanársegédjével beszélgettünk. Sokan találkozhattatok már közvetlen, barátságos stílusával Közlekedésszatisztikán. Ennyi előzetes után, lássuk, kivel is van dolgunk!

Kérlek, mutakozz be pár mondatban!

27 éves vagyok, Békéscsabán születtem, ott is jártam suliba. Még most is minden hétvégén hazamegyek és szeretnék előbb vagy utóbb oda visszamenni. Nem 2-3 éven belül, de mondjuk 10 éves távlatban. Sajnos, otthon munkalehetőség terén nem túl széles a választék. A gimiben 1999-ben végeztem, de már előtte eldöntöttem, hogy ide fogok jönni továbbtanulni.

Miért pont ide?

A szüleim szerint hamarabb tudtam az autóneveket kimondani, mint a sajátomat. Voltak régen autós-kártyák szocialista autókról, azokat fújtam kívülről. Igazából ez érdekelt mindig is. Szerintem, mint nagyon sokan, én is úgy jöttem ide, hogy majd autógépészek leszek. Aztán ez sok hallgatónál módosul, én is rájöttem közben, hogy más érdekel, lehet, hogy hatással volt erre a hőtán és a műszaki rajzos tárgyak is. Közúti közlekedésen végeztem, harmadéven rájöttem, hogy ez a része valahogy jobban érdekel, a közlekedésszervezés, a közlekedéstervezés, ilyesmik.

És miután végeztél, gondolom, elkezdted tanársegédkedni?

Nem egészen. 2005 januárjában végeztem, akkor volt itt az Egyetemen egy kutatási központ az R épületben, ott dolgoztam egy félévet. 2005 nyarán a minisztériumok kiírtak pályakezdő diplomásoknak ösztöndíjas programot és ott a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium területén találtam egy olyat, ami érdekelt, oda vagy közlekedésmérnököt, vagy közgazdászt kerestek. Az Egyetem mellett csináltam egy főszulis közgazd diplomát is levelezőn, szóval úgy gondoltam reális esélyem van. Az én pályázatomat találták a legjobbnak és így 2005. szeptember 1-jétől kerültem a Közlekedési Minisztériumba. Azt már meg nem tudom mondani melyik főosztályra, mert kb. 3 hetente változott a neve, és ezt komolyan mondom. 2007. január-februárjában már gondolkoztam, hogy el akarok onnan jönni.

Mivel foglalkoztál a Minisztériumban, ami annyira nem tetszett?

A közszféra nem tetszett, beleláltam másfél éven keresztül, hogy mi folyik ott, az elég is volt. Személyes véleményem, hogy tényleg le kell építeni személyzetileg, egyszerűen nagyon sok ember unatkozik a minisztériumban, többen vannak, mint amennyi kell. Autópálya matricákkal kapcsolatos panaszos ügyfeleket hallgattam meg telefonon fél órákon keresztül. Viszont az ügyek nagy részében nem tudtam semmit tenni. Szóval tehetetlenség volt, kihívás nem, és előrelépési lehetőség sem nagyon. A fizetés nem volt olyan rossz – a nyelvpótlék miatt – de nem volt olyan kimagasló. Csak unatkoztam igazából, ha volt háttérű feladat egy hónapra azt kb. egy hét alatt el lehetett végezni. 2007 elején, amikor a Tanszékről kerestek, már tudtam, hogy nem akarom folytatni, így 2007. április 1. óta dolgozok itt tanársegédként.

Miből áll a munkád?

Tanársegéd vagyok, a Tanszék által oktatott órákat tartok, zh-t javítok, ahol kapacitáshiány van, ott segítek. Jelenleg a Közlekedésszatisztika és Közlekedésgazdaságtan tárgyakban vagyok érintett. Valamint Közlekedési szolgáltatások gazdaságtanát oktatjuk a műszaki menedzsereknek és a közlekedéskaros hallgatóknak is. Ötödévesek találkozhattak még velem Közlekedési rendszerek működtetésének menedzselése tárgy keretében.

Milyennek látod a mai egyetemisták hozzáállást a katedra túloldaláról?

Igazából, amikor eljössz a gimidből és visszamész utána, valahogy úgy érzed, mintha hígabb lenne a mezőny, nem? Ugyanezt látom itt is... A hét elején tartottam a műszaki menedzsereknek óráit, iszonyatos passzivitás van. Megkérdezi az oktató az óra végén, hogy kinek van kérdése és 70 ember közül senkinek sincs. Ez egy igazi hungarikum, mindenki csak ül, igazából van neki kérdése, de azt biztos gáz lenne feltenni. Szerintem ez egy magyar betegség, és ezért a túlságosan elméleti síkú oktatást hibáztatom. Én maximálisan ellenére vagyok, hogy itt lexikonokat próbálunk képezni. Bár, nehéz is úgy oktatni, hogy

n i n c s

vi sszajelzés. Az nagy különbség egy egyetemi oktató és egy középiskolai tanár között, hogy aki középiskolában tanít, annak tanár



a szakmája és évekig tanulja ennek a hátterét. Itt csak a szakértelemre és a tapasztalataidra hagyatkozhat, mert nem tanulsz mellé pszichológiát meg minden ilyesmit, amit ők igen. Csak abból tudsz építkezni, amit láttál vagy amit megéltél.

A diákélet mennyire maradt meg azóta, mennyire voltál aktív tagja akkor, mennyire vagy most? Emlékszel még, hol van a Habár?

A Habárra emlékszem, oda jártunk csocsózni még annak idején, és sör is fogyott, ha jól emlékszem, de ez nem tegnap volt. Nem voltam soha koleszos, csak a konditerembe meg Habárba néztünk le néha a haverokkal... Kosaraztam a kari kosárcsapatban is, a csapattársak révén akkor jobban benne voltam az aktív Kari életben.

Mennyire tartod a régiakkal a kapcsolatot? Mennyire tartanak össze még a régi élmények és hasonló dolgok?

Mondjuk úgy 10 fő, akikkel aktívabban tartom a kapcsolatot, többekkel együtt kezdtem '99-ben, Velük havonta egyszer összejárunk egy sörözésre, egy haveri póker-partyra vagy bármire, és akkor megbeszéljük, kivel mi a helyzet.

A külföldi képzésről mi a véleményed? Mennyire érdekelt Téged annak a lehetősége, hogy külföldön tanulj, vagy végezd a szakmai gyakorlatot?

Kétszer is nekifutottam, volt egy bécsi áthallgatási lehetőség, az nem jött össze, aztán az IAESTE-vel voltam egyik nyáron Zágrábban, az nagyon tetszett. Ez kell is, a hallgatók nyilván tudnak erről, de sokan nem mernek nekifutni. Mindenkinek legalább egy-két félévet valamelyik másik

egyetemen kellene hallgatnia, és ha ez idegen nyelven lehetséges, az még jobb.

Mennyire bővítette ismereteidet mind szakmai, mind pedig emberi és kulturális téren?

Nagyon! Azt a zágrábi nyarat biztos nem fogom elfelejteni, nekem nagyon megtetszett egyrészt a város, és az ottani emberek mentalitása is. Utolsó két hétre kijött a barátnőm, neki is nagyon tetszett. Végül a szüleim is eljöttek és utána a horvát tengerparton nyaraltunk. Nekem nagyon megtetszett, azóta szeretnék oda visszamenni, csak még nem volt rá időm.

Egyébként a mentalitásuk sokban hasonlít a miénkhöz?

Nem teljesen. Majdnem ugyanebből a pénzből élnek, mint mi, csak talán lazábbra veszik egy kicsit a dolgot. Nem csinálnak problémát semmiből, azt mondják, attól nem oldódik meg semmi, ha panaszkodnak. De ez minden déli népre igaz, hasonló emlékeim vannak Törökországból is, ahol 1 hetet töltöttem el egy konferencia keretében. Ott aztán van közlekedési kultúra! Amíg Németországban millió tábla jelez mindent, a törököknek, ha úgy nem jó, akkor ők megoldják maguk. Tegyük fel, hogy ha van három plusz három sáv, és nem elég a három, akkor ők nyitnak egy negyediket, ami még elfér az eredeti háromon. Ha még ez sem elég, akkor a szembemenőt használják. A dugó megint egy más tézisa, akkor nem számít, hogy mit mutatnak a lámpák, aki betette valahova az orrát, az a nyerő. De a csoda az, hogy működik, mert toleránsabbak az emberek! Arrafelé egy balesetben az a hibás, aki elől törött, ilyen egyszerű.

Mesélj egy kicsit a családoadról, mit érdekes tudni róluk?

A család minden tagja Békéscsabán él. Van egy húgom, Szegedre jár az orvosira, ő most hatodéves, már kórházban dolgozik, és otthon építkeznek a sógorjelölttel. Apukám is műszaki pályán dolgozik, üzemvezető egy malomban. Édesanyám most ment nyugdíjba, még neki is szokatlan ez az új állapot. Van egy barátnőm... sosem tudom, hogy hány éve vagyunk együtt, de vigasztal, ha felteszem neki ezt a kérdést, ő sem tud rá hirtelen válaszolni. 😊 Ő is békéscsabai, de itt dolgozik Pesten. Őt is és engem is odaköt a család, ezért is szeretnék visszamenni.

Mennyire lennének munkalehetőségeid ott? Gondolom, nem szeretnél hosszabb távon bejárós vagy felutazgatós lenni?

Jelenleg ez megy, de nekem kell a hétvége, hogy feltöltődjek. Pestet csak megszokni lehet, megszeretni nem. Egyetem alatt is minden hétvégén hazamentem. 10 nap Pest után nekem már minden bajom van. Sokkal nyugisabb otthon, nincs az a rohanás, és olyanra sem emlékszem, hogy reggel lökdösődni kellett a buszon, hogy fel tudjak szállni. Gimis haverokkal gyakran össze-jövünk. Nagyon jó osztályközösségünk volt, még mindig tartjuk a kapcsolatot, focizni járunk minden hétvégén.

Ha már itt tartunk, mivel töltöd a szabadidőd?

Pesten nagyon kevés szabadidőm van, régebben többet sportoltam, most ez az, ami nagyon hiányzik. Kosaraztam is, röplabdáztam is az egyetemi teszi órán és majdnem minden csapatsportot kipróbáltam, de jelenleg csak a foci megy. Egy-két éve volt egy nagy hobbim a spinning, ami lényegében csoportos szobabiciklizés. Képzeli egy zenés aerobic órát szobabicaion! ☺

Néha egy-egy mozi és szeretünk társasozni is. Egyik új kedvencünk a backgammon, ami hasonló, mint a sakk. Nincsen Pesten táblánk, és egyik éjjel még a Tescoba is elindultunk venni, de persze nem volt. Otthon pihenés és foci a haverokkal, család, más hobbim nem nagyon van. Sokat ülök a számítógép előtt otthon is, a mindennapi dolgok után kikapcsol, ha leülök az internet elé, és csak olvasatok, Total Cartól kezdve, ami felkelti az érdeklődésemet azt el szoktam olvasni.

Kicsit a kari aktualitásokról... Kari Napokról neked mi jut eszedbe az itt töltött idő alatt?

