



KÖZHÍR

A BME Közlekedésmérnöki Kar HÖK Lapja



Budapesti Műszaki És Gazdaságtudományi Egyetem
Közlekedésmérnöki Kar

2008. április

66/3



KARINAPOK
2008

Hősök. Zip



Katonai járművek



Belleville-i randevú

AutoHistory

Airbus A380



Szörfmánia

Humor, Rejtvény



KÖZHÍR

TARTALOM

Tartalom

2008. április 66/3

Kedves Olvasó!

Valami véget ért... Hihetetlen izgalommal teli és sportszerű, ugyanakkor gladiátorokat is megszenvedő versenyt hozott az idei Kari Napok, melyből Vik Miller és a Disco-Sokk csapata került ki győztesen. Még kiemelkedőbb ez, ha azt nézzük, hogy a leköszönő főkormányos, Bó szavaival élve „a kupa átkerül a szoba másik polcára”, tehát címvédés történt! Nagyszerű az összhang tehát az ötödéveseknél, ami követendő példa lehet a többiek számára! Gratulálok a győzteseknek, és mély respekt, annak aki csak egy kicsit is részt vett a versengésben!

Talán nincs olyan csapat, aki ne versenyzett volna fantasztikusan, elég arra gondolni, hogy a Hősök csapata alig maradt le a vándorserlegről és Edmond Alkeszék is kitettek magukért, hogy az 5++ örökifjú csapatát ne is említsük! Rambóék üde és véres színfoltjai voltak a rendezvénynek, a másodéves Whiskeyk pedig, ahogy János bá megjegyezte, „fognak még Kari Napokat nyerni”. Az elsősök is megmutatták, hogy itt vannak és megvan az utánpótlás, hiszen sikerült Szőke Dezsőt is beszervezniük. ☺

Mindenki kitett magáért és talán az eddigi leg-egységesebb és legösszetartóbb Kari Napokat láthatuk, köszönhetően a csapatoknak és a nagyszerű szervezésnek. Hadd időzzek el egy picit Vikéknél, akik hajszálnyival lemaradtak ugyan a Filmszemle első díjáról, amit Zipekék vittek haza, de olyan tanszéki támogatást még soha nem láttam, mint az ő filmjükben! Cseke József mint diszkókirály, Perjési István mint kidobóember és ráadásul Szőke kapitány és Béda doktor alakítása a megismételhetetlen kategóriába tartozik!

Ugyan véget ért a versengés, de azt hiszem még hetekig, hónapokig erről fogunk beszélni, és nem fog kiveszni a szellemiség. Viknek sokáig fizet még mindenki a HaBárban, felharsan még a koli egy-egy eldugott szegletéből a „Kari Napok, éjjááóóó!”, az utcán fog még kezét egy marcona Rambó a daliás Hőssel, és ezért lesz ez a kar a legösszetartóbb míg világ a világ! Hiszen csak egy csapat van: Kari Napok!

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

Addig is a stáb nevében sikeres rajzleadásokat és zh-kat, de ami ennél is fontosabb, rengeteg napsütést és gyönyörű tavaszt kívánok Mindenkinek!

Jó utat a Közlekesnek!

balasnyikor

Köszöntő

Hírek röviden

Nem mi mondtuk

Hallgatói Képviselő beszámolója 4 - 9

2

3

3



27. KÖZLEKKARI NAPOK



XXVII. Kari Napok

Iparműlt

10 - 13

14 - 15

Flottavédelem

16 - 17

Katonai járművek

18

Airbus A380

19

AutoHistory

20 - 22

Belleville-i randevú

23



Vegyes felvágott

Programajánló

Szörfmánia!

23

24

24

Rejtvény

25

Viccek

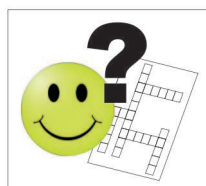
26

Hirdetések

27

Közkincs

28





Hírek röviden

Kezdjük a szünetekkel, mert azt mindenki szereti ☺. Május elseje a munka ünnepe, de ami még ennél is jobb, hogy május 2-a szintén tanítás nélküli nap, köszönhetjük ezt dékánunknak. Pünkösd hétfő május 12-én lesz, ez szintén pihenőnap.

Az idei évben is a Gyűrűavató Szakestély ünnepélyes keretein belül szentesítik végzőseink az egyetemtől való fájó búcsúzásukat a Közlekkari Gyűrű felavatásával. A Szakestély május 28-án kerül megrendezésre. Akik gyűrűt szeretnének, a Hallgatói Irodában jelentkezzenek.

A Hallgatói Önkormányzat éves Tisztújító Szavazását 2008. május 6-8-ig tartja az alábbi helyszíneken és időpontokban: Baross Gábor Kollégium május 6-án (kedd) a Fórum végétől 22:30-ig,

valamint május 7-én 18:00-22:00. 'Z' épület földszint, a büfé előtt május 7-én (szerda) 10:00-15:30-ig, és másnap, május 8-án 10:00-15:30-ig.

A Szavazás előtt május 6-án 18 órai kezdettel a Kari Hallgatói Fórumot tartunk a Baross Gábor Kollégium Dísztermében, ahol megismerhetitek az új jelölteket is.

A BSc képzésben a pótlási időszak május 19-től május 23-ig tart, majd a következő héttől kezdődik a vizsgaidőszak, és tart egészen június 20-ig.

Az egyetemi képzésben a vizsgaidőszak május 19-től június 27-ig tart.

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

Gejza

KözHÍRdetés!

Nem a Gépelemek Tanszéknek ajándékoznád minden tehetséged? Többet érzel Magadban, mint az asztalfióknak írni? Kezdő logisztikus, de profi szervező vagy? Örömmel várunk, ha kedvet érzel a rajzoláshoz, cikkíráshoz, vagy akár az újság szerkesztéséhez!

Ha van bármilyen cikkötleted, netán kész írásod, versed, rejtvényed, rajzod, vagy otthonosan mozogsz a grafikus programok terén, netán komolyabban foglalkoznál szerkesztési, vagy szervezési feladatokkal, esetleg gyakorlatod van a honlapkészítés területén, akkor Rád van szükségünk! De ha csak szeretnél az újság munkálataiban segídezni és egy nagyszerű csapat tagja lenni, akkor is örömmel várjuk jelentkezésed a kozhir@kozlekkar.hu címen, vagy az ős folyamán előreláthatólag minden páratlan hét keddjén tartandó szerkesztőségi ülésünkön!

Nem mi mondtuk...

Rovatunkban tisztelt oktatóink legnépszerűbb mondataiból gyűjtünk össze egy csokorra valót.

„Ez most még világos, de majd elmúlik.”

„Tudom, hogy nem a bölcsészkaron vagyunk, mert ott részletesebben kellene magyarázni.”

„Ennyire jól magyarázok, vagy ennyire nem érdekel senkit?!”

„A legnagyobb hibát az követi el, aki egy feladaton gondolkodni próbál.”

„Annyiszor álmodtam már róla, hogy belerúgok valakibe az egyetemen! Önként jelentkező?”

„Feltekertem a basszust... Feljött anyukám, letekerte... Na, ennyit életem vagány korszakáról!”

„Ezen én is megbuktam, mindegy...”

„A tudományos része az, hogy mindent kicserélünk A-ra...”

„Kérem, a baleseti sebésznek abból kell embert csinálnia, amit odatesznek elé.”

„Szerintem ez a tankönyvben elég jól le van írva, legalábbis ehhez nem értettem én sem múlt pén-tekig, de már megy.”

„Miért buktattam meg a Tímeát? Mert hülye volt...”

„Ha nem lennének lányok a teremben, azt mondanám, ilyen bizonyításokat szarni lehet...”

„Azt, hogy jövőre elkezdik, ne mondjuk kijelentő módban!”

„Egy bizonyos intelligenciahányados felett már feltételezhető, hogy megismerkedsz a lin-log pá-pírral a ZH előtt!”

„Ha most én 5 perccel előbb elengedem magukat, mennek a tanszékre nyafogni, hogy nem tartok órát, ha belekezdünk a példába, a HÖK-höz, hogy nem mehetnek haza időben.”

„Az ember keze lassabb, mint az esze. Van persze fordított eset is...”

„Nálunk tudott úgy 4-5%-kal esni a fuvarozás úgy, hogy amúgy a szektor 11%-kal nőtt.”

„Ha egyedül ülsz az autóban, az autós, ha ketten ültök, az már kökemény tömegközlekedés.”

„Mi értelme azoknak, hogy nézik ahogy valaki egy labdát püfölgöt át a hálón?! Persze én is játs-zom, mert szeretem.”

(Elektrotechnika)

(Elektrotechnika)

(Irányítástechnika)

(Irányítástechnika)

(Irányítástechnika)

(Irányítástechnika)

(Mechanika)

(Mechanika)

(Mechanika)

(Mechanika)

(Mechanika)

(Áramlástan)

(Matematika)

(Menedzsment- és vállalkozásgazdaságtan)

(Irányítástechnika)

(Irányítástechnika)

(Irányítástechnika)

(Közlekedésgazdaságtan)

(Közlekedésgazdaságtan)

(Közlekedésgazdaságtan)

(Közlekedésgazdaságtan)

(Közlekedésgazdaságtan)

A Hallgatói Képviselőt éves beszámolója



Sziasztok!

Váczi Attila vagyok, a kar negyedéves hallgatója, közlekedésmérnök szakon tanulok. A 2006/2007-es tanévben a Mentor Gárda tagja voltam, majd a 2007. májusában megtartott tisztújító szavazáson kerültem be a Hallgatói Képviselőtbe, mint Oktatás és Tanulmányi felelős. Ezt a feladatkört 2007. októberének elejéig láttam el, mikor is Bózsavári Gábor lemondását követően lettem a Hallgatói Képviselőt elnöke.