Az, hogy jó buli, ámbár sose voltam benne egyetlen csapatban sem. Arra viszont emlékszem, hogy egyszer voltunk egy amszterdami konferencián és már Amszterdamban azt számoltgattuk, hogy hogyan fogunk kiérni a reptérről a Szabadság-híd-ra, mert este Hajtányverseny van. Szerintem ezek nagyon jó dolgok, főleg ha nagyobb incidens nélkül sikerül egy Kari Na-

pokat végigvinni, mert volt olyan, hogy a hajtányokkal már este randalíroztak, amikor még ment a villamos is. Emlékeim szerint volt olyan is, hogy legurultak majdnem a Kálvin térig is, onnan tolták vissza. Ezek mindenféleképp kellenek a hétköznapiak mellett.

Egy provokatív kérdés... Mi a véleményed a magyar közlekedés helyzetéről?

Véleménye mindenkinek van erről,

„A dugó megint egy más tészta, akkor nem számít, hogy mit mutatnak a lámpák, aki betette valahova az orrát, az a nyerő. De a csoda az, hogy működik, mert toleránsabbak az emberek!”

kérdés, hogy mit mondunk jónak és mit nem. Fejletlen a közlekedési kultúra, mondja mindenki, viszont ha belegondo-

lunk, akkor mi magunk vagyunk a közlekedési kultúra. Én itt is az oktatásban keresem a hibát elsődlegesen. Csak nézzük meg, mit kapsz egy oktatáson, amikor jogsit szerzel. Elmondják, hogy úgy kell hozzáállni a többi közlekedőhöz, hogy te is bármikor kerülhetsz olyan helyzetbe, te is lehetsz turista egy városban, amikor azt se tudod melyik sáv merre megy. Elmondják, hogy legyél toleráns a többi közlekedőhöz, de amikor elmész gyakorlati oktatásra, az oktató felhívja ezekre a figyelmet? Egyáltalán nem. Szervezési oldalról egyértelműen a belvárost valamennyire díjazítani kellene, akár zónákban, akár bizonyos szakaszokat. Valószínűleg csökkenne az olyan autók száma, amelyben csak egy ember ül. Amúgy pont erről írtam a diplomamunkámat, mi lenne az M1-M7 szakaszon, ha amerikai példára a belső sávot az ún. magas kihatású járműveknek tartanák fent. Csak akkor mehetnek ott, ha legalább ketten vagy hárman ülnek az autóban. Én jobban gazdasági alapokra helyezném az egészet, ha fizetős lenne, akkor a forgalom is kisebb lenne, ha meg nem, akkor nagyobb bevétel lenne, amiből tömegközlekedést lehet fejleszteni, metrót lehetne építeni belőle, stb.

Mit üzennél a hallgatóknak, milyen tanácsot adnál?

Egyrészt, hogy sportoljanak, másrészt pedig, hogy legyenek aktívabbak, mert ez kell az élethez.

Köszönöm a beszélgetést!

Melinda & balasnyikov

MÁVAG AUTÓSZERKESZTÉS

Németországból hazaérkezve munka után kellett nézmem. Volt gimnáziumi osztálytársam és egyetemi évfolyamtársam édesapja beajánlott a MÁVAG Autószerkesztésbe. Az adott körülmények között a lehető legjobb hely volt és nem is volt túl messze a lakásomtól. Így, ha nem is könnyen, de a munka mellett folytathattam, és befejezhettem a Műegyetemet. Emberi szempontból pedig a kollégák a lehető legjobbak voltak, a Szerkesztés egy kis családnak számított.

Vezető beosztás

Egyszóval jól éreztem magam az új munkahelyen, és hamar be tudtam illeszkedni a csapatba. Nagyon hamar, még egyetemi hallgató koromban, kialakult saját önálló munkaköröm is.

Ha egy új teherautó vagy autóbusz változat igénye merült fel, nekem jutott először is az ügynevezett erőterv elkészítése. Ez volt hivatva eldönteni azt, hogy vállalható-e egyáltalában a kívánt változat (fő méretek, a nagyobb részegységek helye a lehetséges határokon belül, tengelynyomások, az alváz hajlító terhelése, teljesítményszükséglet, stb.). Szívesen csináltam, és egyéni módszert alakítottam ki, hogy aránylag kis munkával, és gyorsan kapjak megbízható eredményeket.

A részletes tervezésben a tengelykapcsolót gondoztam. Mivel csak a 3 tonnás kocsijainkhoz gyártottuk mi a motort, és az egy régi licenccsere volt, a szerkesztésnek nem sok munkája volt a motorokkal. De ha mégis valamiért le kellett menni a fékpadra, rendszerint nekem szólt főnökünk. Értelmes munkám tehát volt bőven, csak csinálni kellett, és lehetőleg jól.

Egy szép napon azután – még alig száradt meg a tinta a diplomámon – úgy tűnt, hogy az illetékes nagyfőnökség előtt váratlanul népszerű lettem. Telefonhoz hívtak. A vezérigazgató műszaki helyettesének titkárnője telefonált, hogy hívatnak. Mikor főnökömnek szóltam, hogy a vezérigazgatóságra kell mennem, azt kérdezte, miért. Tehát nem ők ajánlottak valamire. Mondtam, hogy azt én is szeretném tudni..

A vezérhelyettes előszobájába belépve a titkárnő rögtön betessékelt a nagyfőnökhöz. Honnan tudja ez egyáltalában, hogy én létezem? A nagyfőnök udvariasan leültetett és rögtön a tárgyra tért.

- Azt tudja, hogy van egy lokomobil műhelyünk.

Mondtam, hogy most már tudom.

- Jóvátételi munka, és az első gépet két hét múlva kell átadnunk. Az üzemvezető főmérnököt idegösszeomlással most viszik szanatóriumba. Menjen oda, és helyettesítse. Vizsgálatásra!

El voltam igazítva. Először is visszamentem a Szerkesztésbe a főnökömnek megmondani, hol vagyok, és mit csinálok, azután elmentem a lokomobil műhelybe. Amit ott láttam és hallottam legsötétebb várakozásaimnál is rosszabb volt. A lokomobil a Láng gyár tervezte, és részeit különböző üzemek készítették – vagy nem készítették. Az üzemnek nevezett zűrzavar közepén egy idős művezető állt. Megpróbáltam kérdezősködni nála a részletekről, hogy valamennyire kiigazodjak az új helyen. Válasza szinte minden kérdésre egy határozott "nem tudom" volt.

Volt egy műszaki osztálynak vagy csoportnak nevezett két vagy három technikusból álló társaság is. Szobájukba bemenve majd elestem az íróasztal alól kinyúló lábaikban. Tőlük, ha lehet, még kevesebbet tudtam meg, nem is nyitottam rájuk többet az ajtót. Nekiláttam magam fölmérni az Augeias istállóját.

Másnap reggel alig láttam munkához, amikor szóltak, hogy hívatnak a vezérigazgatóságra, értekezlet. Pont egy jó hosszú értekezlet hiányzott most nekem! Az asztalnál egy csomó ismeretlen nagyfej, általában úgy főtanácsosoknak néztem őket. Az elnöklő megnyitotta az értekezletet, és a tárgyra tért.

- Mint tudják, az első lokomobil szállítási határideje halasztott időpont, mert az eredetit nem tudtuk teljesíteni. Most azt kell megbeszelnünk, hogy ennek kiegyenlítésére az első hónapban a teljes felfutásra tervezett havi 6 egység helyett hogyan tudunk 8 darabot szállítani. Mit szól ehhez a műhely?

Ezzel rám mutatott. Most már pontosan tudtam, miért volt rám szükség. Kell egy mazsola, aki pestiesen szólva elviszi a balhét! Nem volt semmi veszíteni valóm. Felálltam tehát, és csak ennyit mondtam:

- Én még nem vagyok teljes 24 órája a műhelyben, így nem mondhatom, hogy már ismerem a helyzetet. De annak alapján, amit eddig láttam, én ezt nem tudom garantálni.

Ezzel leültem.

Ami ezután történt, az diákkoromban olvasott Verne könyvek tőzsekrach jeleneteit mutató képeire emlékeztetett. A tekintélyes férfiak székküket maguk alól kirúgva ugráltak fel, és össze-vissza kiabáltak. Az értekezlet határozat, jegyzőkönyv nélkül feloszlott.

És utána megkaptam azt a minimális támogatást és segítséget, hogy egy hónapig szinte látástól vakulásig bent dolgozva határidőre leszállítottam az első gépet. Mivel belátták, hogy ilyen körülmények között csak a helyettesítést vállalom (egyébként se lett volna túlzottan nagy kedvem erre a beosztásra), és nem kényszeríthettek, felvettek egy üzemvezetőt. Miután betanult munkájába átadtam neki a vezetést, és visszamehettem a Szerkesztésbe. Hogy jutalmat vagy a túlmunkáért díjazást nem kaptam, az nem lepett meg túlságosan. Dicséretükre legyen mondván, annyit se mondtak, hogy te marha, jól csináltad.

A Tr-5 születése és a jó bolondok

A MÁVAG-ot 1947 elején "államosították", azaz tagja lett a legelső ütemben megszervezett állami nagyvállalat csoportnak. A felső szervek az átszervezést úgy irányították, hogy rövid időn belül a MÁVAG-nak csak a mozdony- és a hidgyártás, no meg némi

mezőgép munka maradt, megszűnt a teherautó- és autóbuszgyártás is. Autóműhelyünk a Hoffer-Vörös Csillag gyárban leállított traktorgyártást kapta feladatul. Ennek kiszolgálására a Mezőgazdasági Osztályon egy teljesen új szerkesztési osztályt létesítettek, az Autószerkesztés így munka nélkül maradt. A vezetőséget ez szemlélatomást nem zavarta, legalábbis változatlanul be kellett járnunk, és kaptuk a fizetésünket.

Azt hiszem, normális emberek ilyen helyzetben megtárgyalják a futballmeccset, regényt olvasnak vagy keresztretjtvényt fejtenek. Vagyis a szokott módon ütik agyon váratlan üres idejüket. Ez a társaság azonban, úgy látszik, külön volt, dolgozott tovább. Folytatta az éppen megkezdett új autóbusz tervezését. Hónapokon át. A hivatalos álláspont eközben az volt, hogy a háborús veszteségek és Budapest növekedése miatt már nélkülözhetetlen új autóbuszokat Nyugat-Európából fogják beszerezni.

1948 elején egy hétfő reggel az Autószerkesztésben a helyemen voltam, amikor a kinyíló ajtóban megjelent a Beszkárt Autóbuszüzem összekötője, és kétségbeesett hangon így szólt:

- Szervusztok, fiúk! Tudtok május elsejére öt új buszt adni? Ha nem, végünk van!

Ugyanis, – mint azután elmondta – aznap reggel az újságok címlapja az úgynevezett londoni autóbusz panamát hirdette vas-tag betűkkel. Állítólag egyes vezetők kenőpénzeket fogadtak el azért, hogy az illető angol vállalat autóbuszait rendeljék meg Budapestre. Ettől a pillanattól fogva senki nem lett volna hajlandó nyugati cég részére autóbusz rendelést aláírni. Más megfelelő beszerzési forrás pedig pillanatnyilag nem volt.

Vettünk egy mély lélegzetet, és nekiláttunk. A műhelyből csendben visszatértek a traktorok a Vörös Csillag gyárba. És május elsején reggel az éjjel elkészült, vadonatúj konstrukciójú első öt darab Tr-5 típusú autóbusz kigördült a gyárból. Felálltak a díszünnepségre, és rögtön melléjük állt egy-egy Beszkárt autóbusz vezető is. Az ünnepség végén kezecskét ráztak a gyári sofőrökkel, és mentek a forgalomba.

A csodaautó

Volt egy olyan érzésünk, hogy a gyártás újraindítása nem végleges, a jövőnkéről hozott döntést esetleg csak elnapolták a váratlanul felmerült akadály miatt. A Tr-5-ös mindenestre szépen készült az első kétszáz sorozatban, majd lengyel exportra is. Ezenkívül lett távolsági busz és teherautó változata is. A felsőbb szervek változás utáni újabb igényének első jele egy új főosztályvezető kinevezése volt. A hazai autós szakmában kevesebben ismerték, mint az angol titkosszolgálat vezetőjét. Valami nagyon elterjedt néven – Kovács vagy hasonló – ült be a már őszülni kezdő, a szakmával együtt felnőtt Zsömbörgi Pál főtanácsos székébe. De úgy látszik, a felsőbb szervek nem akartak feleslegesen kockáztatni, mert Pali bátyánkat azért, biztos ami biztos, megtartották. Csak legyen egy teljesen megbízható nagyfőnök. Nem tudom, kinek hiányzott egy új főnök, nekünk biztosan nem.

Munkaköre azonban rövidesen megszaporodott, felsőbb szervek megkötötték a szerződést a Steyr motorok licencgyártására. A licenc gondozására és a gyártásra kiszemelt győri Rába gyár erre a munkára való felszerelésére külön irodát létesítettek. Az irodát egyelőre nálunk helyezték el, és vezetője új főnökünk lett.

Egy szép napon az új főnök, Zsömbörgi és a Szerkesztés vezetője, Balasovics Géza kíséretében nagy titkolódzva vidékre utazott. Másnap reggel Zsömbörgi és Balasovics gondterhelten, zárt ajtók mögött megbeszélésre hívott össze bennünket. Elmondták a következőket. A nemrégiben államosított zalai olajmezőkön jártak, ahol egy az olajkutatáshoz használt húsztonnás különleges amerikai Mack teherautót mutattak be nekik. A terepjáró kocsin egy üzemi helyzetébe felállítható fűtőtorony van, és azzal bárhol több kilométer mély kutatófúrásokat tud végezni. Mivel beszerzése az USA-ból érthető okokból lehetetlen, illet kell szerkesztenünk és legyártanunk. Ez parancs.

Mi addig legfeljebb 5 tonnás teherautót vagy autóbust gyártottunk, a hathengeres Láng dízelmotor 105 lóerős volt. Nagyobb alvázat a MÁVAG 1000 tonnás sajtója nem tudott készíteni, a szükséges hidraulika sehol. Ugyanilyen erővel mindjárt egy holdrakétát is lehetett volna követelni. Ezeket - a holdrakéta kivételével – szép sorban elmondtuk, miközben Zsömbörgi és Balasovics csendben verejtékezett. Ekkor tudtuk meg, miért kell egy új, dinamikus vezető. Határozott hangon kijelentette, hogy a probléma megoldható két öttonnás teherautó összekapcsolásával. Majd így fognak a zalai dombokon közlekedni. Hogy legerősebb motorunk, a 640 kilogramm súlyú, 105 lóerő teljesítményű Láng OML 674, hogyan fogja ezeket a számi ikreket a domboldalakon mozgatni, és hogy honnan vesszük a hidraulikát, arról egyelőre bölcsen hallgatott. Mi pedig csendben mentük a helyünkre, olyasféle hangulatban, mint akiknek a kihirdetés előtt négyszemközt már felolvasták az ítéletet. Mert hogy ilyen főbenjáró ügyben a várható biztos fiaskót majd simán meg lehet üszni, azt az akkori körülmények között szintén nehezen tudtuk elképzelni. Mellesleg egyelőre ebben az ügyben a továbbiakban csend és nyugalom honolt, nem történt semmi érdemleges.

Új főnökünk rövidesen kézzelfoghatóan bizonyította, mennyire primitívek vagyunk az ő korszerű és lendületes szellemi horizontjához viszonyítva. A zseniális megoldást nem is sejtettük. Egy reggel betelefonált, hogy beteg a gyerek, nem tud ma bejönni. Másnap sem jött be. Mivel minden aláírást fenntartott magának, az asztalán gyűlni kezdtek az elintézésre váró határidős iratok. Néhány nap múlva valaki elvitte azokat lakására aláírni, és bezárt ajtót talált. A szomszédok sem tudtak semmit mondani, csak azt, hogy napok óta nem látták. Rendőrség, feltörték a lakást. Kiderült, hogy családotul, mindent gondosan felpakolva, akkori kifejezéssel élve, "disszidált". Mellesleg állítólag a Steyr dokumentációt is magával vitte.

Hát ez volt a feltétlen megbízhatóság és a páratlan szakértelem igazi háttere. Zsömbörgi Pali bátyánk pedig szép csendben újra átvette az Autóosztály vezetését. A nélkülözhetetlen húsztonnás fűtőkocsiról pedig a továbbiakban nem hallottunk semmit.

Dr. Gedeon József

Gázturbinás autót a népnek! (1. rész)

A Brit forradalmárok, a Rover és az Austin

Egy ötrészes sorozat első darabját olvashatjátok most olyan igazi különlegességekről, mint a gázturbinával hajtott autókról. A cikk Farkas Sándor írása alapján készült, eredeti verzióját a <http://autohistory.blog.hu> oldalon találjátok meg további érdekes összeállítások társaságában.

A gázturbinás autók megjelenése leginkább a második világháború utáni sugárhajtómű-láznak volt köszönhető; a repülőgépek meghajtását forradalmasító rendszer autóiipari alkalmazása logikusnak

zónos körülmények között. Pedig már akkoriban sem számított jó pontnak, ha egy járgánynak hatalmas étvágya volt. A gázturbina fejlesztése mindenesetre kecsegtetett annyi pozitívummal, hogy a negyve-



ROVER 8RM - MORAJLÓ SZELLEM 1963

tűnt, mivel a gázturbinánál nincs szükség mozgás-átalakításra, mint a dugattyús motornál, lévén az előbbi csak forgómozgást végez, szemben a robbanómotor egyenes vonalú mozgásával. Így pedig jóval kisebb a súrlódási és a teljesítményvesztés. A viszonylag egyszerű felépítés és a kiegyensúlyozott járás, valamint a sebességváltó szükségtelensége is e megoldás mellett szóltak. Persze azért a dolog nem volt olyan egyszerű, hiszen a motor óriási fordulatszámra és magas hőfokon működött, ami különleges ötvözetek felhasználását, és azok különlegesen körültekintő megmunkálását tette szükségessé. Az ilyen alkatrészek szériagyártásának olcsóbbá tételét azonban nem tudták megoldani. További gond volt még a turbina lassú reakciója, magas alapjárata és az elég nehéz beindítás/leállítás is. A magas fogyasztás problémáján látszólag sikerült ugyan úrrá lenni, ám a gázturbina üzemanyag-felvétele a benzinmotorénál magasabb normál fogyasztás nyolcszorosára is felugrott bi-

nes évek végétől egyre több autógyár kezdett kísérletezni a rendszerrel.

A sort a Rover nyitotta, amely 1947 februárjában kezdte a személygépkocsi mozgatóására alkalmas gázturbina tesztelését, és továbbfejlesztését. A tervezést a korábban a Rolls-Royce-nál dolgozó Frank Bell és Spencer King mérnökök végezték. A második világháborúból származó Power Jet turbínából alakították ki 1948-ra a kétrészes, gázkompresszoros és hajtóturbinás T5 egységet, amely 55 ezer fordulat/perc mellett 100 lóerőt adott le, és nem mellékesen tömege kevesebb volt, mint egy korabeli Rover-motoré. A hajtómű 1949-es T8 verzióját - amely első próbáit egy csónakra szerelve végezte - sikerült annyira megbízhatóvá tenni, hogy be lehetett építeni egy személyautó karosszériába. A kísérleti jellegre oly jellemző módon a tesztpilóták mind nőtlen

fiatalemberek voltak - nehogy baj esetén a magukra maradt özvegyek és gyermekek pert akasszanak a cég nyakába. Szerencsére erre soha nem került sor.

1950-ben Silverstone-ban mutatták be a sajtónak és a Királyi Automobil Klub (RAC) képviselőinek a Rover JET 1 prototípust, a világ első gázturbinás személyautóját. A kocsi egy némileg módosított, nyitott Rover P4 75 "Cyclops"-karosszériát kapott, amelynek farába építették be a T8 gázturbinát. A 100 lóerős motor mintegy 138 km/h-s végsebességet kölcsönözött az egyébként meglehetősen hagyományos külsejű autónak. Két évvel később a JET 1 néhány módosítással visszatért; kívülről a P4 90-es modelléhez hasonlatos maszkot kapott az orr, s eltűnt a Rover 75 küklopsz-szeme, a középső fényszóró. A fékrendszert a kísérleti Girling-tárcsafékekre cserélték mind a négy keréken. Ez utóbbi változtatásra szükség is volt, mivel a turbina teljesítményét 230 lóerőre növelték, hogy a kocsival a korábnál nagyobb sebességet érhesse el. A kísérlet sikerült, hiszen a JET 1 fantasztikus, 247.75 km/h-s csúcsebességre volt képes az egyik teszt során - ne felejtsük, 1952-t írunk!

Ezzel fel is állította a turbinahajtású szárazföldi járművek első sebességi világrekordját, amelynek feljebb tornászása mind a mai napig, egészen pontosan a Thrust SSC-ig tart. Még 1952-ben elkészült a továbbfejlesztett Rover T2-es prototípus, amely a karosszérián kívül, hátul elhelyezett hajtóművet kapott. Erről az autóról nem sokat tudni, még a legjobb források is szűkszavúak vele kapcsolatban; valószínűleg nem volt egy sikeres darab.

A következő járgány, a T3 csak négy év múlva készült el, a cél most nem sebességi rekordok megdöntése, hanem a gázturbina hétköznapi közlekedéshez való igazítása volt. Ennek je-gyében a kéttengelyes hajtómű fogyasztása 110 lóerős teljesítmény mellett csak a fele volt a korábbi változaténak, köszönhetően a hőcserélőknek, amelyen a kompresszor által sűrített

„A gázturbina fejlesztése mindenesetre kecsegtetett annyi pozitívummal, hogy a negyvenes évek végétől egyre több autógyár kezdett kísérletezni a rendszerrel.”

levegőt átáramoltatták, mielőtt az a meghajtó turbinába került volna. Ez a gyakorlatban mindössze annyit tett, hogy az autó még így is közel húsz literes átlagfogyasztást produkált. Ehhez összerékhajtás-rendszer, DeDion-rendszerű hátsó futómű, tárcsafékek, valamint egy acélvázra épített, csinos üvegszálás műanyag kupékarosszéria társult.

Az utolsó gázturbinás Rover személygépkocsi-prototípus, a T4 1961 októberében jelent meg. Az autó négyszemélyes szedán karosszériája a frontrész kivételével egy az egyben azonos volt a két évvel később sorozatgyártásba került P6 2000 modellével. A T4 adatai már igen közeliek voltak egy dugattyús motorral szerelt kocsiéhoz: 65 ezres turbinatengely-fordulat mellett mintegy 140 lóerős teljesítményt adott le a hajtómű, miközben fogyasztása a már egészen barátságosnak mondható 14-17 liter között maradt. 0-ról 100-ra 8 szekundum alatt gyorsult, míg végsebessége 160 km/h körül alakult. Azonban, bár M. C. Wilks, a Rover akkori vezérigazgatója három éven belül szériagyártást ígért, csupán az autó formája került sorozatba. A legfőbb problémát a gázturbina igen magas gyártási költsége és nehezen kordában tartható üzemanyag-fogyasztása jelentette.