Oktatási felelősként első és legfontosabb feladatom az volt, hogy megismerkedjek a nyáron életbe lépett, merőben új Tanulmányi és Vizsgaszabályzattal. Ez az új szabályzat rendkívül sok dolgot megváltoztatott, ezért is volt nehéz alkalmazkodni hozzá az őszi félévben mind oktatói, mind hallgatói oldalról. Sajnos voltak problémák az alkalmazásával kapcsolatban, hiszen az oktatók nehezen álltak át az új követelményekre, illetve a hallgatók sem tudták, hogy milyen jogokkal, illetve kötelezettségekkel rendelkeznek, de úgy érzem mostanra már sikerült felvenni az új ritmust.

Nyáron foglalkoztam még a kar új hallgatóinak kiküldött tájékoztató anyag, illetve a mentorok munkáját segítő „tananyag” összeállításával. A Hallgatói Képviselőt mindig is nagy hangsúlyt fektetett a gólyák egyetemi életre való megfelelő felkészítésére, ezért ősszel is szerveztünk előkészítő tanfolyamokat, konzultációkat, több tárgyból, illetve idén először a próba zárthelyi mechanikából volt. Ezúton szeretném megköszönni Szőke Dezső tanár úrnak a segítséget ezzel kapcsolatban. A nyár folyamán Keresztes Péterrel és Iberpaker Péterrel sikerült befejeznünk a kollégiumban található biciklitárolót, ahol most már kulturált körülmények között tarthatjátok kerékpárjaitokat.

A szeptember végén Bózsavári Gábor, illetve Balogh János lemondott hallgatói képviselői mandátumáról, ezért időközi tisztújító szavazást írtunk ki, aminek eredményeképpen Bella Dániel került a Kommunikáció felelősi posztra, Szabó Viktor pedig a Marketing felelős munkáját látja el. Emellett Kovács András került át a Gazdasági felelős posztra és Bicsák György az Oktatás és Tanulmányi felelős posztra.

A Kari Hallgatói Képviselőt és ezzel együtt a Kari Hallgatói Önkormányzat elnökeként merőben új kihívások vártak rám. Feladataim közé tartozott a képviselő munkájának koordinálása, irányítása, kapcsolattartás az EHK elnökével és karunk dékánjával. Részt vettem a Kari Tanács, a Kari Tanulmányi Bizottság minden ülésén, illetve a Tanszékvezetői értekezleten. Tanácskozási joggal részt vettem az Egyetemi Hallgatói Képviselőt néhány ülésén is. Minden olyan fórumon képviseltem a kari hallgatók érdekeit, ahol erre lehetőségem nyílt.

Szerencsére elmondhatom, hogy az eddig is meglévő remek kapcsolat a kar vezetésével továbbra is megvan, talán még jobb is lett. Dr. Kulcsár Béla dékán úr továbbra is nagyon pozitívan áll a hallgató-sághoz, a felmerülő problémákat mind ő, mind a dékánhelyettesek minden esetben minél gyorsabban és ésszerűbben próbálják megoldani.

A napi feladatok elvégzése mellett, úgy gondolom, sok olyan újítást tudtunk bevezetni, aminek segítségével a hallgató-ság jobban informált lett. A leglátványosabb ezek közül talán a weboldalunk teljes megújulása, mely még nem ért véget. A naponta frissülő tartalom és az új felépítés úgy gondolom, mindenki számára hasznos lehet. Emellett megújítottuk az Infomail szolgáltatásunkat is, mely most már bővebb tartalommal jelentkezik, hetente legalább egyszer. Gondolom, sokan észrevettétek, megújult a KözHír is, karunk újságja. Ezúton szeretném megköszönni a szerkesztőség áldozatos munkáját! A hallgatók bővebb tájékoztatása céljából egy új kezdeményezést is kipróbáltunk, mégpedig a Hallgató Tájékoztatókat, ahol igyekeztünk vázolni a Titeket leginkább érintő témákat. Remélem Nektek is tetszik ez az új kezdeményezés és a jövőben is látogatni fogjátok.

Ebben a tanévben is megrendeztük az immár hagyományosnak mondható Szakirány-választási fórumunkat, illetve idén először a BSc-s hallgatók számára a Szakválasztási fórumot. Mindkét tájékoztató jól sikerült, remélem, akik végighallgatták őket, hasznos információkhoz jutottak.

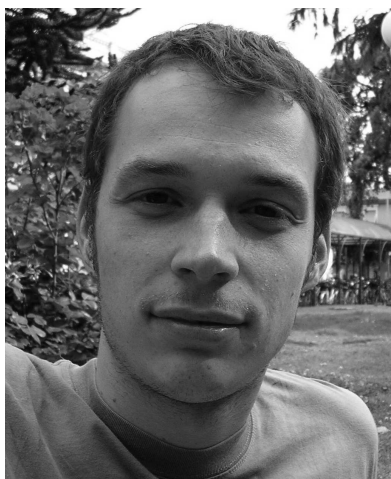
Dr. Eleőd András dékánhelyettes úr és a Hallgatói Képviselőt közös kezdeményezéseként februárban először került megrendezésre a külföldi ösztöndíjakkal foglalkozó tájékoztató fórum. Itt az egyetemen megtalálható összes szervezet képviseltette magát, ahol ezzel foglalkoznak. Kijelenthetem, hogy a kezdeményezés pozitív eredményt hozott, hiszen hét közlekedésmérnök hallgató nyert el külföldi pályázatot a következő félévre, az eddigi nullával szemben. Remélem a jövőben ez a szám tovább fog növekedni.

A Baross Gábor Kollégium vezetésével továbbra is jó kapcsolatot ápolunk, ezért is sikerül egyre több újdonságot, újítást bevezetnünk. Gondolok itt az újonnan nyílt sporttermekre, a szelektív hulladékgyűjtésre (amihez szükség van a februárban megalkult öntevékeny kör munkájára). Talán a legfeltűnőbb ilyen dolog, a decemberben a Hallgatói Képviselőt által megvásárolt 8 db új tűzhely.

Pályázaton megnyert pénzből jó néhány új könyvvel tudtuk támogatni a három karhoz köthető könyvtárat. A könyvek beszerzését Kovács Andrásal intéztük. Látogassátok, használjátok ezeket, hiszen sok olyan kötet, diplomamunka, külföldi könyv megtalálható itt, mely az egyetemi könyvtárakban nem.

A Hallgatói Képviselőtben eltöltött egy év sok mindenre megtanított. Hasznosnak ítélem ezt az egy évet, mind a HK szempontjából, mind a sajátomból. Úgy érzem, a HK egy igen erős megújuláson megy keresztül, és ez meglátszik az eredményeken is. Remélem, éltek jogotokkal, és elmentek voksolni májusban, ezzel is bizalmat szavazva a jelölteknek. Én munkámat nem kívánom folytatni a képviselőtben, de kérek Titeket, hogy a májusban felálló HK munkáját támogassátok, és nyugodtan forduljatok hozzájuk segítségért, ha bármilyen problémátok felmerül.

Attila



Sziasztok!

Keresztes Péter (alias: KáPé) első éves doktorandusz hallgató, a HK alelnöke, és EHK képviselő vagyok, 2001. szeptembere óta a HÖK, 2005. májusától pedig a Hallgatói Képviselet (HK) tagja.

Rövid ideig tanulmányi felelősként tevékenykedtem, majd 2005. őszén Kreutzer Richárd megüresedett posztját vettem át. Az elmúlt kb. három évben a Közlekedésmérnöki Kar Hallgatói Képviselőtársaság Egyetemi Hallgatói képviselőjeként végzem munkámat.

Az Egyetemi Hallgatói Képviselet (EHK) delegáltjaként tagja vagyok az egyetem Szenátusának, emellett az Egyetemi Jegyzet Bizottságnak, ahol próbáljuk előmozdítani az elektronikus jegyzetek elterjedését, valamint az Egyetemi Gazdasági Bizottságban folyamatosan véleményezzük

a Szenátus elé kerülő anyagokat, melyeknél képviselem a legfontosabb hallgatói érdekeket. Tagja vagyok továbbá az Etikai Bizottságnak és a Hallgatók Esélyegyenlőségi Bizottságának.

2007. szeptembere óta mind az Egyetemi Doktori Tanácsban, mind pedig a Kari Doktori Tanácsban én képviselem a hallgatótársakat.

Az EHK Belső Pályázati Bizottság tagjaként a hallgatói külföldi és egyéb tanulmányi pályázatok elbírálásában működök közre. A 2006. májusi kari választások után nem sokkal az Egyetemi Hallgatói Képviselet Belső Gazdasági Bizottságának vezetőjévé választott, mely posztot mára már átkeresztelve, mint gazdasági referens, de jelenleg is betöltöm. Az EHK Belső Kollégiumi Bizottságában is közreműködök, emellett pedig Angyal Róbert által vezetett Beruházási Bizottságban segítem a hallgatókat érintő egyetemi beruházások megszervezését.

Kari szinten a hallgatói érdekeket a többi Hallgatói Képviselővel a Kari Tanácsban képviselem. Az utóbbi egy évben rengeteget foglalkoztam a kollégium dolgaival is. Még 2006-ban Bózsavári Gáborral kidolgoztunk egy tervet a hidegkonyha által elhagyott területek hallgatói célú hasznosítására. Mára már az első üteme (biciklitároló, kardio terem, ping-pong terem) lezártnak tekinthető, csupán a zenekari próbaterem projekt várja a befejezést. Legkésőbb nyár elején beindulhat, mellyel re-

mélhetőleg egy ürt sikerül majd kitölteni és sokatok számára szerez feledhetetlen perceket. Nyáron befejeztük Zsován Noémival az általam kidolgozott kollégiumi komfortosítási programot, így a Barossban lakó hallgatóknak is jut annyi élhető tér, mint a BME más kollégiumaiba élőknek.

Az elmúlt évben kidolgoztunk egy elektronikus jegyzet bevezetési programot (ezúton is köszönöm Kovács András és Vánczi Attila segítségét), melynek apróbb eredményei már érzékelhetőek, de az elkövetkezendő év feladata lesz, hogy az oktatókat maradéktalanul melléállítsuk. Ezek mellett fiatalabb HK-s kollégáknak segítettem feladataik végrehajtásában, melynek pozitív vagy negatív hatását inkább nekik kell megítélni (mindenesetre a szándékom jóindulatú volt).