A kísérletek fő színterét ezután áttették a versenypályákra, egészen pontosan a Le Mans-i 24 órára, ahol 1963-ban indították a BRM-el közösen készített autót,

Graham Hillel és az amerikai Richie Gintherrel a volán mögött. Az autóba a súlycsökkentés miatt hőcserélő nélküli, kerozinnal vagy petróleummal táplált turbinát szereltek 150 lóerős teljesítménnyel - a motor rövid távon 166 lóerőt is képes volt kipróbálni magából a kompresszor 65 ezres, a hajtóturbina 55 ezres és az erőátviteli tengely 7500 ezres fordulatszáma mellett. Az elsődleges cél az Automobile Club de l'Quest 2500 Fontos különdíjának elnyerése volt, amelyet a legalább 142. 75 km/h átlagsebességet elérő, gázturbina-hajtású autónak írtak ki. Nos, a dupla nulla rajtszámú, "Morajló Szellem" becenévre hallgató autó várakozáson felül teljesített, hiszen a 24 órát nemcsak hogy üzemzavar nélkül, igen dicséretes 40-50 literes átlagfogyasztás mellett teljesítette,

de a pályázat által előírt sebességet 175.5 km/h-s átlaggal tromfolta, 4085 kilométer távot megtéve. Ezzel nem hivatalos versenyzőként a nyolcadik helyre érkezett be. A váratlan siker után a Rover hivatalosan is benevezte a David Bache és Bill Towns által átervezett autót az 1964-es Le Mans-i versenyre. Ám a kocsit a szállítás során olyan súlyosan megsérült, hogy nem tudott rajthoz állni. 1965-re a szabályok változása miatt erőteljes módosítások történtek: zárt karosszériát, megnövelt légbeömlőket és extra bukólámpákat kapott a járgány, amelyet ismét Graham Hill, valamint a fiatal tehetség, Jackie

Stewart vezetett. Az autó a verseny során végig motorproblémákkal küzdött, ám ennek ellenére sikerült befejeznie a futamot, a tiszteletre méltó tizedik helyen, 162 km/h átlagsebességgel és valamivel húsz liter fölötti fogyasztással. Ez az eredmény egyben a Rover utolsó gázturbinás kísérlete is volt; az angol forradalmárok valószínűleg a korábban már felsorolt problémák, vagyis a drága előállítás és a viszonylag magas fogyasztás miatt jegelték a projektet.

A szellem azonban már kiszabadult a palackból, és az ötvenes évektől Európában, majd az Egyesült Államokban is sorra születtek a gázturbinás autók. Ha a Rovert mint első építőt emlegetjük, nem szabad megfeledkeznünk az örök ellenfél Austin kísérletéről sem. Ők 1955-ben készítették



ROVER JET 1 - 1950

el a maguk turbinás járgányát, TUR 1 kódnev alatt. A borzalmasan ódivatú, A125 Sheerline modelltől származó karosszéria alatt egy 125 lóerős, többfokozatú turbinával, kétfokozatú centrifugálkompresszorral és hőcserélővel szerelt erőforrás dolgozott, amely 19-29 literes átlagfogyasztással hajtotta előre a kocsit. A terv további kimenetele, illetve az autó sorsa teljesen ismeretlen; semmilyen infót, sőt még képet sem sikerült találni az Austin TUR 1-ről. [Szerk.: aki rendelkezik bármelyikkel, kérem írjon!]

A turbinás autók történetét a tengerentúli járgányokkal folytatjuk a következő számban!

Graf Ur



ROVER JET 1 - 1952

A VÖRÖS ÁLMOK A nagy orosz és a csatlósok

*Az előző cikkben a népszerű szovjet gyöngyszemek kap-
tak helyet, most pedig az egyik legnagyobb szovjet márka, a
Moszkvics szerepel. Mellette terítékre kerül még a többi vö-
rös állam jó néhány autómárkája is, amelyek nagy része li-
cencgyártással indult, de aztán nagy karriert futott be.*

Az oroszoknak a Lada előtt nem igazán volt olyan autójuk, ami szélesebb körben is elterjedhetett volna, kizárólag haszongépjárművek és nagy, reprezentatív limuzinok készültek. Aztán a Moszkvics elhatározta magát egy polgári típus mellett, az Opel Kadett továbbépítésével létrehozták a híres Moszkvics 400-at, melyet 1963. és 1965. között építettek. Amúgy az oroszok megkapták az Opel modellek komplett gyártóberendezését is a Németországra háruló háborús jóvátétel okán. A Moszkvicsok az opeles formát csak 1956-ban vesztették el, ekkor jelent meg a 402-es modell, melyet, mint eddig is minden Moszkvicsot, négyhengeres motor hajtott. A fejlesztések előrehaladtával jelent meg a 412, amely már a 70-es évek KGST autóihoz hasonló kockaformát viselte magán, de jellegzetességei jól megkülönböztették a többitől. A polgári autózás tipikus példája volt a Moszkvics. Az első olyan autó volt Oroszországban, amely a társadalom nagy részének szolgálatában állhatott. A Moszkvics még ma is él, modelljei ALEKO néven futnak.

Lássuk tehát a csatlósállamok arzenálját, kezdjük is rögtön a Polskik hazájával, Lengyelországgal! Talán nem is a fejletlen mérnöki tudomány, hanem sokkal inkább a rendkívül vékony felső társadalmi réteg az oka, hogy Lengyelországnak sosem volt klasszikus autógyártása. A nagyvárosokban ugyan volt némi belső forgalom, ezzel szemben a városközi utazást nagyrészt vasúttal oldották meg, az úthálózatot csak

az 1937-es közúti reform meghozatalával kezdték fejleszteni. Ezelőtt az autók is ritkán jelentek meg Lengyelországban, ha mégis találkoztunk egy-egy darabbal, azok kizárólag import személygépkocsik voltak.

A lengyel autógyártás egyik legfontosabb momentuma 1931-ben volt, ugyanis ekkor jött létre a híres licencszerződés a Fiat olasz autógyárral. A Polski céget az FSO birtokolta, amely kezdetben a Fiat 508-as alapmodellel teljesen azonos terméket állított elő. Később, a 60-as és 70-es években jelentek meg a ma legismertebb Polskik, a 125-ös és a 126-os kóddal ellátott modellek. A Polski-Fiat 125 volt a nagyautó,

„A francia Renault céggel kötött megegyezés a szocialista országok által kötött licencszerződések közül az egyik legsikeresebbnek tekinthető, mivel a Dacia 1300 jelű modell gyártása 1969-ben korábban indult meg, mint a Renault saját termelése.”

amely a Fiat 125 alapjaira épült, csupán néhány változtatást hajtottak végre rajta, például kerekítették tették az első lámpákat. Az autóba a Fiat 1500 köbcentis motorja került, ugyanaz, mint a jó öreg 1500-ös Ladába. (Ez nem is olyan meglepő, hiszen a Lada is az olasz Fiat 125-ös alapjaiból indult, csak nagyobb átalakításokat végeztek rajta.) A másik nagyon fontos modell a 126-os volt, azaz a kispolski, kispolák, dugó...☺ Ez a modell a Fiat 126 ikertestvére volt, ugyanaz a konstrukció, ugyanaz a 652 köbcentis motor, ugyanaz a 26 lóerő, mint az olaszoknál. Aranyos, kis városi autó, azonban a csomagtartó mérete nullához konvergál. Ennek ellenére nagy népszerűsége tett szert, és mindenki mosolyog, ha meglát egyet az utcán. A márka kétségbevonhatatlan népszerűségét legjobban a következő ténnyel lehet kimutatni: Lengyelország a Polák nagy eladásai révén a KGST sze-



mélygépkocsi-statisztikában a 4. helyet foglalta el, 1982-ben pedig már a 2. volt.

A lengyel autóipar bástyája azonban a FSO-Polonez (FSO: Fabryka Samochodów Osobowych), amely 1936. és 1939. között kezdte meg működését. Kezdetben a Fiat 508 és 508 C típusok testvérmodelljeit gyártották, aztán a 60-as évek végén kezdődött meg a fellendülés a Polski-Fiatok gyártásával, ugyanis a Polski-Fiat az FSO cégnek csak egy terméke. A Polonez később önálló életet kezdett, továbbfejlesztették a Fiat 125 modellt, teljesen átalakították a külsejét, így született meg az első FSO-Polonez 1500. Majd ezt a típust alapul véve a Polonez saját fejlesztésekbe vágott bele, és még ma is gyártja autóit, csak időközben lekerült az új kocsikról a Polski-Fiat jelzés.

A cseh autómárkák közül a legrégebbi történet a Skodáé. 1869-ben Emil Ritter von Skoda megvett egy pilseni kovácsüzemet, amelyből aztán kialakult a Skoda Rt. 1899-ben. Eleinte repülőket, mozdonyokat állítottak össze, de az igények változása önálló autógyártáshoz vezetett. 1923-ban vette kezdetét az autóépítés a Hispano-Suiza modellek licencével. Az első igazi Skoda a 30-as évek elején született meg saját fejlesztésű 1 literes motorral, ebből fejlődtek ki a későbbi Popular és Rapid modellek. A második világháború kitöréséig gyártottak nagy hathengereseket is, azonban ezek nem váltak be.

A háború után 1948-tól újra megjelentek az 1-1,3 literes személyautók, ezekhez csatlakozott 1964-ben a legendás Skoda 100 MB. A gyár a farmotoros modellek fejlesztését indította meg igen nagy kinnalattal, elég megemlíteni a Skoda 105-öst vagy a Skoda 120-ast, melyek mai város-



VÖRÖS ÁLOM

Vörös álom

KÖZHÍR

2008. március 6/2

képünk részei is. Könnyű szerkezetük, strapabíró mivoltuk miatt sokan választották a farmotoros jószágokat, amelyeknek azért volt hátránya is! Nevezetesen a farmotor miatt az autó eleje szabadabban mozoghat, elpattoghat, valamint nagymértékben alulkormányozott. De ennek ellenére kedvelt autó volt, a KGST-országokba rengeteget importáltak belőle, Csehszlovákia mai területén pedig szinte minden utcában áll egy.

A másik legendás cseh gyártmány a Tatra volt. A Csehszlovák Köztársaság kiáltása után sok dolog változott az országban. Így volt ez a Nesseldorf autógyárral is, mely ezután nem Nesseldorfban, hanem Koprivnicében állt, akkoriban kapta meg a márka a Tatra nevet.

A hímév egyre csak nőtt, ugyanis Hans Ledwinka – a főkonstruktőr – olyan új, merész és zseniális megoldásokkal állt elő, mint a léghűtéses kéthengeres boxermotor 1923-ban, mely több jelentős versenyt is megnyert. Hasonlóan sikeresek voltak a szintén Ledwinka alkotta 57-es, 77-es és 87-es modellek, amelyek a 30-as évek derekán jelentek meg. Meghökkenítő formájuk az aerodinamikai fejlesztéseknek volt köszönhető. A márka olyan sikeres volt, hogy több országban leányvállalatok gyártottak Tatra modelleket (személy- és haszongépjárműveket egyaránt). A háború után látott napvilágot a 97-es farmotoros modell, valamint a Tatraplan, majd 1957-ben a legendás 603-as léghűtéses, 8 hengeres farmotorral. A Tatra a Skoda mellett az egyetlen ma is létező márka az országban, amely immáron teherautókat és a 613-as reprezentatív kocsit gyártja még.

De természetesen nemcsak a

szovjet gépjárművek szolgálták a magyar autótulajdonosokat, hanem a kommunizmus uralta államokban gyártott más autómódell is, amelyek közül néhányat – az orosz típusokhoz hasonlóan – hősi kultusz övez.

Ilyen volt a román személyautóipar első szériagyártású modellje, a Dacia 1100, melynek gyártása 1967-ben indult meg. A francia Renault céggel kötött megegyezés alapján épült gyárban (Pitesti) két modell előállítására kezdődött meg: az egyik a Renault 8 modellen, a másik a Renault 12 modellen alapult. Ez a megállapodás a szocialista országok által kötött licen szerződések közül az egyik legsikeresebbnek tekinthető, mivel a Dacia 1300 jelű modell gyártása 1969-ben korábban indult meg, mint a Renault saját termelése. Az elsőkerék-hajtású, akkoriban igen korszerű gépkocsit négyhengeres, felülszeleplelt, 1289 cm³-es lökettérfogatú soros motor hajtotta, a legnagyobb motorteljesítmény 54 lóerő, míg a végsebesség 145 km/h volt. Dacia, amely Renault alapokon nyugodott, és legendás volt kényelméről, valamint arról, hogy nem bír ki két hetet szerelő nélkül! ☺

Nem mehetünk el szó nélkül a kis füstös, azaz az NDK versenyzője, a Trabant mellett sem! A DKW volt az a német autógyár, amelyik kifejlesztette az F8-as modellt, ami később minden kelet-német családi autónak őstípusává vált. A gyártást az AWZ folytatta, valamint kifejlesztették a P70-es modellt, melynek utódja a P50-es, majd a P601. Elsőként a P50-es viselte a Trabant emblémát. Ennek kisebb motorja volt a P60-asénál: 500 cm³-es, amely 18 lóerőt adott le. 1964-ig 132 ezer darabot adtak el belőle, ekkor viszont a P601 átvette a helyét. 1960-ban jelent meg az első kombi, két évvel később pedig a már ismert karosszériát mutatták be 600-as motorral, 100 km/h végsebességgel.



1965-ben már volt Trabant 601 Deluxe típus is, amin a külső alkatrészek nagyjából krómbevonatú volt, és kisebb extrákat is találhattunk benne, a tető fényezése is esetenként más volt, mint a karosszéria többi részén. A következő nevezetes évszám 1974, ekkor gördült ki a gyárkapun az egymilliomodik Trabant. A Trabi kellemes jelensége szint hozott a monoton életbe, mosolyt csalt az őt megpillantó járókelők arcára, viszont kellőképpen elvette a kedvet a vele való autózástól a kissé kényelmetlen kormányváltó és a motor irtózatos szagú kipufogógáza.

Szintén német területen készült a viszonylag több kényelmet adó Wartburg, amelynek első modelljeiből a legtöbbet a lengyelek és a csehszlovákok után Magyarország importált. Érdekességgé lehet megemlíteni a márka sokszínűségét: a teljes gyártás során összesen 15 karosszériaváltozat jelent meg. A belső, kelet-német piacra a kiskerekű készült fekete ajtókarpitál, hozzá sötétszürke üléshezattal is, exportra pedig a nagyobb kerekű, világos belsővel gyártott modellek készültek. A Wartburg a maga idejében megállta a helyét, azonban kétségtelen, hogy a négyütemű Zsigulikkal nem vette fel a versenyt.

Láthatjuk, hogy a szocialista blokkban az élet egyáltalán nem volt egyhangú, ha az autók kínálatát tekintjük fő szempontnak. Persze bőven akadt köztük korszerűtlen jármű is, de többségük kiválóan használható, strapabíró, sok évig szolgáló gép volt, legyen szó városi kisautóról, kényelmes limuzinról vagy akár kispolgári szedánról.

Csizsek Ádám



Az U-2 felderítő repülőgép

Kezdek visszaevickélni a béketáborból. Az előző két számban hűtlen lettem a rovatcímhez. ☺ Most arról akartam írni, amiről csak legközelebb fogok, t.i. az esetben az előző cikkeken edződött pacifisták infarktussal fordulnának ki a padból valami Közhír-olvasásra alkalmas előadáson. Lássuk!

Jutú! Minden hozzáértő intellektuálrokker szeme felcsillan, ha ez a harceszköz szóba kerül. Ó igen, Bonó, Nobelbékedíj, éhező afrikaiak megsegítése, miegyéb. A dublini békeharcos hős egy cikkben kifejtette, hogy nem is tudott arról, hogy együttese egy felderítő repülőgépről kapta a nevét (azt hitte, tengeralattjáró, ami mondjuk nem kevésbé nem passzol a Live Aid eszméjéhez, de hát ez a U2 névválasztásánál még ugye jövő), amely gép ráadásul csak olaj volt a hidegháborús „tűzre”. Vagy érzékletesebben olaj helyett lehet dúsított urán. De mi is történt?

Legelőször is az, hogy az amerikai fegyvereket zavarta a tény, hogy a szovjetek még az atombomba dokumentációit is megszerzik kémkedés útján, az amerikai hírszerzés meg még csinovnyik-szinten sem tud beépülni a szovjet rendszerbe. Bár ez talán annak is volt köszönhető, hogy Sztálin még a beton-megbízható



embereit is átminősítette Gulág-lakóvá, nem hogy a kémeket. Így az ötvenes évek elején inkább a technika nyújtotta kémkedési lehetőségek kiaknázása ígérkezett jobb megoldásnak.

Ezért el is kezdődött a CIA megbízásából egy projekt, amit a Lockheed cégen belül (ezennel hatásos) teljes titoktartás mellett végzett egy tervezőgárda. Úgy képzeltek, hogy ha nem akarnak nagy veszteségeket produkálni ellenséges területen, akkor vagy nagy sebességgel vagy nagy magasságban kell a felderítést végezni. Sajnos radaron mindkettő látszik, így a nagy magasságnál maradtak, mivel azt talán nem fe-

nyegeti a légvédelem, és a fotózgatás körülményei is nyugodtabbak.

1955-re, mindössze 8 hónap (korlátlan költségvetésű) előkészítés után előálltak az egyszemélyes U-2-essel, és üzembe is állította az amerikai légierő. A gép kialakítása a kidolgozás rövidege ellenére nagyon ötletes, sugárhajtású vitorlázórepülőnek is tekinthető. A sugárhajtómű meghibásodása esetén a pilóta vitorlázva még több száz kilométert is meg tud tenni, amennyiben más jellegű sérülés nincs. Fegyverzetet nem raktak rá, az csak a súlyt növelné, és harcra egyébként is alkalmatlan a szerkezet. Viszont kapott speciális fényképezőgépet a Kodak fejlesztésének köszönhetően, ami tiszta látási viszonyok esetén 400 km-re is ellátott, valamint a gép szigorú 21000 méteres üzemi magasságából az alatta levő megfigyelt területről készült képeken precízen meg lehetett határozni a fegyverek helyzetét/típusát, bármit. Ezek után nem tartom túl nagy királyságnak, hogy laza ötven év múlva ugyanez a gyártó 12-szeres optikai zoomot tesz a felsőkategóriás 10 Megapixeles digitális fényképezőjére, valamint elgondolkozom, hogy a NASA-tól kérhetek-e tanácsot, hogy milyen korpásodás elleni sampont használjak.

Az üzemi magasságon uralkodó szél-, nyomás- és hőmérsékleti viszonyok nem hagynak túl nagy teret a pilótának, hogy a sebességgel variáljon, ugyanis vagy a ropant érzékeny sárkányszerkezet körüli áramlások lennének kedvezőtlenek, vagy a sugárhajtóműbe nem jutna megfelelő mennyiségű oxigén. Így odafele az eltöltött idő 90%-ában a sebességnek 4 km/h-s túréson belül kell lennie, amiben a robotpilóta segít, ha a pilóta épp a fényképész-hajlamát igyekszik kiélni. A helyzet a valóságban nem ilyen könnyed, a p-V-T viszonyoknak megfelelő öltözékben annyira nem virgonckodhat a repülő irányítója.

A 76 kN-os tolóerőt kezdetben egy Pratt & Whitney J75-P-13B hajtómű biz-

tosította, amit később lecseréltek egy gazdaságosabb, és könnyebb General Electric F-118-101-es modellre. 821 km/h-s maximális sebességet tesz lehetővé, a bevetési távolság pedig 5000 kilométer felett van. A felszállás 10000 méterig 45°-os szögben történik, csak ezután lehet az emelkedés kisebb mértékű. A leszállás a könnyen instabillá váló szerkezet miatt nehéz, főleg vitorlázórepülés esetén. Tesztüzem alatt ezt a ténytet négy berepülőpilóta élete árán sikerült megtudni.

Első repülése a Szovjetunió felett 1956 júliusában volt, ezt számos eredményes bevetés követte, az oroszok tudtával vagy anélkül. Mivel az új fejlesztésű MIG 15-ös vadászgépek sem voltak képesek az U-2 elfogására ilyen magasságon, kénytelenek voltak a földi légvédelemre hagyatkozni. Divatos módon ezen a területen is ment a fejlesztés, meg is született az SZ-75 Dvina elnevezésű légvédelmi rakéta-rendszer, kétfokozatú 25 km-es repülési magasságú rakétával. Ebből fel is bocsátottak vagy tizet, miután 1960. május elsején Francis Gary Powers nem átalott Jekatyerinburg felett repkedni. A rakéták olyan jól teljesítettek, hogy még az U-2 elkapására felküldött szovjet vadászgépek közül is le-szedtek egyet. Ezt maga a katapultáló Powers látta. Földet érésakor elfogták, és börtönbe is zárták, ami nem lendített túl sokat a felek közti háborúnál is hidegebb viszonyon, de később kicserélték egy amerikai által elfogott KGB-ügynökre. Recycling. Két év múlva (1962.) szintén egy U-2 látta meg Kubában a nukleáris töltettel szerelt rakétákat a válság idején, amely során a világ pár napig valóban az atomháború szélén billegett. Csupa sikersztóri fűződik ehhez a géphez...

Egyes becslések szerint a hidegháborúban több mint 200 amerikai kémrepülő (és pilótát) lőttek le, ebből 50 harcos sor-sa ma sem ismert. Bár az is igaz, hogy a kommunizmusban kémkedésnél sokkal kevesebbet is eltűntnek nyilváníthattak embereket. Emellett az U-2-est még ma is használják, és a civil életben is nagyon sok hasznát veszik a tengerek és a növényzet vizsgálatánál, valamint a csillagászat terén.

Péteri

Hangsebesség felett Avagy Concorde vs. Tu-144

A XX. századi technika talán leglátványosabb vívmányai, a történelem egy viharos korszakának szimbólumai. Olyan alkotások, amelyeket egyszerre ismert meg a világ, és amelyek sajnálatos módon eltűntek az ezredforduló permanens technikai forradalmának süllyesztőjében... vagy mégsem? Concorde vs. Tu-144.