Ezek mellett számomra a legkedvebb feladat, és talán amit a legjobban érzékeltek, a Külső Aranykerék megszervezése, melyet félreértés ne essék, nem akarok egy személyben kisajátítani, csupán a főszervezői feladatokat láttam önállóan el. Ezúton köszönöm a többiek segítségét! Erről a nagy múltú vetélkedőről most már a HK honlapján egy külön fülön olvashatok, és ahogy időm engedi, gyűjtöm és felrakom a régebbi évek feladványait.

Tevékenységet az elkövetkező évben is szeretném folytatni.

Köszönöm az eddigi bizalmatokat, remélem továbbra is megtiszteltek velem!

KáPé



Sziasztok!

Horváth Péter Róbertnek hívnak, a Közlekedésmérnöki Kar hallgatója vagyok. A Hallgatói Képviselőtársaság tagja vagyok. 2003. novem-

berében kerültem a Kultúrfelelősi posztra, ezt megelőzően is aktív tagja voltam a közösségi életnek.

A hallgatók által megszavazott bizalom révén közel négy és fél évet tevékenykedtem. A feladataim fő irányvonalai

a Hallgatói Iroda és a nem sporthoz kötődő Öntevékeny körök felügyelete, a Mentor Gárda vezetése és irányítása, valamint a kulturális ügyek intézése volt. Ez idő alatt továbbá tagja voltam több bizottságnak is. Munkámmal igyekeztem mindig a közösség érdekeit szem előtt tartani, és döntéseimet is ezek alapján hoztam meg. Folyamatos munkámmal segítettem a Képviselet zökkenőmentes működését, amit néha a magánéletem rovására végeztem. A feladataimhoz szorosan nem kötődő dolgok lebonyolításában, és megszervezésében is közreműködtem, valamint segítettem más szervezetekkel, szervezeti egységekkel való munkákban. Egyetemünk többi karával való jó kapcso-

lat létesítésében és ápolásában is részt vettem. Munkámat mindig felelősségteljesen és örömmel végeztem, ennek ellenére elérkezett az idő, hogy továbblépjek.

Remélem ezen időszak alatt sokan segítettek, és nyújtottam számukra azt, amit nem biztos, hogy mástól megkaptak volna. Szeretném megköszönni minden hallgatónak a több éves bizalmat, és kívánom, hogy aki követ engem eme tisztságon legalább ennyire szívesen és legalább ilyen színvonalon végezze munkáját. Örülök, hogy ennyi mindent hozzá tehettem a kar hallgatói életéhez.

Jó utat a közlekesnek!

Pici



Sziasztok!

A tiszteletkörök lefutása végett megejténék egy bemutatkozást. Angyal Róbert vagyok, a kar negyedéves hallgatója. Hallgatói Képviselőben végzett

munkámból adódóan még el fogok tölteni itt néhány évet. Bár közeledik az egyetemi éveim vége, azért lesz több olyan BSc-s hallgató, aki előbb kap diplomát, mint én. ☺

Másodévesként lettem először Hallgatói Képviselő, majd egy évig tanulmányi ügyeket intéztem. A tavalyi választáskor lettem az Egyetemi Hallgatói Képviselő tagja, ahol hamar elkezdtem az oktatási ügyek-

kel foglalkozni, szabályzatírások, ügyrendek, OHV... stb. Tagja vagyok az ún.első Oktatási Bizottságnak, ahol előkészítjük, véleményezzük a különböző oktatással kapcsolatos szabályzatokat, és egyéb, a tanulmányokhoz kötődő dolgokkal foglalkozunk. Négy hallgatótársammal az Egyetemi Oktatási Bizottság munkáját is segítjük, ahol többek között az oktatási dékánhelyettesekkel dolgozunk együtt.

Mindemellett foglalkozom az EHK-ban az egyetemen történő, HÖK által kezdeményezett beruházásokkal is. Az E épületben konnektorokat szereltettünk fel, hogy több hallgatónak legyen lehetősége a folyosón használni laptopját, és szeretnénk a közeljövőben bútorokat is szerezni a közösségi terekre. Terveink között szerepel, hogy az egyetem segítségével több előadótermet felújítsunk, és komforto-

sabbá tegyük az intézményben eltöltött időt a hallgatók számára.

Az elmúlt évben segítettém még a Kari Hallgatói Képviselőben zajló munkát, főként a tanulmányi ügyekben. Sikertelenül megújítani a KSK HK weboldalát, létrehoztunk egy HK Blogot, és folyamatosan naprakész hírekkel látunk el Titeket. Ennél többet nem tudunk tenni, olvassátok a bejegyzéseket, a lehetőségeket, nagyon fontos, hogy minél több információval rendelkezetek, hiszen ez a Ti érdeketek, és így a mi munkánknak is több eredménye van!

Vannak még a tarsolyomban ötletek, amikkel lehetne a jövőben foglalkozni, de sajnos egy nap csak 24 órából áll, így mindegyre nem jut mindig idő.

A jövő évben érzek még erőt magamban, hogy folytassam a munkát, és számítok a támogatásotokra.

Angel



Sziasztok!

Bella Dánielnek hívnak, a Kar negyedéves hallgatója vagyok. 2007. október vége óta vagyok a Hallgatói Képviselő tagja. Azóta a

munkám nagy részét a Köz hír koordinálásával és a www.kozlekkar.hu honlap frissítésével töltöttem. Az én feladatom többek között az, hogy a hallgatókhoz eljussanak a fontos információk, legyen szó plakátról, infomailról, Köz hírről vagy a honlapról. Úgy érzem, a munkámat megfelelően el tu-

dom látni, mert ezek a dolgok közel állnak hozzám.

Kezdjük a honlappal! Itt a friss hírekért vagyok a felelős, valamint az egyre bővülő menü rendben tartásáért. A honlap frissítésébe beletartozik az is, hogy felkerülnek a már kiküldött infomailok, a HK ülések emlékeztetői, és a Köz hír digitális változatát is el tudjátok olvasni. Személy szerint én a digitális Köz hírek örülök a legjobban, mert már ez is egy régi terv volt, amit sikerült az új honlappal megvalósítani.

Gondolom, mindenki észrevette (remélem), hogy a Köz hír külseje megújult, és tartalmában is színesedett. Például újra van rejtvény oldal, remélem, szeretitek, ezt én szoktam összeállítani, a mostani talán kicsit nehéz lett ☺. A designváltással elég sok

probléma volt, de most már sikerült mindent elintézni, a nyomdával való együttműködés és a tőlük kapott segítség megfelelő felhasználásával ki tudtuk javítani a hibákat. Ezúttal szeretném megköszönni a köz híres csapat munkáját, mert nélkülük ugye nem lenne újságunk...

Szeretném mindenki figyelmét felhívni arra, hogy az új információk mindig a honlapon jelennek meg legelőször, és itt található valamennyi hír gyűjteménye. Leggyakrabban tehát ezt érdemes látogatni, hiszen ide minden felkerül. Ha kérdéseket lenne a karon belüli, hallgatókat érintő információcserével kapcsolatban, vagy érdekel bővebben egy-egy dolog, akkor kérdeztek bátran. Elérhetőségem: bella.daniel@kozlekkar.hu

Gejza



Sziasztok!

Gyorsan el-telt ez az év is. Plusz egy gyertya a születésnapomra, plusz két oldal az indexben, és igen, újra Tisztújító Fórum és Szavazás. Ismét beszámolunk arról, hogy mi történt az elmúlt évben. Bele is vágok. Zsován Noémi a nevem, hatodévesként az autógépész szakirányon vagyok, utolsó félévemet töltöm az egye-

temen, diplomát írok. A 2005. novemberi választás óta vagyok a Hallgatói Képviselő kollégiumi felelőse. Nézzük, mi a helyzet a kollégiumi ügyekkel tavaly május óta!

Az elmúlt egy év alatt megint kétféle kollégiumi felvétel zajlott le. A két félévben a férőhelyek száma változott. Az őszi félévben 317 helyünk volt a Baross Gábor Kollégiumban, 40 a Hotel Góliátban és 12 a Hotel Terminusban, ezeket ekkor is maradéktalanul feltöltöttük. Ebben a félévben a Baross Gábor Kollégiumban 321 helyünk van és emellett a Hotel Terminusban van még 24. Jelenleg is minden férőhe-

lyünkön lakik kollégista. A Hotel Góliátot már nem bérlé az egyetem, és a következő félévtől már a Hotel Terminus sem áll majd rendelkezésünkre.

A pályázati adatlap most változott egy kicsit, mivel a felvételi pontokhoz tartozó szociális pontok számítása elkülönült. A változás egyszerűsítést jelentett, és új kitöltési útmutató is készült. A pályázatok feldolgozása, elbírálása, az eredmények kihirdetése, a fellebbezések és a ki-, be-, átköltözések rendben lezajlottak. Mindkét félévben a kollégiumba felvett hallgatók száma az igénylőkének a 90%-a felett volt.

A kollégiumi díjtartozásokra ezentúl fokozottan kell figyelni, mivel a TJSZ alapján nem vehető fel kollégiumba, akinek tartozása van.

Az év folyamán lezajlott a Baross Gábor Kollégium komfortosítása. Ez egy olyan felmérés alapján történt, amely a lakószobák területét mérte fel. Így a kollégium megfelel az egy főre jutó négyzetméter előírásoknak. A kollégium minden konyhájába új tűzhelyek kerültek. Az év folyamán foglalkoztam még a kollégium Házirendjének és a Kollégiumi Felvételi Szabályzatnak az átírásával, amelyek aktualizálása már elengedhetetlen volt. A kollégium-

ban jelenleg is három fő tölti be a kollégiumi mentor tisztséget, akik segítségével az év során többször ellenőrzéseket végeztünk. Az Ő tevékenységeik segítik a Ti kollégiumi életeteket és a mi munkánkat. Ha van olyan, amit elfelejtettem leírni, de valakit érdekelt volna, írjatok nyugodtan nekem a zsovan.noemi@kozlekkar.hu címre.

Úgy érzem, az elmúlt években a kollégiumi felelősként a rám szabott feladatokat megfelelően elláttam. Igyekeztem mindent megtenni, hogy a kollégiummal kapcsolatos ügyek egyszerűbben, gördülékenyebben, hatékonyabban és objektíven működjenek.

Mivel egyetemi tanulmányaimnak lassan vége, befejezem a képviseleti munkámat is. Köszönöm, hogy bizalmat szavaztatok nekem, hogy foglalkozhattam azokkal, akik a munkámat segítették, és azokkal is, akik nem hátráltatták azt. És végül köszönöm, hogy része lehettem ennek a közösségnek, ennek a csapatnak! Mindenki sok sikert és jó munkát kívánok!

Noncsi



Sziasztok!

Kovács András vagyok, a kar negyedéves hallgatója. 2007. októberében lettem a Hallgatói Képviselő Gazdasági felelőse. Ez a poszt több feladat ellátását is magába foglalja: 1: juttatás-térítés, ami alatt a szociális támogatással és a tanulmányi ösztöndíjakkal kapcsolatos összes teendőt kell érteni; 2: a Hallgatói Képviselő gazdálkodásának felügyelete. Az alábbiakban az elmúlt egy év ilyen jellegű változásairól számolnék be Nektek, az előbb említett sorrendet tartva.

2007. őszén került bevezetésre egyetemünkön az Egységes Szociális Rendszer. Ez az új rendszer sok újdonságot hozott. Mindközül a legfontosabb, hogy az egyetemünkre járó, szociális támogatásra pályázó hallgatókat egytől egyig azonos szempontok szerint bírálják el a karokon működő Szociális Bizottságok tagjai. A másik lényeges újítás az, hogy az Egységes Szociális Rendszerben a pályázatok leadása interneten történik, a szoc.sc.bme.hu honlapon. A regisztrációt és a pályázat leadását követően pedig a pályázathoz tartozó igazolásokat kell bemutatni a Szociális Bizottságoknak. Ez az ütemezés számunkra sok változást hozott, ugyanis a hallgatóknak külön kellett mind a szociális támogatásra, mind a kollégiumi férőhelyekre pá-

lyázni, ráadásul a szociális pályázatok esetében az eddigi leadás bemutatással avaszt, ami annyit jelent, hogy mindenkivel személyesen ellenőriztük az igazolások meglétét, és állapítottuk meg a szociális pontjait. Ezekben a személyes elbeszélésekben én is részt vettem, sokan találkozhattak velem. Ami még fontos teendő volt számunkra, az a bemutatási időpontok leegyeztetése, és a pályázat ütemezésébe való beillesztése. Köszönöm Balogh Ildikó, Bösz Anett, Csábi Helga, Posztl Anna, Bellér László, Bodó Tibor, Németh Gábor, Szabó Balázs KDJB-sek munkáját, akik több héten keresztül minden nap szedték az előbb említett igazolásokat. Valamint köszönöm Gáspár Attila és Telek Zoltán kollégiumi mentoroknak, szintén az igazolások beszédésében nyújtott segítségét. Posztomból eredően tagja vagyok az EHK által vezetett Külső Szociális Bizottságnak. Ez a bizottság foglalkozik a szociális támogatási rendszer kidolgozásával, finomításával. Az elmúlt fél évben rengeteg dolgunk volt, heti rendszerességgel dolgoztunk a pontozási rendszer finomításán, és azon, hogy milyen változások szükségesek a webes felületen, hogy számotokra és a bírálók számára is könnyebben kezelhető legyen.

Az 51/2007-es Kormány Rendelet sok újdonságot hozott az ösztöndíjak terén is. Az egyik ilyen fontos dolog, hogy a hallgatókat Homogén Hallgatói Csoportokba kell sorolni tanulmányi kötelezettségeik alapján. A Karon két ilyen csoportot alakítottunk ki: a BSc képzéses hallgatókét és az osztatlan, 5 éves képzésben résztvevőké. Számotokra a legjobban érezhető változás

a kiosztható keretek változásában rejlik. Ennek a lényege, hogy kisebb a tanulmányi ösztöndíjra fordítható összeg, míg a szociális támogatásra több pénz jut. Mindezek ellenére törekedtünk egy jól működő, még ezek mellett a megszorítások mellett is igazságos rendszer létrehozására. Aki ott volt a 2008. március 26-án tartott 2. Hallgatói Tájékoztatón, az többet is megtudhatott az előbb említettekről.

A Hallgatói Képviselő gazdálkodásával kapcsolatban szeretném elmondani, hogy minden, az EHK-nak benyújtott pályázatunk sikeres volt. Ezek a pályázatok tették lehetővé, hogy a kari könyvtárakba új könyveket vegyünk (erről már olvashattatok a KözHírben), valamint hogy új korcsolyák kerültek a sportszertárba, a Cardio termes szobabicikliről nem is beszélve.

A fent leírtak alkották az elmúlt egy éves munkám gerincét, ezekre a változásokra kellett reagálni, és megoldani a felmerülő problémákat. Persze ezek mellett más feladatokkal is volt időm foglalkozni, mint például: Hallgatói Tájékoztatókon előadások tartása; segítség a Hallgatói Iroda átrendezésében; e-mailben feltett kérdések megválaszolása. ☺

Amennyiben Ti is úgy gondoljátok, szívesen folytatom munkámat a Hallgatói Képviselő tagjaként. Valamint továbbra is várom kérdéseiteket mind e-mailben, mind személyesen. (kovacs.andras@kozlekkar.hu, vagy Baross kollégium 321).

Köszönöm, hogy végigolvastad!

Kovács András alias Sundry



Sziasztok!

Bicsák György vagyok, a kar másodéves, BSc-s hallgatója. A 2007. májusában tartott tisztújító választás után lettem Kommunikáció felelős, négy hónapig voltam ezen a poszton. Nyáron nem sok mindent tudtam előrébb mozdítani, ezért elkezdtem foglalkozni a tanulmányi ügyekkel, főleg az elsősök, és persze a hírhedt TVSZ-módosítás miatt. A posztból adódóan a Közhír felelős szerkesztője is voltam. Ott sikerült létszámnövelést elérnem, elsősorban grafikusnak szerveztem be embereket (ennek, és a Közhír csapatának megfeszített munkájának eredményét kezetekben láthatjátok).

Az október elsején történt lemondások után kerültem át az Oktatási és Tanulmányi felelős posztra. Ezt a feladatkört nagyon jól megalapozták az elődeim, s munkámat

nagyon sokban segítették társaim. A legtöbb munkát az új TVSZ bevezetése által okozott problémák adták, és ez, valljuk be: nem volt egy egyszerű munka. Napi szinten tartottam/tartom a kapcsolatot tanszékeinkkel, s „képviselem” hallgatóink érdekeit. Úgy gondolom, hogy bárki fordult hozzám valamilyen problémával, 90%-ban sikerült arra megoldást találni. Igaz, hogy a BSc-s képzéssel többet foglalkozom, de ez azért van, mert jelenleg én is ennek „iszom a levét”, és nem egyszerű felfedezni a hibáit, s kiküszöbölni őket még mielőtt bekövetkeznének. Ennek ellenére a kifutó egyetemi képzésre is nagy figyelmet fordítunk, próbáljuk elérni mind hallgatói, mind oktatói oldalról, hogy megkönnyítsük a még bennlévőknek a továbblépést. Az elmúlt félév során sikerült nagyon jó viszonyt kialakítani a tanszékekkel, s célul is tűztük ki ennek további javítását. A tanszékek egyre többször kérik ki véleményünket, s ezt mindenképpen pozitívumnak látom.

Az őszi félévben megtartott BME Nyílt napon, Educatio Oktatási Szakkiállításán és BME Tájékoztató napon képvi-

seltem karunkat. Ekkor tűztém ki célul, hogy karunk megjelenését valami módon jobbá tegyük. A napokban sikerült elérnem, hogy felálljon egy PR Bizottság, mely oktatókból és hallgatókból áll, s arra törekszik, hogy a Közlekedésmérnöki Kar imázsát javítsa.

Egyébrészt napi ügyek tömkelege tette ki munkám jó részét, melyet itt nem tudok, és nem is szeretnék részletezni. Munkámat szeretném folytatni ezen a poszton, remélem ehhez megkapom a támogatásokat!

Bármilyen problémátok, esetlegesen észrevételeitek van, továbbra is bizalommal fordulhattok hozzám, illetve a többi HK-shoz, sőt kifejezetten kérnélek Titeket: mondjátok el ezeket! Hiszen ahogy a mondas is tartja: „Néma gyerekek...”

Kívánok mindenkinek sikeres vizsgaidőszakot, és pihenésben gazdag nyarat!

Gyuri



Sziasztok!

Iberpáker Péter vagyok a kar ötödéves hallgatója. Második éve töltöm be a Hallgatói Képviselő Programszervező feladatkörét. Posztomból eredően a Programszervező Bizottság vezetője vagyok, és az én kezem alá tartozik a legtöbb kari rendezvény, mint például a Kari tábor, Gólyatábor, Flekkenpartyk, Szakestélyek, Kollégiumi Napok, Gólyabál, Kari Napok szervezése. Az elmúlt évben a rendezvényeink sora a Jeges Esttel és a tavaszkezdő Flekkenpartyval gazdagodott, valamint az első ízben megrendezésre kerülő Inverz gokart Kupával és az egyetemi szintű BME Egyetemi Napokkal (amit megnyert a KÖZLEKES CSAPAT). Sajnos a 4-es metró építési munkálatai

miatt nem lesz Hajtányverseny és Rakparty Szlalomparty. Ezen hagyományos rendezvényeinket újra fogjuk indítani, amint az adott területek rendelkezésre állnak. Jövőre már átadják a Szabadság hidat, és reméljük 1-2 éven belül a Műegyetem rakpartot is. Az őszi félév kiemelt rendezvénye a Gólyabál volt, amit ismét az ELTE TÓFK-kal közösen rendeztünk meg, a tavasz fénypontja pedig vitathatatlanul a XXVII. Közlekkari Napok lesz. Örömmel tapasztaltuk az elmúlt évben, hogy egyre többen jöttek el a Szakestélyekre, reméljük ez a tendencia folytatódni fog. Első alkalommal készült külön korszak az első évfolyam számára, amely végigkíséri őket az egyetemi éveik alatt, és jelzi az összetartozásukat. Ebből hagyományt szeretnénk teremteni a következő évfolyamoknál is. Kérnénk mindenkit, hogy a kisebb rendezvényeinkre – Kollégiumi Napok, Flekkenpartyk és HaBár bulik – is járjatok el minél nagyobb számban és érezzétek át, hogy ez Értetek van és a Tiétek.