Ismét egy kis magyarázkodással kezdem. A bevezető egyik tagmondatát szeretném tisztázni, amely egy kissé megkönnyíti az egész történet érthetőségét, és tulajdonképpen rávilágít arra az ellentétre (vagy kapcsolatra), amely a címben megnyilvánul. A fent említett repülőgéptípusok, mind a Concorde, mind a Tu-144-es olyan történelmi környezetben születtek, amelyben a versengés az élet szinte minden területére kiterjedt. Persze versengés ma is van, de az másmilyen volt, természetesen a hidegháborúról beszélek. Alig 30-40 évvel ezelőtt rengeteg – főleg a (hadi)technikával kapcsolatos – területen csillapíthatatlan vetélkedés folyt a világ két nagyhatalma között. A kommunista és a kapitalista tábor hadászati, űrtechnikai, és nem utolsósorban fegyverkezési versenyt folytatott addig soha nem látott mértékben. Ez természetesen kiterjedt a repülőgépgyártásra is.

Amit a két repülőgépről mindenképp tudni kell, hogy ezek voltak az első és máig egyedülálló, olyan szuperszonikus hajtású repülőgépek, amelyeket kereskedelmi forgalomba hoztak. Az ötlet, hogy építsenek ilyen teljesítményre képes repülőgépeket, az 1950-es évek végén született. Az elgondolás főleg európai cégeket foglalkoztatott, akiket a tengerentúli repülések időtartamának lecsökkentése motivált. Ezzel szinte egyidejűleg –, mondhatni törvényszerűen – a szovjet-orosz birodalom is elkezdett hasonló terveket szövögetni. Itt, az öreg kontinensen két ország, Nagy-Britannia és Franciaország fogott össze, és 1962-ben megegyezés született arról, hogy az erre szakosodott cégek szövetkeznek, és a projekt minden területén 50-50 százalékban részesednek. A tervezési, kivitelezési munkálatokban szintúgy, mint a nyereségben. A történelemben eddig soha nem volt példa a két ország ilyen szoros együttműködésére. Gözerővel megkezdődtek a munkálatok. Eközben a Szovjetunióban a Tu-

poljev cég megbízatást kapott, hogy építsen egy 2,5-3 Mach-hal repülni képes utas-szállító gépet. A fejlesztések javában folytak, amikor 1964 novemberében az újonnan megválasztott brit miniszter bejelentette, hogy a királyság kiszáll az európai projektből gazdasági okokra hivatkozva. A francia fél azonban nyomást gyakorolt, nemzetközi bírósággal fenyegetőzött, és ez bevált, a munka a kis fiasco után folytatódott.



1968. december 31-én a Tupoljev cég új üdvöskéje, a Tu-144-es modell kísérleti darabja a levegőbe emelkedett. Igaz ekkor még nem repült hangsebesség felett, de maga a tény, hogy a konstrukció életképes, jelzésértékű volt. A francia-brit konzorcium hasonló bemutatkozó produkciójára alig három hónapot kellett várni, 1969. március 2-án a Concorde 001-es számú példánya Toulouse-Blagnac repülőtéréről szállt fel kísérleti jelleggel.

A Tupoljev cég a gépének nagyközség előtti bemutatására az 1973-as párizsi légi bemutatót választotta. Az első fel lépés azonban balul sült el, bemutató repülés közben ugyanis a repülőgép a levegőben elvesztette irányíthatóságát, zuhanni kezdett, majd még a földet érés előtt felrobbant, mindezt a nemzetközi szakma szeme láttára. El lehet képzelni, hogy innentől ennek a próbálkozásnak megpecsételődött a sorsa. 1975-ben ugyan – kisebb-nagyobb módosítások után – forgalomba állították, de csak teher- és postaszállító repülőgépként. 1977-ben az utasforgalom számára is megnyílt a lehetőség, hogy Tu-144-esen utazzon, azon-

ban egy újabb súlyos katasztrófa végleg lezárta ennek a típusnak a pályafutását. 1978. június 1-jén repült utoljára utassal a fedélzetén, a későbbiekben a már elkészült példányokat hangárban tárolták, vagy múzeumoknak adományozták. Az USA is beszerzett egyet, kísérleti céllal.

A vetélytárs nélkül maradt Concorde ezután szép karriert futott be. Fogadtatásában ugyan voltak konfliktusok, az Egyesült Államok például sokáig nem engedte leszállni a repülőgépet egyik repterén sem, mondván, hogy túl hangos. Ezt az érvet azonban a bíróság nem hagyta jóvá, arra hivatkozva, hogy az akkori elnöki különgép, az Air Force One (akkor egy Boeing 707-es) hangosabb, mint a Concorde. Ezt követően úgy tűnt, hogy tényleg semmi nem állhat a siker és a hatalmas profit útjába. A Concorde a világ számos pontján gyakran megfordult Washington D.C.-től Rio de Janeiron át egészen Szingapúrig. Azonban ez az álom is szertefoszlott. Tragikus hirtelenséggel ért véget a Concorde tündöklése: 2000 júniusában történt ugyanis az a szerencsétlen párizsi baleset, amelyre bizonyára mindenki emlékszik:

az addig kiváló biztonságúnak kikiáltott repülőgép futóművét felsértette egy a kifutópályán heverő éles törmelék. Emiatt a futómű gumidarabjai leváltak, és a motor beszippantotta őket. Ennek következtében a hajtóegység lángra kapott, és a repülőgép tragikus módon lezuhant. Ezt csak tetézték a 2001. szeptember 11-i események, és a két üzemeltető cég, az Air France és a British Airways azt a döntést hozta, hogy kivonják a repülőgépeket a forgalomból. A Concorde 2003 októberében tette meg utolsó repülőútját.

Ezek a repülőgépek vitán felül egyedülállóak voltak, mind a két típus. Annak ellenére azonban, hogy jelen pillanatban nincs forgalomban szuperszonikus repülőgép, kétségtelen, hogy ez nem marad sokáig így. Ha a mérnökök képesek voltak a '60-as években összehozni ilyen repülőket, akkor feltételezhető, hogy a XXI. században is képesek lesznek ilyesmire. Remélhetőleg ennek a munkának már mi is részesei lehetünk!

Pál

Mesemaronon, a Halkirálynő és egyéb nyalánkságok

Akik fogékonyak a nyers, kissé csípős, ám felettébb szórakoztató magyar bestsellerekre, azoknak a címben szereplő nevek ismerősnek tűnnek. Bizony, mind Vavyan Fable tollából születtek.

A Mesemaronon egy érdekes lovasversenyről szól. Hella Postor, az idős miliomos hölgy derbit szervez szebbnél szebb, ám nehezebbnél nehezebben teljesíthető terepekre. A helyszínek kiválasztása közben fiatalkori alteregójára bukkan a magyar származású Athéna Dobos személyében. Mivel az esetlen lánykával semmi közös belső tulajdonságuk nincs, a testőrére bízva a feladatot, hogy változtassa át, pofozza ki a bakfist. Ezzel egy időben a koros hölgy a régi szerelme és gengszter-társa fiát is ráveszi, hogy induljon a versenyen. Ha a férfi megnyeri a versenyt és Athéna szívét, akkor a földijon túl Hella összes vagyona is az övé lesz... Közben a testőrré és a hősszerelmesre rosszcárú emberek vadásznak elintézetlen alvilági ügyek miatt. És persze a többi versenyző körül is zajlik az élet: egy transzvesztita női ruhákat lopkod, van egy tetszhalott, akiért a leghetetlenebb időpontokban jön el a

tetszhalál, valamint akad egy filmsztár is a promóciós verőlegényeivel, és még sorolhatnánk. A sok-sok bonyodalom és megpróbáltatás közben szerelmek szövődnek, vágyak teljesülnek, elrontott életek javulnak meg.

A Halkirálynő alakja köré font történet egy kevésbé varázslatos, büntől terhes, való élettörténetbe vonja be az olvasót. Denisa Wry, a frissen végzett zsarú és kis csapata új társat kap, aki fenekestül felforgatja Denisa életét, ami nyugodtnak egyáltalán nem mondható a lányának és titkos akcióinak köszönhetően. A regénysorozat ennek az abszolút nem hétköznapi családnak az egyáltalán nem veszélytelen életébe enged betekintést, és itt aztán minden akad: emberrablás, terrortámadás, kábítószer maffia. Sőt, tovább színesítik a történetet a szereplők időközben beszerzett kék, zöld, lila és a szírvány minden más színében pompázó foltjai.

A szerző fantasy-sorozatát is ajánlom a műfajt kedvelők figyelmébe: lenyűgöző tájakon repít minket, izgalmas kalandokkal megfűszerezve a bolyongást. Az Álmod Tengerében a birodalom uralkodóját foglyul ejtik, így helyette három testvér uralkodik. Ám ők megrészegülnek a hatalomtól, leigázzák, és rettegésben tartják a népet. A hős Viador, a Komédiás, a Sárkány és más csodalények eljövetele hozza meg az embereknek a szabad életet és a régi, igazságos uralkodót. Gyönyörű tündermese felnőtteknek, átszőve szerelemmel, romantikával, rengeteg kalanddal, és ami a legfontosabb: hasfalrengető humorral. ☺

Itt csak három könyv bemutatására elegendő hely volt, az interneten többet is találhatunk. Fable könyveiből sokak szerint (én is köztük vagyok) árad a pozitív életszemlélet. Kötetei a szomorú és gondterhes napokon is vidámságot csempésznek életünkbe. Legjobb lenne, ha mindenféle dilibogyó helyett az orvos Vavyan Fable könyveket írta fel receptre.

Vera

Zuhanás a csendbe

Miért éri meg hegymászós filmet forgatni? Például nem kell sokat költeni a színészek gázsijára, mert nincsenek tömegmészárlás, fennsíkon csatázás, Kossuth téren tüntetés, koncerten tombolás jelenetek. Van viszont sok fehérség, sok csend és sok kötél.

A kötelekre meg gyakran jellemző, hogy el lehet őket vágni, és így embereket is elvághatunk: társunkat a külvilágtól, magunkat pedig az emberek szemében. Az ilyen filmek másik előnye, hogy készíthetünk egy erősen lefojtott pszichothrillert dokumentumfilmes köntösbe bujtatva, és ezért nem hogy megvetnének minket a nézők, hanem jó esély van rá, hogy még élvezik is. Főleg azok, akik szeretik törni a fejüket, hogy hogyan reagálnának, ha valami balul ütne ki egy próbálkozásuk során.

A Zuhanás a csendbe két huszoneves, kalandvágyó hegymászó, Simon és Joe egyik csúcshódításának igaz történetét dolgozza fel. A megélhető lelki állapotok hihetetlenül széles spektrumát zongorázza végig a rendező, miközben elének tárja a Siula Grandéra való fel- és lejutás kálváriáját.

A film, annak köszönhetően, hogy több szemzőből követhetjük az eseményeket, messzemenőig részletes, ezenkívül nagyon igényes és igazán jól átlátható. Néha megneveztet, töprengésre késztet, és elborzaszt egyszerre. Elég megdöbbenő például végiggondolni, mi megy végbe egy önfeléd örömtől és bizonyítási vágytól fűtött fiatalemberben, míg eljut a teljes önfeladásig és lecsupaszodásig. Az összeomlások és öntudatra ébredések váltakozásától az eszelősen makacs életöztönök felszínre törésén át szinte minden végletes tudatállapotot átél tőrőkéességének határait feszegetve.