A már végzetek vagy nem kollégisták, mikor visszajárnak, soha nem arról me-

sélnek, hogy milyen nagy élményeik voltak a Bahnhofban vagy az Insideban. Hanem hogy a kari és egyetemi bulikon még hajnali 6-kor pörögtek a Díszteremben, táncoltak a HaBárban az asztalokon, és pörgették a csocsót. Kúsztak-másztak a túrán, elhúzták a Corvinust a hídon, vagy a pillérekre felmászva buzdították a hajtányokat. Égették a gumit a Szlalompartyn, vagy teli torokból énekeltek a rakparton a koncerteken, és az utolsó sörrel vagy borral kezükben nézték a napfelkeltét a Duna felett a Gellért téren. Ezek maradnak meg, és erre az összetartásra és életérzésre lehetünk büszkéek, mikor kimondjuk, hogy műegyetemisták és azon belül közlekesek vagyunk!!!

Szeretnék köszönetet mondani a PSZB tagjainak és mindenkinek, aki segítette a munkámat! Remélem jövőre is bizalmat szavaztok nekünk, és folytathatjuk a munkánkat!

Jó utat a Közlekesnek!

Her



Sziasztok!

Szabó Viktor, a kar negyedéves hallgatója vagyok, 2007. novembere óta töltöm be a Hallgatói Képviselő Marketingfelelősi posztját. Először is szeretném megköszönni, hogy megtiszteltetek bizalmatokkal, és szavaztatok rám.

A képviselőséggel járó általános feladatok ellátása mellett a támogatóinkkal

való folyamatos kapcsolattartás, a lehetséges partnerek felkutatása a „munkaköröm”. Mivel ez a feladatkör igen rövid ideje létezik, sajnos a Hallgatói Képviselőbe kerülésemtől nem rendelkezett akkora múlttal, nem állt rendelkezésre olyan korábbi tapasztalat, amelyre támaszkodhattam volna. A kezdeti tapasztalatszerzés után, úgy érzem, sikerült szert tennem olyan szintű rálátásra, melyre a későbbiekben biztosan alapozhatok. A félév során kidolgoztunk olyan ismertetőket, bemutató anyagokat, melyek megvilágítják a külső szemlélőknek karunkat, tevékenységünket, támogatóinknak nyújtható lehetőségeket. Ezek lehetővé teszik a különböző cégek személyes megszólítását, informálását. A részletekbe különösebben nem mélyülnék most itt el, de rengeteg kutatómunka, kapcsolatfelvételek, egyeztetések sokasága jellemzi az elmúlt időszakot. Létrehoztunk egy PR bizottságot, mivel együttműködve lehetőség van a folyama-

tos, sikeres munkára. Célunk olyan cégek megszólítása, melyek hozzájárulhatnak a hallgatók szakmai rálátásának növeléséhez, illetve a rendezvények létrejöttéhez szükséges feltételek megteremtésében nyújthatnak segítséget.

Korábbi félévekhez hasonlóan, úgy érzem, továbbra is aktív tagja vagyok a PSZB-nek, így az összes kari rendezvényhez próbálok legjobb tudásom szerint hozzátenni. A sok összefonódás miatt, valójában nehéz is lenne szétválasztani ezt a két feladatkört.

Végül köszönetet mondanék mindenkinek, aki bármilyen formában segítette tevékenységemet! Amennyiben Ti is úgy gondoljátok, szeretném munkámat folytatni a következő évben is.

Vikk



Sziasztok!

Hegedüs Péter vagyok, a kar 25-pluszos (nyugdíjas), egyébiránt végzős hallgatója, immár pár hónap választ el attól, hogy mindenféle izgalom és feszültség nélkül elmondhassam magamról a jól megtanult mondókát: a műegyetemi öt év a legszebb hét év volt az életemben!

Eljött az idő, össze kellene foglalni, hogy mit is csináltam az elmúlt két szemeszterben. Buliztam. Köszí, sziasztok, a HaBárban találkozunk! De előtte még felapozom a naptáram, mi is történt az elmúlt egy évben.

Ismét a sportügyekkel foglalkoztam, HK, Kari Tanács, MAFC és Hallgatói

Sport Bizottsági ülésekre jártam, intéztem a posztomból eredő feladataimat.

A Baross alagsorában megszerzett termék közül sikerült az egyikben egy ping-pong asztalt a sportolni vágyók rendelkezésére bocsátani, a másikban pedig egy karditerem alapjait raktuk le. Továbbra is nagy látogatottsággal üzemel a konditerem, népszerűek a kerékpár és sportszertári szolgáltatások. Az Iron Hook szokás szerint, félévente kb. 30 csapattal zajlik a Baross Dühöngőben, a kari röplabda- és a kosárlabdacsapataink mindegyike az Universitas „B” bajnokságának 2. helyezettje lett, mindkét csapat csak „centikkel” csúszott le az „A” osztályba való feljutásról. Mind a kosár-, mind a röplabdacsapat létszáma az utóbbi évben közel húsz főre gyarapodott, biztosítva ezzel az utánpótlást.

Ezen kívül is történt még egy-két dolog, tagja voltam az első Egyetemi Napok szervezőcsapatának, főként a Műegyetemi Sportnappal kapcsolatban, és ez a nyárra adott jó pár napos elfoglaltságot. A második tandíjjellenes tüntetésnek is szervezője voltam, részt vettem a februári Jeges Est rendezésében, és a Kari Napokon a sportprogramok előkészítésében és lebonyolításában.

Sikerült két új szponzort szerezni a tevékenységünkhöz.

Mivel nem folytatom a munkámat, szeretnék köszönetet mondani azoknak az embereknek, akik segítettek a HK-ban eltöltött 2,5 év alatt abban, hogy a sportélet működjön a karunkon, azaz a sportszertárosoknak. Vári Mikinek, Attikának, Mérszáros Antinak, az Iron Hook szervezőknek, Ádám Pityunak, Boros Beninek, és Keresztes Daninak, a bringásoknak, Madai Petyának, Révész Imónak, Farkas Ádinak. A kosárlabdások közül Gadácsi Mikinek, Benedek Szabinak, a röplabdások közül Vári Mikinek és Harsányi Bencének, a kondikórból Vajnárovcics Dávidnak és Horváth Bálintnak, és azoknak, akiket véletlenül kihagytam.

A leendő utódomnak és mindenkinek másnak is sok sikert, balesetmentes vezetést, olcsó benzint és gumifüsttel teli szép napokat kívánok! VIVÁT 57 ÉVES KÖZLEKEDÉSMÉRNÖKI KAR, JÓ UTAT A KÖZLEKESNEK!

Üdvözlettel:

Hegedüs „PetyanfeP” Péter

KARI NAPOK

Kari Napok

KÖZHÍR

2008. április 66/3

Vik Miller és a Disco-Sokk

Történt egyik reggel, hogy arra ébredtem: főkörmányos-jelölt lett belőlem. Aztán már indult is az ÉÉÓÓ-ÉÉÓÓ...a folytatást mindenki fűjja!

A -1. napon az esélykiegyenlítő nagyon tetszett, még több közös feladatban tessék összehozni a jelölteket! Piros pontot a PSZB-nek! Következő nap folytattuk a bemelegítést, nincs is jobb, mint másnaposan túrázni:D

Aztán elkezdődött... Biztos vagyok benne, hogy mindenki ismeri az érzést, amikor szombat reggel beszippan a Kari Napok, és csak péntek dél körül dob ki újra, aztán már nem tudod elkülöníteni a napokat vagy a bulikat. Ez most nekem nagyon megvolt!:D



A túrából csak arra emlékszem, hogy egyszer még az erdőben sétálok, a másikon már a vonaton ébredek, hogy le kell szállnom, de hogy kerültem oda? Futás vissza szerenádozni, külön kihívás ilyenkor énekelni, táncolni, nekem meg főleg, de azt hiszem, fejlődtem picit e téren;) Az esti buli fergeteges volt, nem sokan bírták talpon, de volt pár elvetemült, akit úgy kellett kirugdosni a díszteremből.

Vasárnap az V. Hajtányverseny után az I. Inverzgokart-kupát is nyerte a László Sándor - Szilágyi Csaba - Tánczos Balázs konstruktőr hármas! Szép volt fiúk!

Éreztem, hogy tavaly feladtuk a leckét a csapatoknak, de a bevonulások kivi-

telezése engem is meglepett, és ezt el tudom mondani az összes hasonló jellegű próbáról. Nagyon örülök neki, hogy ilyen produkciókkal emeljük a Kari Napok színvonalát! Ebbe az irányba kell haladni!

Nagyon kiegyenlített volt a verseny az idén, jöttek szépen sorban a megmérettetések, és csapatunk ügyesen teljesített, a jó hangulat végig kitartott, egységesek maradtunk. A két veterán csapat csekély létszáma ellenére is meglepően kemény ellenfélnek bizonyult, nemhi-

ába, a tapasztalat sokat számít! Egyes feladatokban szó szerint oktatták a többieket! A Hősök a végét rendesen meghúzták, vésszesen megszorítottak mindenkit, nem sokon múlt, hogy nyerjenek. Sokan vagyok, és jól csináljátok, nem csodálkoztam volna, ha Zipek tényleg felrepül a színpadról! A Partyzánok többször rendesen leittak bennünket, pedig ezt éreztük legnagyobb erősségünknek:D Szóval ríszpekt, vár titeket a legendás negyedév! A Vikingek csapata nagyon egyben volt végig, reszkessen tőlük minden eljövendő csapat, nem csak azért, mert az idén megöltek mindenkit, hanem azért is, mert jövőre még tapasztaltabbak lesznek! Customerek remélem, ráéreztetek a Kari Napok ízére, és jövőre már le sem lehet beszélni az embereket róla! Szimpatikus csapat! Higgyétek el, ez az a dolog, ami igazán összekovácsolja az évfolyamot!



Ahogy a kortesbeszédemben elmondtam, nagyon élveztem, hogy ilyen jó hangulatú versengésben vehettem részt, örültem annak, hogy a csapatok kölcsönösen segítették egymást, számíthattak/szá-



míthatnak egymásra. Sokat beszélgettem a többi jelölttel, csapattaggal, és mindenkinél pozitív hozzáállást tapasztaltam, semmilyen kellemetlen élményem nem volt, a nézeteltéréseket értelmesen kezeltük. Így, és csak így érdemes a Kari Napokon versenyezni! Köszönöm Nektek! Így egy csapat a Kari Napok!

Az eredményhirdetés végén, mikor Zipekkel ketten átkaroltuk egymást, Ő rám nézett és azt mondta: „k*rvára félek”! Rávágtam, hogy én is, mert tényleg úgy izgultunk, mint a kisgyerekek! Életem legnagyobb élménye volt ez a Kari Napok!

A beavatásról annyit, hogy tényleg minden piát szeretek, valamint a zsákborogató nem hagyomány, és ha főkörmányosként van annyi szavam, akkor nem is csinálunk belőle! Nagyon köszönöm azoknak, akik ezek után gondomat viselték!

Köszönöm Nektek az egész heti (havi) munkát Disco-Sokk!

Ja, és hogy mi volt White Lady-vel? Azt a fantáziátokra bízom;)

Jó utat a közlekesnek, vivát Kari Napok!

Molnár Viktor a. Vik Miller

Hősök.Zip

Sziasztok! Zipszer A.N.HpontZ.Cs.J. Gábor aki vagyok, Zipszer A Negyedévesek Hősök.Zip Csapatának Jelöltje Gábor.

A főkormányos-jelöltekkel már csütörtökön jól éreztük magunkat, hála a szervezők kezdeményezésére megrendezett esélykiegyenlítő focinak, ahol szerencsére mi több gólt rúgtunk, így részegebbek is letünk a végére; szerintem csak hagytak minket.☺

A szombati túra ismét fergeteges volt. Bár végig tudtam gyalogolni, nem úgy mint Pityesz, aki inkább végig kúszta az egészet, engem sem kellett féltetni, hogy szerénádon lámpalázás legyenek (a kapuvasnak külön megköszöném ☺). A gokarthoz csak annyit, hogy a szervezők nem engedték a sugárhajtómű bekapcsolását, pedig tudjuk, hogy mankókerékkel sem lehet végigmenni egy rally-szakaszt.☺ Személy szerint a Whiskeynek imprója fogott meg a legjobban, hajójuk mindenkit elsöpört, grrrrr! Az egyetemi portyán kapott feladatok szellemesek voltak, bár a szakadó esőben való lépegetős akármit kihagytam volna. A boxolás játékhoz meg annyit, hogy a gyerekeknek ilyen veszek, tuti, hogy két menet

után inkább kimegy focizni, annyira kifingik.☺ Büszke vagyok a filmünkre, és itt szeretnék gratulálni Gabesznak, Géjzának és Vidornak a képekért és a vágásért, Tökinek és Söccnek pedig a frenetikus szövegért. A No country for old men pedig Oscar érdemel! Bónak köszönjük a színvonalas próbát, nekem ízlett ☺, a gumima-



ciknál és a fagyinál torpantunk meg egy kicsit. M a j d nézzétek meg Tso-Tso headcám-es felvételét, n a g g -gyon eredeti. A belső kereket bután töltük, megnyertük, hála a mindent magukba gyömöszölő evő-ivóknak. A külső kerék pedig nem múlt sokon, gratulálunk Kokónak! Csütörtökre is sike-

rült még a megmaradt energiát összeszedni, egy faja fellegvárat és próbát összeeskábálni. Ami a sörváltókat illeti, 6-ból 4-et megnyertünk, a Top 10-et megnézve nem is csoda☺. Bambinak külön köszönet, aki mint állandó hölgytagunk +1 ponttal gyarapította a váltók eredményét.

Csapatommal sikerült egy nagyon büszke 2. helyezést elérnünk ebben az igen szoros mezőnyben. Gratulálok a többi csapatnak az elért eredményekhez, a derekas helytálláshoz és a fair játékhoz. Külön gratulálok a Disco-Sokknak a győzelemhez! Köszönjük Zolikának, hogy a Hentelével vigyázott ránk! A szervezők előtt pedig le a kalappal, hiszen ha Ők nincsenek, akkor nincs Kari Napok sem!

Hőseimnek pedig gratulálok, és nagyon hálás vagyok, amiért végig küzdötték, és bulizták a Kari Napokat. Köszönöm a csütörtöki estét, ha valaki látott... sorry.zip.☺

Remélem, jövőre még többen összejövünk, és legalább ekkorát pörgünk! Vívát Közlekkari napok! Csoki mindenkinek!

Zipek

Edmond Alkesz és a Bourbon rabjai

Gratulálok a győzteseknek! Nagyon profi módon működött a diszkós gépezet, érzésem szerint megérdemelten került Vik polcára a kupa. Bizom benne, hogy új főkormányosunk azok közé tartozik majd, akik a beiktatáson nem a közönség arcába öntik a bort, hanem inkább megisszák. Továbbá remélem, hogy betartja ígéretét a Vik-próbát illetően, és akkor reszketek!)

Sajnos, vagy a munkaerőpiac szempontjából szerencsére csapatommal idén vetünk részt utoljára a Kari Napokon aktív egyetemi hallgatóként. Jó érzés volt, hogy maroknyi társaságunk megmutatta, hogy lelkesen, végigpörögve a programokat, ilyen kis létszám mellett, alacsony költségvetéssel is lehet az élbolyban végezni. Az utolsó pillanatig versenyben voltunk, és az, hogy a többiek komolyan számoltak velünk a végéig, egyértelmű győzelem. Úgy érzem idén is volt olyan megnyilvánulásunk, amiből hagyomány lesz.

Egész biztos, hogy jövőre több filmelőzetes és megkomponált bemutatót fogunk látni akár a bevonuláson, akár a gépátvételen. Valószínűleg a lány sörváltóért sem kell majd könyörögni a szervezőknek... A tömegszörf pedig iszonyatosan jó volt, köszönet érte mindenkinek!

Sajnos idén az Aranykereket nem sikerült elhozni, de legalább már tudjuk, hogy ha összejön öt ember, van hegesztő trafó és flex, no meg egy tálca sör, akkor egy rózsaszín gyerekbikliből (in memoriam Szindi...) is lehet gokartot készíteni. Aki le téved a fellegvárunk helyére, szépen kérem, hogy etesse meg Argenont és Arisztophanészt!

Külön köszönet Attikának, a KON-TAKTNAK, aki nélkül biztosan nem lett volna csapat. Julinak a filmért, Laci és Kebebarát hátának a kimaradt jelenetekért... Anettnak, Noéminak, Mariannak a kreativitásért, a táncért és a zenéért. Oldalbor-



dának, a boxutca minden tagjának a gokartért, és persze sportolóinknak és az Aranykeréken dolgozóknak, no meg az okosan és kevésbé okosan részegedőknek...

Köszönöm mindenkinek, aki bármilyen formában tett azért, hogy pontokat szerezzünk! Illetve köszönöm a szervezőknek és a többi csapatnak, hogy jó hangulatban tölthettük el ezt a hetet!

Edmond Alkesz

János bácsi és a Söregek



Sziasztok Fiatalok! János bácsi vagyok, a Söregek főkörmányos jelöltje. Végem ért a XXVII. Kari Napok!

Nagyon élveztem, HaBár a végére

eléggé elfáradtam. Nehéz összefoglalni a Kari Napokat, mivel ez nem csak hét napról szól, hanem hozzátartoznak az előkészületek hetei is. Ismét szeretném megköszönni csapatomnak a nagyszerű részvételt. Mindenben odatettük magunkat, pedig nagyon kevesen voltunk. Külső Aranykerekét sikerült elhozunk, gratulálok a Kerekezőknek. Fociban is megmutatták a srácok, hogy nem csak a 20 éveseké a világ. Sajnos az eddigi évek papírformájától eltérve sörváltót csak egyszer sikerült nyernünk, úgy látszik, hogy megöregedtünk. Filmben viszont megint ütőset alkottunk, amiért köszönjük a sok dícséretet. A gokartra nagyon büszke vagyok, a kormányművön meglátszik, hogy nem hiába jártunk a Közlekkarra. Csocsóban jól szerepeltek a fiúk, még profi csapatot is vertek el. A stíluspróba sem volt egyszerű, aki látta az tudja, miről van szó (köszönet

Kövinek), aki meg nem az a youtube-on hamarosan megnézheti. Oldalbordámnak, Boginak köszönöm, hogy bevállalta, jó volt Oldalasodnak lenni! A többi csapattal nagyszerű versenyt folytattunk, ahol lehetett, segítettük egymást, és nagyon szimpatikus ellenfelek voltak. Külön gratulálok az elért eredményeitekhez! A szervezők kitettek magukért, színvonalas feladatokat találtak ki, gratulálok nekik is!

A legszebb élményem a Kari Napok alatt, amikor szögbe akaszthattam a kalapomat. Nem volt rossz hordani, de jobb dolgot is el tudtam volna viselni magamon, mivel kib@szott meleg volt benne. Végül zársként csak annyit, köszönöm hogy jelölt lehettem, ez nagyon jó érzés volt, és aki tudja, próbálja ki, mert ez tényleg maradandó élmény lesz mindenki számára!

ui.: Rambónak üzenem: nem vagyok impotens, sőt... *János bácsi*

Rambó és a Partyzánok

Pár nap telt el azóta, hogy új főkörmányost avattunk Vik Miller személyében, és nagyon rossz volt visszazuhanni az unalmas, zord hétköznapiak folyamába. Pedig nemrég még a színpadon üvöltöttem hat másik, vélhetően igen-igen részeg illetővel, hogy „Éjjjóóóó, éjjjóóó...” Nem volt kérdés, nem volt vita, és főként tanulás.