A következőkben kiemelek néhány „apróságot”, ami szerintem nagyon fontos szerepet játszik abban, hogy ilyen nyerő alkotás lett ez a film. Igaz, néha úgy érezhetjük, hogy David Attenborough-val ka-

landoznak az Andokban, nagyszerű választás volt, hogy magukat a hegymászókat kérték fel, hogy kommentálják a történetet, újra beleképzelve magukat a múltbéli szituációkba. A szereplők emberközeli és nagyon hitelesen mesélnek, a szinkronizálás pedig még a megszokott magyar színvonalhoz képest is mesteri. A szöveg, valamint a zenei és képi világ együttesének tökéletes összhangja által szinte belső szemlélőként vagyunk jelen az egyes helyzetekben, és remekül észlelhetjük a hangulat- és személyiségváltozásokat. Amikor pedig már azt hisszük, elérkezik a végkifejlet, még mindig tartogat egy-egy újabb csavart a történet.

De hogy ez kalapácsfejű, balmenetes, belső kulcsnyílású, ászok-, hernyó- vagy kapupántcsavar lesz-e, az bizony csak akkor derül ki, ha végignézzük a filmet, és ebbe nem csavarodunk bele. De ha nagyon leizzadunk, kicsavarhatjuk a törülközőt vagy kitekerhetjük a rendező nyakát. THE END.

Scheregáde

Nem vénnek való vidék

Az idők mindig azt hozzák fel az élet problémáira, hogy bezeg az ő idejünkben minden másképp volt, minden egyszerűbbnek tűnt. Vajon igazuk van? Mennyire bonyolítják a dolgokat a mai Vadnyugaton az emberek? Talán csak a fegyverek típusában...

Egy vadász, Llewelyn Moss (Josh Brolin) rátalál egy balul sikerült drogüzlet maradványaira a mexikói határ közelében. Ezzel együtt pedig egy táskában kétmillió dollár és egy halom kokainra, amit egy eléggé kilyuggatott ombre őriz egy hozzá hasonlóan lepusztított autóban, nem túl nagy sikerrel. Főhősünk élete legnagyobb hibáját követi el, amikor visszatér a helyszínre, és vizet visz a haldoklónak. Ezzel események olyan láncolatát indítja el, amelyben mindenki farkasszemet néz a halállal, és mint tudjuk, kevesen nyernek ilyen ellenféllel szemben csatát.

Csúnya, rossz emberek, egyik szó hangsúlyosabb, mint a másik. Balul sikerült üzlet, és egy jó fiú, aki megszabadítja a go-

noszakat a pénzüktől. Nyomában sok ombre a már fentebb említett randa fajtából. Eddig szimpla vadnyugati kalandfilm, amiben úgys győzedelmeskedik a jó. Mitől lesz ez a film más, mint a többi? A bevezetőben említett gondolatmenettől. Ezen a vidéken nem bonyolítanak túl semmit, a sorsunk előre elrendeltetett, mindenki meghal, a szerencsésebbek később, s csak egyszer.

Moss nyomában ugyanis a megtestesült gonosz van, Anton Chigurh (Javier Bardem), aki végtelenül nyugodt, ápolt, precíz és mellesleg egy elmebeteg pszichopata, aki jobb napjain pénzfeldobással dönti el a sarki zöldséges életét. Igazi filozófus és igazi gyilkológép. Őket követi Bell (Tommy Lee Jones), az öreg sheriff, aki már sem-

miben nem hisz, nem érti ezeket az időket, és csak egy dologban biztos, hogy szereti a feleségét. Hármuk sorsa fonódik össze ebben a modern westerntörténetben, amiben csak az tuti, hogy Antonnal kétszer találkozni egyben isteni szerencse, mert túlélte az első alkalmat, s ördögi gondviselés, mert visszajött érte.

Egyszerű karakterek, semmi felesleges érzelmeskedés, és ezért ez az év legnagyobb filmje. Mindenki expressz sebességgel halad a sorsa felé, és bármit tesz, bár-hogy ügyeskedik, nem kerülheti el a végétét. Talán nem lövöm le a poént az egyik utolsó jelenettel, amikor Anton meglátogatja Llewelyn özvegyét, mire az megkérdi, hogy miért akarja megölni, mikor most halt meg az anyja és a férje is. A válasz: „Mert ígéretet tettem a férjednek!” Két órás szórakozás, de négy órás élmény, ami még egy jó darabig nem hagyja nyugodni az embert.

balasnyikor

Programajánló

Tavaszi – már megint. Igaz, ez március elején még nem annyira nem tűnt fel, de azért rajzanak a kabriók és a miniszoknyák! A pezsgéshez hozzátartozik a szabadidő aktívabb eltöltése is, ehhez szeretnék az alábbiakban ötleteket adni, és kedvet csinálni.

A funky sokak szerint – már akik ismerik – laza, könnyed, limonádé stílus. Nos, ha kíváncsiak vagytok, hogy kell erre rá-cáfolni, április 13-án irány az Alcatraz. New Orleans funk – a műfaj legkeményebb részét játssza a Hendrix I Cousins nevű formáció. De ne siessünk ennyire előre az időben, lesznek még komoly muzsikák hamarabb is! Mindjárt március 25-én a Gödörben koncertezik Jamie Winchester és Hrutka Róbert. Lehet lazulni! Nem elég laza?! Hát jó, ti akartátok... BÉLGA 29-én a Corvintetön, a Blahánál! Ugyanaznap a „másik oldal” is megtalálja számítását, kicsit nagyobb volumenű buli keretében: a FreshFabrik lép fel a PeCsában. Április negyediké most kicsit más jellegű ünnep: rock-ünnep! Bikini a WigWamban, Aurora a Kék Lyukban. De nem csak a rockerek ünnepelhetnek aznap: Roy és Ádám párosa tíz éve kopatja a világot jelentőt, ennek örömeire party a PeCsában. Ezt a hónapot amúgy is a téli álmából felébredt Petőfi

Csarnok uralja koncertek terén: aki otthon van a klasszikus rockban, annak nem idegen a Led Zeppelin és a Black Sabbath neve, és örömmel fogja hallani, hogy március 27-én a Uriah Heep látogat el hozzánk. De hogy az ifjú magyar rocktitánok hívei se legyenek szomorúak, kapnak egy kis Depressziót – április 11-én. A végére hagytam egy kis ingyencsészt, funk-keretbe foglalva a zenei szekciót. Talán emlékeztek, hogyan üvöltötte egy-két éve Till Attila: „Gál Csaba Boooooogie!” Nos, a fiatalember megmaradt a laza dolgoknál, és hát azt hiszem a Jamiroquai elég laza... No, de nem velük, „csak” a Brownfield nevezetű Jamiroquai-tribute zenekarral lép fel április 14-én az Alcatrazban.

Ebben a hónapban sem hagyom cserben a mozi- és P2P-barátokat... nem, nem a fájletöltésre gondoltam! ☺, csak erre: Pressure to Pleasance – egy jó horror min-denekfelett. Április 10-én mutatják be A Szem címmel az ehavi ingyencsészt. Tök jó,

ha visszakapod a látásod, de az már gáz, ha többet látsz, mint mások... pláne, ha ez a több sok-sok szellem formájában jelenik meg. A történet egy vak hegedűművész lányról (Jessica Alba!) szól, aki ilyen tapasztalatokkal a tarsolyában indul el kideríteni, kitől kapta retináját, ezáltal látását és élményeit. De hát mégis csak tavasz van – nem maradhatunk szerelmes film nélkül! Nem is fogunk. Hiszen rögtön itt a Csak a testeden át. Kellemetlen, mikor az embernek az esküvője napján megölik a menyasszonyát. Ilyenkor jól jön egy pszichológus – aki ráadásul nő és csinos: máris kész a bonyodalom. És ha ez nem lenne elég, feltűnik a színen a menyasszony szelleme, aki nek nagyon nem tetszik majdnem-özvegyének boldogsága...

A „szerelem” szóról sokan a „franciára” asszociálnak, fordítva ez – különösen a mozi világában – nem igazán szerencsés. A hónap vígjátéka: Van barátod? Mert egy milliomos sem kap igaz barátot pénzért – viszont sokba kerülhet neki, ha nem találja meg 10 nap alatt...

Jó szórakozást!

András

Darts

Melyik az a sportág, amelyet fiataltól idősig bárki korosztályok nélkül játszhat? Melyik az a sportág, amelyet akár a saját nappalinkban is olyan professzionális szinten űzhetünk, mint a világbajnokságon? A feltett kérdésekre a válasz: a darts.

A darts angol eredetű játék és sport, néhány száz éves történetre tekint vissza, az első írásos említés a XV. századból származik. A legenda szerint egy angol íjász megelégedte, hogy a télen a gyakorlás során mindig átfagyott, ezért kellemesebb módot keresett az edzésre. Levágott pár nyílvevesszőjéből, elvonult a közeli pub melegébe, és ezeket a lerövidített nyilakat dobálta egy falra akasztott farönkszeletbe. Melléállt egy másik íjász, aki megpróbált az előzőnél jobb eredményt elérni, és ezzel meg is született a vetélkedés, a sport. A darts világméretű elterjedése az angol kultúra térhódításával volt párhuzamos; az Újvilág felé hajózó Mayflower fedélzetén is játszották, csakúgy, mint a brit gyarmatokon. Ezek után nem meglepő, hogy a ma is érvényes szabályok alapjait Nagy-Britanniában fektették le a XIX. században.

Lássuk, mi is a játék lényege! Először is szükség van egy kör alakú céltáblára, valamint nyilakra. Kétféle nyíl létezik, fémhegyű, valamint műanyag hegyű. Természetesen az előbbi a hagyományosabb, az utóbbi csak a technika fejlődésével alakulhatott ki a múlt században. A dartsot ennek megfelelően két szakágra osztjuk, a steel-re és a soft-ra. A fémhegyű dartsok esetén olyan táblára van szükség, amely jól tartja a nyilakat, ugyanakkor kihúzás után nem marad benne nyom, ezt a két kritériumot csak speciális anyaggal lehet teljesíteni. Manapság a minőségi táblákat szizálból, egy Dél-Afrikában honos növény egyenlő keresztmetszetű rostszálaiból készítik. Egy tábla kb. 16 millió szálból áll, melyeket 10 tonnának megfelelő nyomással présel az összetartó acélszalag. A műanyag felszerelések megjelenése nagy lökést adott a sportág popularitásának, egyrészt, mert ez legtöbbször gépesítéssel párosul (elektromos dartskészletek, játékgépek), így az embernek nem kell sokat vesződni a pontszámítással, valamint általában olcsóbban is hozzá lehet jutni. A tábla beosztása természetesen megegyezik a steel-ével, csak itt lyukacsos műanyaglapok

alkotják a játéktáblát. A nyilak hegye itt minden esetben cserélhető, az esetleges tö-



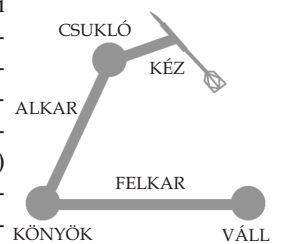
rések miatt.

Néhány szó a szabályokról: A táblát a talajra merőleges felületre kell rögzíteni, közepének 173 cm (egész pontosan 5 láb 8 hüvelyk) magasságban kell lennie. A dobás előírt távolsága 2 méter 37 cm (mintegy 8 láb), amit dobócsíkkal szokás kijelölni. Egy játékos 3 nyállal dobhat, miközben mindkét lábának a dobóvonal mögött kell lennie. A táblán 20 szektoron plusz a bullon (a tábla közepe) lehet pontot szerezni. A szektorokon két körgyűrű halad át, a külső a dupla, a belső a tripla sáv. Ezeken a helyeken az adott szektor pontértékének 2 illetve 3-szorosát kapja a játékos. A steel dartsban azok a nyilak érnek pontot, amelyeket a dobás után a táblából kihúznak, a soft esetében az „amit a gép megad” elv érvényesül.