A csapatban tapasztalható kezdeti széthúzás sem számított, mert jött Rambó, és megint megmentette a világot, vagyis a csapatot. Egy olyan imidzset dobunk össze Gerszon komámával, ami megállta a helyét, sőt mi nagyon élveztük is. Nem indult felhőtlenül, de aztán a



túra után már lecsillapodott a hóbörgő hangulat, észrevettük, hogy Karinapok van, és elkezdtük élvezni. Először csak kicsit, aztán a teljes csapat rájött, hogy sokkal gördülékenyebben megy a dolog, ha konstruktívan és mindenek előtt vidáman állunk a dolgokhoz.

A hétfői napon kiemelkedően teljesítettünk, ekkor volt talán számunkra a csúcspont, de azután sem adtuk sokkal alább. Ha a Külső aranykeréken sikerebbek vagyunk, és a sportban valami szervezethez felfedezhetővé válik, akkor akármi is lehetett volna! Gondolok itt a főkörmányosi pozícióra, hiszen sok rangos számban nyertünk. Többek között a Bó-próbában, az Egyetemi portyán, a Karaoke-ban. A sörváltóban is végre oda tudunk érni a táblázat élmezőnyének a közelébe. Most már legalább tudjuk, miben kell jövőre fejlődni. Példát adhat erre az idei győztes csapat. Hát igen... Mintha egy igazi rendezvényszervező cég munkálkodna körülöttük, úgy oldották meg a feladatokat!

Hősök.zip, Zipekkel az élen, egy nekem nagyon szimpatikus csapat befolyását keltette, és nagyon tudnak inni! ☺ De 11

pont az már egy elektró 2-es, na ők ennyivel maradtak le a végső győzelemről! A Bourbon rabjai szintén minimális különbséggel követik őket, de ezt a csapatot én nem igazán ismertem meg a Karinapok alatt, lehet, hogy az én hibám... Nekem úgy tűnt, hogy ők túl komolyan vették a dolgokat, de lehet, hogy ez nem igaz.

Jani bácsi és a söregek meg 7+osok, nem lehet panasz az ismertségre, és a szimpatikusság faktoruk is eléggé magas mondjuk egy harmadéves csapattal szemben. Nagyon jól csináltátok, Jani!!! Azért mondom, mert itt lakik a szomszédban, és nagyon alföldi feje van! ☺ A másodévesek szerintem túl göröcsősek, vagy csak nincs szerencsénk? Ők vannak a legtöbben mindig mindenhol, és valahogy nem megy nekik.

És a végére: Elsősök! Nagyon szimpatikus, nagyon jó fej és mindenek előtt nagyon kicsi csapat!

Az ember azt sem tudta, kinek drukkoljon, mert annyi rokonszenves ember volt. Tiszta Megasztár...(mindenki szeret mindenkit...)

Domokos Tíbor

Szüchivas és a Whiskingek

Véget ért a XXVII. Kari Napok, túl vagyunk egy nem akármilyen élményekkel teli héten.

A rendezők ismét hozták a formájukat, a programokat nagyon jól megszervezték, és igen változatos, színes rendezvényt ültettek össze. A színvonalat az is bizonyítja, hogy a verseny során igen szoros volt a küzdelem, négy csapat is közel állt a győzelemhez. De mielőtt ennyire előre mennék, néhány szó részletesebben a hétről!

Az esélykiegyenlítő foci kellemes hangulatú volt, kár hogy a rendezők olyan keveset ittak. ☺ Következett a szombat, nos, ha bárkinek van tárgyi bizonyítéka a szombatról, akkor légyszi küldje el! Kösz! A vasárnapi „gokart” verseny hangulata messze elmaradt a hajtányétól, de hogy ne érje szó a ház elejét, a rendezők szűkölködtek a lehetőségekben, mégis kihozták belőle a lehető legtöbbet. Itt mondanék köszönetet Kukk Lacinak és Bodó Tibinek, akik az életüket kockáztatták, hogy mért időt produkáljanak a VikingHajóMonstrummal! Köszí fiúk! Egy enyhe hétfő után következett az élménydús kedd. A 4 órás vetélkedő kel-

lemesen felborzolta a kedélyeket, de ezt már megszokhattuk. Az áltudományos előadások ismét nagyszerűen sikerültek, csapatnevében köszönöm Pető Istvánnak a felejtetetlen produkciót. Ezt követte a KN egyik fénypontja, a filmszemle. kilenc filmet végignézni nem volt kis teljesítmény, Legközelebb esetleg lehetne két szünetet tartani!? Színvonalasabbnál színvonalasabb alkotások születtek, köztük a Söreges nagyszerű műve. Ja, és köszí Grafur (tudom mennyi munka volt vele!). Szerdán a Bó-próba következett, ami „atta az ívet”, különösen a paradicsomlé. ☺ A Külső Aranykerék szoros küzdelmet hozott, de a „vén rókák” tapasztalatát nem tudtuk legyőzni. Nekik gratulálok, a csapatomnak meg üzenem: Jók voltatok, jövőre meglesz! Az utolsó napra már eléggé lefáradtunk, de ettől függetlenül mindenki tisztességesen meghúzta a végét. Edmond rab Bourbon alke-szeinek fellegrára nagyon ott volt a topon! A népszavazásra már kellőképpen felpaprikázódott a hangulat, mindenki fűzött mindenkét, hogy szavazzon rá, ami érthető, ugyanis a csapatok közötti különbség mi-

nimális volt. Szép volt Disco-Sokk, hozták a tavalyi formátokat. Zipek, az a két hajszál kellett volna még! Jók voltatok! A Sittesek és a Söreges előtt le a kalappal, munka mellett, kevés fővel, nagyot alko-

tak. Rambó, alakul a csapat, hajrá! Elsősök szimpatikusak vagytok, csak így tovább!

Kedves csapatom, sajnos az idei versenyhez fűzött terveink nem valósultak meg, ettől függetlenül nem kell elkeseredni. Idén is sok tapasztalattal gazdagodtunk, amiket jövőre fel tudunk használni, és ezáltal ütőkéesebb bandával fogunk kiállni.

Összefoglalva az egészet, annak ellenére, hogy az „egy csapat van”-érzés kicsit hiányzott a hangulatból, egy jól sikerült hét volt!

Jövőre ugyanitt, ugyanekkor, vele-

Szüchivas



Szekszoast

Szervusztok!

A Kari Napok, amilyen gyorsan jött olyan gyorsan el is ment, de ez csak azért volt lehetséges, mert nagyon jól éreztem magam. ☺

A csütörtöki esélykiegyenlítő foci a szervezők és jelöltek között megadta a Kari Napok egész hangulatát. A szombati túra utáni szerenád volt az első olyan feladat, ahol szerény kis csapatunk megmutathatta magát. Eléggé szedett-vedett produkció volt, amibe némi improvizálás is belefért, de igazán úgy éreztem magam, mint egy új gyerek, egy olyan osztályban, ahol az emberek már régóta ismerik egymást, és semmi esélye beilleszkedni.

De ezt az érzést a felsőbb évesek pilanatok alatt szertefoszlatták, amikor elkezdték skandálni, hogy ELSŐSÖK! ELSŐSÖK! Ez a támogatás végigkísért minket a Kari Napokon, egyetlen egy nap sem éreztük úgy, hogy bármely felsőbb éves jobbnak éreztette volna magát nálunk. Ettől a pillanattól kezdve megértettem, hogy mit jelent az, hogy csak „egy csapat van!”

Itt meg is szeretném köszönni minden csapatnak a segítséget a sörváltóban, hogy beálltak. Diszkósoknak, hogy a Bó-próba a legjobb emberüket adták, Ramboéknak, hogy a Beat box bajnokot, akit felbéreltek odaadták, és így a zene-és táncpróban sok



pontot begyűjthettünk. Habár, azt szeretném megjegyezni, hogy nagyon igazságtalannak tartottam, ahogyan a Partizánok produkcióját lepontozták ebben a versenyszámban.

Az Inverzgokartnál sikerült megmutatnunk, hogy az egyszerű is lehet nagyszerű, és nem véletlenül kell térd- és könyökvédő. Nekem személy szerint az egyetemi portya és a 4 órás vetélkedő tetszett,

habár az utóbbinál az első órában még túl komolyan vettük a feladatot. Ez látszott is, amikor egyik csapattagunk egy dömper kereket szerzett, míg pár ember egy IFA hóláncot kerített. De jövőre tapasztaltabbak leszünk, például olyan nevet választunk, amit ki is lehet mondani elsőre. ☺

Az utolsó pár sorban szeretném megköszönni a szerény csapatomnak is a részvételt, azoknak akik a Kari Napok előtt egy hónappal a csapatra áldozták a drága időt. Köszönöm Gonda Gellértnek, Pócza Szabolcsnak, akik a legtöbbet segítettek a gokart építésében. Nagy köszönettel tartozom Fehér Norbertnek a pólokért és a filmért, amit megírt, forgatott, és vágott. Köszönöm annak a 15-20 embernek is, akik szinte minden délután ott voltak, és kiállták a próbákat és a feladatokat. Köszönöm az oldalbordámnak, Varga Timinek és kontaktomnak, Szűcs Barbarának a támogatást. Végül, de nem utolsó sorban köszönöm a szervezőknek, hogy az egyetem nem csak a vizsgákról és a zh-król szól.

Örvájn

A változás szele fúj

Rövid uralkodási idejű új főnökünk megjelenése nem az egyedüli figyelmeztető jel volt. Több más hír és esemény is arra mutatott, hogy az ipar felső vezetősége nem akarja a MÁVAG-ban az autógyártást végleg megtartani. Ezek közül elsősorban a Steyr iroda létesítése látszott döntő jelentőségűnek.