A közismertebb játékok a következők: '01-es; leggyakoribb altípusa az 501-es, melyben 501 ponttal indul a játékos, és pontszámát minél hamarabb 0-ra kell csökkentenie. A befejező dobásának duplának kell lennie. Amennyiben egy körben több pontot dob, mint amennyi a pontszámának 0-ra csökkentéséhez kell (vagy 1 pont maradna a levonások után), akkor visszakapja a kör előtti pontszámát. Az nyer, aki legelsőként éri el a 0-t. Egyébként az 501-es teljesítéséhez minimum 9 nyíl kell, ritka és igen szép teljesítmény, ha valaki véghezviszi ezt. A Round The Clock játék azt takarja, hogy a számokat 1-től 20-ig sorban ki kell dobni. A nyertes az, akinek ez legkevesebb nyílból sikerül. Nehezített formája, ha csak

a dupla, vagy csak a tripla területek számítanak. Talán a legélvezetesebb dartsjáték a cricket, amelyet minimum 3-an érdemes játszani. Ekkor a tábláról csak a 15, 16, 17, 18, 19, 20, bull szektorok számítanak. A feladat mindenki számára, hogy háromszor eltalálja mindegyik mezőt. A dupla és a tripla értelem szerűen 2, illetve 3-szorosan számít. Ha valaki háromszor eltalált egy szektort, ezzel „lezárta” azt. Ekkor, ha újfent eltalálja, már szerezhet pontot is. Ez mindaddig működhet, amíg az összes játékos le nem zárja az adott mezőt. Ha ez megtörténik, akkor ott további pontszerzésre nincs lehetőség. Az győz, aki leghamarabb kidobja az összes mezőt, és eközben a legtöbb pontot szerzi. Nehezíteni itt is lehet, mégpedig úgy, hogy megköttük a szektorok kidobási sorrendjét.

Végül vizsgáljuk meg egy kicsit mérnöki szemmel ezt a sportot! ☺ A nyíl eldobás után parabolikus pályát követ, csakúgy, mint egy kő. A röppálya lehet magasabb vagy alacsonyabb, attól függően, milyen erővel dobták el a dartsot. A megfelelő dobásnak pontosan ezen a parabolikus pályán kell kivezetnie a dartsot gyorsítás közben, és garantálnia kell, hogy a dart a kéz elhagyása után is folytatni tudja útját ugyanezen a pályán. A helyes mozgás megállapításához vizsgáljuk meg a dobó kar, mint mechanikai szerkezet modelljét! A dobó kar három (emelő) karból és az őket összekötő (gömb) csuklókból áll, valamint egy további csuklóval egy rögzített ponthoz is csatlakozik. A két gömbcsukló a csukló és a könyök, a rögzített pont a váll, míg a három emelőkar a felkar, alkar és a kéz. Elvben minden lehetséges pálya leírható a karok tökéletes hajlítgatásával, és bár az emberi kar kisebb határok között mozgatható, a parabola íven való végigvitel még mindig egy egyszerű gyakorlat. Kellő mennyiségű gyakorlás után mindenki elsajátíthatja a nyíl megfelelő pályára állítását ☺.



Rejtvény

 **KÖZHÍR**

2008. március 66/2

Játékszabályok:

Kakuro:

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

Sudoku:

A mezőket úgy kell kitölteni, hogy minden egyes vízszintes sorban és függőleges oszlopban, valamint minden egyes kilencmezős 3x3-as négyzetben 1-től 9-ig terjedő számok legyenek, úgy hogy nem ismétlődhetnek sem a sorban, sem az oszlopban, sem pedig a négyzetben.

	33	25	4			12	9	15	
6				23	22				7
19					10				
16			17			7	4		
39			27				3		
24				20					
		4			9			24	15
	28				22				
4			22						
3			8	16	7		13		
28					18				
	14					15			

			6				
		4		7			
		1			3		
	4					7	
7		9	3	1	8	4	6
	1					3	
	5			4	9		2
	9			8	3		6
	6	3	2	5	1	7	8

		8				5		
			2		8			
9	1	7		5		8	6	2
6			3	1	7			5
5				4				3
	3			2			8	
		3		7		1		
	7			8			2	
	4	5	1		2	7	9	

Eta Néni Fénymásolója

Nyomtatás (színes, fekete-fehér)

Fénymásolás (színes, fekete-fehér)

Spirálozás (műanyag)

Szórólapkészítés



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

Tervrajzok: fénymásolása, nyomtatás

A0-tól, fotópapírra is

Névjegykészítés (színes, fekete-fehér)

Plakátkészítés színesben is, A0-tól

Egyedi naptárak, képeslapok, borítékok
készítése

Vágás



HaBár

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

HaBár

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

Várunk
Közép-Európa
legnagyobb
állásbörzén!

**MŰEGYETEMI
ÁLLÁSBÖRZE**
tavasz • 2008. Április 9 - 10.

KERESEK...
Állást?
Szakmai
gyakorlatot?
Projektfeladatot?
VÁRUNK!!!

FELKÉSZÍTŐ NAPOK
március 17-április 3-ig.
Jelentkezés a honlapon

műszaki • gazdasági • informatikai
pénzügyi • természettudományi
területen végzeteknek ill. tanulóknak

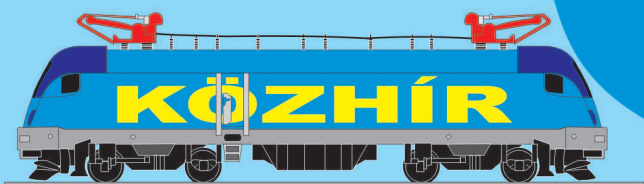
www.allasborze.bme.hu

Médiatámogatók:

metr rádió 1 PROFESSION mtv KARRIERKLUB.HU NÉPSZABADSÁG BBJ FIGYELŐ Haszon napi gazdaság

**GONDOLKODNI AKARÓ
ÉS
DOLGOZNI TUDÓ
ÉS/VAGY
GONDOLKODNI TUDÓ
ÉS
DOLGOZNI AKARÓ
HALLGATÓKAT KERESÉK!**

**TAMÁS
ENERGOTEST.HU**



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

Felelős kiadó:

Váczi Biciklizniakarak Attila

Felelős szerkesztő:

Bella Rőfivelszépazélet Dániel

Kari lap felelős:

Maszlavér Átnyázom Gábor

Főszerkesztő:

Pölczman Drágadolgos Balázs

Tördelőszerkesztők:

Erdődi Nyaraltam Zsófia

Hukics Nonstopalvásnélkül István

Olvasószerkesztők:

Fiskál Pötyögagépbe Szandra
Tóth Csaknemgyógyulok Csilla

Design:

Osváth-G. Küldjélképet Péter
Zsákai Maci Balázs

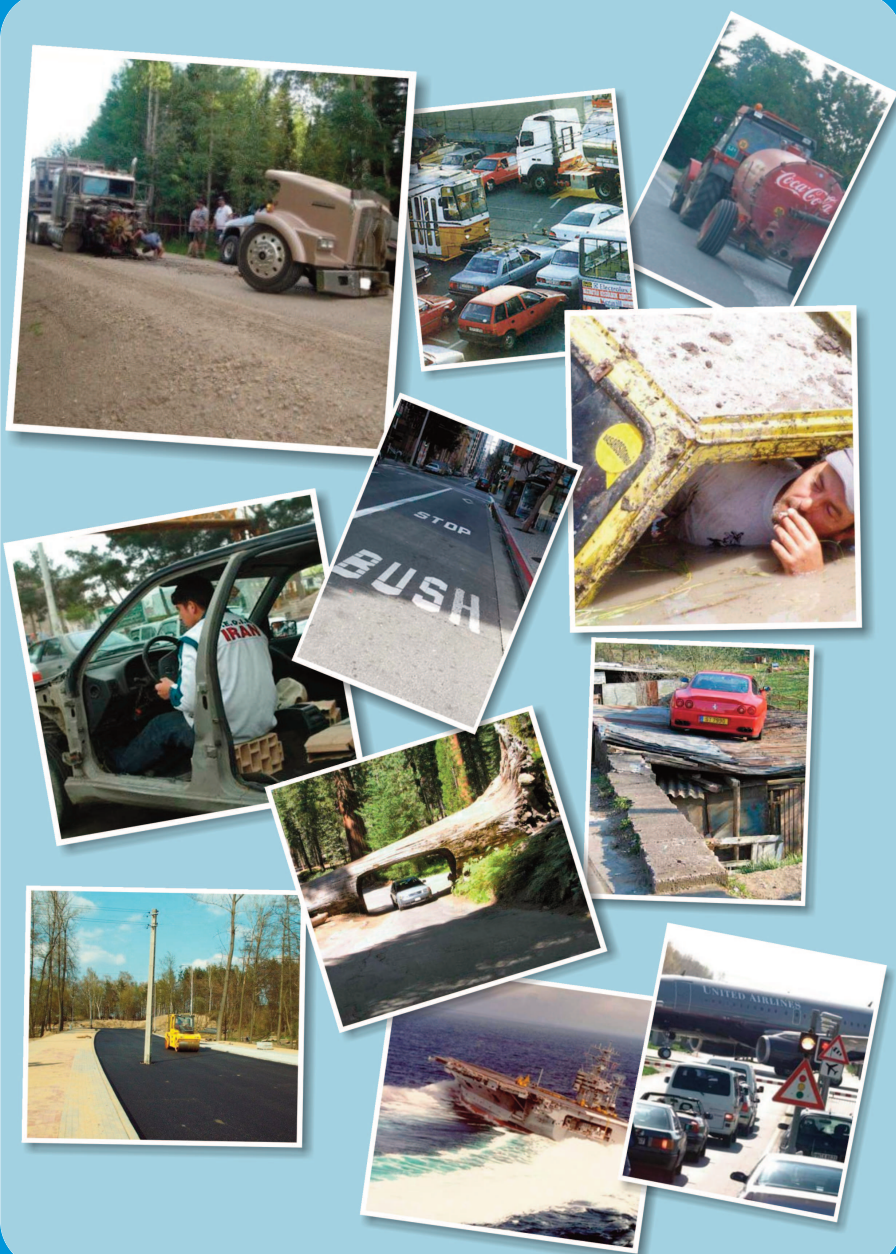
Terjesztési felelős:

Hennel Nemtaláltamkisémmi Tivadar

Írták:

Bán Zenmester Veronika
Bozzay Solid-anszitkozódó Melinda
Csizsek Versetírók Ádám
Felföldi Krypleeefej Péter
Fiskál Vansajátsapkám Szandra
Dr. Gedeon Mesélek József
Hennel Repülőő Tivadar
Horváth Pici Péter Róbert
Iberpaker Látástólvakulásig Péter
Kovács Célratarts Frigyes
Molnár Újalbi András
Orosházi Papaoscsarlíma Tamás
Osváth-G. Csapjad Péter
Pölczman Gazdatest Balázs
Tóth Esélykiegyenlítő 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 Budapest, Bartók Béla út 17. fsz. 8-9.

Tel/Fax: 1/463-3780

E-mail: kozhir@kozlekkar.hu

Web: www.kozlekkar.hu