Mint már említettem, az öttonnás kategóriájú haszonjárművek korszerűsítésének egyik fő akadály a nagyobb teljesítményű és könnyebb hazai motor hiánya volt. Ez akkoriban leginkább a távolsági MÁVAUT buszoknál volt érezhető. Az Ikarusz akkori vezetője minden újabb változatnál reklamált is emiatt, de a teljesítményhiányon egyelőre nem tudtunk segíteni. A Tr5 rohammunka után Zsömbörgi Pál és Balasovics Géza utasítására Orbán Pista már fel is tette nagy táblájára az első pauszt az új motor tervezésének megkezdésére. Ekkor jött a felsőbb utasítás, amely licencvásárlásra hivatkozva minden motortervezést és -fejlesztést szigorúan megtiltott.

Rövid idő múlva pedig megalakult a Steyr iroda. Ez az iroda a licencátvétel adminisztrálása mellett a gyártáshoz szükséges gépi felszerelés tervezésével, rendelésével is foglalkozott. Nálunk helyezték ugyan el, de szemléltetést csak ideiglenesen. És a modern új felszerelést a győri gyár részére tervezték. Ha Győrt fejlesztik fel, mi marad nekünk?

Az átrendezés következő lépése a Járműfejlesztő Intézet, röviden JAFI, megalapítása volt. Ideiglenesen, amíg saját telephelyet nem kapott, ezt is minálunk helyezték el. Sőt, a fiatalok közül kettőt, Terray Emilt és engem, az indulás megkönnyítésére kölcsön is adtak az új intézményhez. De ez se a MÁVAG-nak kezdte el a munkát.

Érdekes, de az én, még a korábbi iparszervezéshez szokott észjárásomnak nehezen érthető volt az intézet vezetőinek kijelölése is. Igazgatója a Rába addigi vezetője, Winkler volt. A pletykák szerint valami a felsőbb politikai szerveknek nem egészen szimpatikus dolgot talált elkövetni. Nem akarták lecsukni vagy elbocsátani, hanem így adtak neki egy új beosztásban lehetőséget a hiba jóvátételére. Még furcsábbnak tűnt nekem a főkonstruktor, Kovácsházi kiválasztása. Persze elismert haszonjármű-szerkesztő volt, ezt Csepelen a WM-ben több sikeres, részben nehéz külföldi terepeken is jól bevált katonai járművel is bizonyította. Mégis megbíznak benne? Akkor még nem tudtam, hogy a szovjet rendszerben – megfelelő politikai ellenőrzés mellett – ez eléggé gyakori megoldása a fejlesztésnek.

Az új intézet első feladata a Dodge Weapon 3/4 tonnás terepjáró felvételezése volt. Sok új megoldást láttam ezen a munkán, és megtapasztaltam, hogy a korszerű motoroknál a gyakorlott szerelőfűl már nem elég a jó beállításhoz. Egyik feladatom ugyanis a motor fékpadi ellenőrzése volt. Erre a felvételezéshez szükséges kocsin kívül egy külön motort, állítólag az ország legjobban beállított példányát is megkaptuk. A vaskos kötetet kitevő motorleírás szerint a típus hivatalos teljesítménye percenként 3200 fordulatszámnál 92 lóerő kellett legyen.

Délután volt, amire elkészültek a fékpadra való felszereléssel, egy próbára még volt időnk. Bemelegítés után teljes gáznál 75 lóerőt mértünk. Ha a legjobb 75 lóerős, milyen lehet a többi – volt az első gondolatom. De vissza a valóságba! A szabályozáson négy helyen lehetett állítani. A szabályzóhelyek mutatóinak a bejelölt középállástól vett helyzetéből ítélve elődeink szorgalmasan éltek is ezzel a lehetőséggel. Nyilván addig, amíg az „aranykezü” szakemberek fülei a legjobb teljesítmény elérését nem jelezték.

Másnap a műszak kezdetén mind a négy szabályzóhelyen a gyári középjelzésre állítottunk. És felkészülve a hosszas optimumkeresésre beindítottuk a motort. Bemelegítés után teljes gázt adva megmértük a teljesítményt. 3200 fordulatonál pontosan megvolt a gyári 92 lóerő. Befejlezhettük a mérést! Ennyire pontos a szakértő fűl egy korszerű motor besabályozásánál.

Az elefánttemető lakója

Közgazdászok és politikusok között a Szovjetunió gazdasági csődje óta eldöntöttnek látszik az a kérdés, hogy a tőkés piacgazdaság vagy az úgynevezett szocialista tervgazdaság tudja egy állam gazdasági életét eredményesebben működtetni. A kérdés tudományos és szakmai részéhez hozzászólásra nem érzem magam illetékesnek, de azon állításon kívül, hogy nálunk 1949 és 1989 között valódi tervgazdaság nem volt, legfeljebb tervutasításos irányítás, egy nem a gazdaságirányítás rendszeréből eredő, emberi tényezőre is fel kell hívnom a figyelmet. Az USA hadserege ezt a második világháborúba való belépése után kellett, hogy észlelje, amikor több tábornokának és főtisztjének szakmai hírneve csak rövid ideig, pontosan az első komolyabb elvesztett ütközetig tartott.

Olyan nyugalmas és állandó egzisztenciát biztosító helyen, mint az állami MÁVAG, ez a biztos, nyugodt és jól fizető beosztást kereső emberfajta igazán otthon érezhette magát. Még a hivatalos gyárszervezés is – bár csendben, de hátrányos következmények nélkül – gondoskodott azokról, akiknek ilyen hajlamuk valahogy mégis kiderült. A Vezérigazgatóságon volt két szép, nyugalmas szoba. Mindkét szobában több íróasztal és minden asztalon külön telefon. Mert az asztaloknál főtanácsosok ültek. Akikről csak főtanácsos korukban derült ki, hogy a legkisebb kárt akkor okozzák, ha nem csinálnak semmit.

Az elefánttemető egyik lakójával a gyári angol nyelvtanfolyamon ismerkedtem meg. Mint afféle zöldfülű fiatal, először azt hittem, hogy afféle jámbor ügyetlenkedő, aki nem ért saját adminisztrálásához, ezért megelégszik egy nehezebb munka nélküli csendes félrevonulással. Azután rá kellett jönnöm arra, hogy az élet bonyolultabb dolgaiban én még mazsola vagyok. Ez az emberfajta nagyon is talpraesett, és minden helyzetben tud magáról gondoskodni.

Felismerésem egy reménybeli géprendelésnek volt köszönhető. Az autósztály fogazó műhelye a hátsóhidak ívelt kúpkerékeinek gyártásához egy teljes amerikai Gleason-gépsor beszerzésére kapott ígéretet. Az ennek alapján a cégnek írt ajánlatkérést Gleason

sonék nagyon komolyan vették, mert a KGST államokba a háború után ez lett volna az első megrendelésük. Már előzetes tájékoztatásnak teljes gyártmánysorozatuk leírását és a legújabb fogazási rendszerük ismertetését küldték meg több kötetben, kilóra is nagy terjedelemben. A vezetőség úgy döntött, hogy házilag magyar fordítást készített. Engem akartak megbízni, és megkérdezték, mennyit kérnék a különmunkáért.

Alapjában véve örültem volna a megbízásnak, de az anyag egy embernek nagyon sok volt. Amellett valami okból otthoni dolgaimra is kellett az idő. Ezért a főnökökhöz fordultam: nem tudom az egész anyagot elvállalni, és egyébként is fölösleges ilyen sokat lefordítani, hiszen ha később a műhelyben nem értenek valamit, kéznél vagyok, csak egy vasajtó választ el a műhelytől. Ezt be látták, és az anyag a főnökök között körbe járt a döntéshez és rendeléshez szükséges részek kijelölésére. De több főnök volt, a megmaradt részek is még eléggé soknak tündek számomra.

A fordítási díjra tölem kértek ajánlatot. Még voltak akkor magán fordítóirodák, felhívtam hármat, és megkérdeztem, mi a díjtételük. Oldalanként ugyanazt az összeget mondta mind a három. Én tehát ennek a felét kértem. Főnököm csaknem hanyatt esett: nem, nem kérek túl sokat, de nincs erre 2000 forintjuk, csak 800. Erre viszont én voltam kénytelen nemet mondani, mert becslésem szerint így egy utcaseprő órabérért se tudtam volna a munkán megkeresni. Megbízásom tehát kútba esett.

Néhány nap múlva nagy meglepetéssel hallottam, hogy elefánttemető ismerősöm és nyelvtanfolyami kollégám 800 forintért elvállalta a fordítást. Ilyen rosszul becsültem volna fel a munkát? Vagy ő számította el magát ennyire?

Dehogyan számított ő rosszul, csak jobban ismerte a valódi helyzetet. Nem végzett semmi ingyen munkát. A fordításhoz átvette, és hazavitte a teljes dokumentációt. És rövidesen kiderült, hogy a gyárnak még sincsen pénze a gépek megrendelésére. A Gleason könyvek pedig emberi számítás szerint nála maradtak. Ingyen jutott egy jelentős szellemi tőkéhez, amit esetleg később jól lehet kamatoztatni.

Még egyszer megtapasztalhattam, hogy ez az embertípus mennyire megtalálja a helyét. Ez már 1950-ben és a Csepel Autógyárban történt, de az előbbi történethez kapcsolódik. Nagy meglepetésemre kiderült, hogy ő lett a Motorgyárban a fékpadok főnöke. A MÁVAG-ban ugye titkolta ilyen irányú jártasságát, az Autóosztály táján sem lehetett látni.

Történetesen oda került friss diplomával egy vitorlázórepülő ismerősöm. Váltig panaszkodott, hogy nincs munkája, mert főnökétől nem kap semmi megbízást vagy utasítást, a főnök csak ül a szobájában. Jóindulatú hallgató ebből arra következtetne, hogy kifogástalanok voltak a frissen készült motorok. Csakhogy ekkortájt motorjaink minőségét például az üzemi utat hosszan szegélyező, a hibás gyújtás miatt szétnyílt köpenyű tönkrement kipufogó dobok szemléltették. Azt viszont, hogy ismerősöm az elefánttemetőből hogyan értesült a nekünk teljesen váratlan Autógyár alapításról, és hogyan talált kapcsolatot az illetékesekhez, én nem tudom. Persze az elefánttemetőben ráér az ember. A lényeg: a nyugdíj előtti 2-3 évben nyilván jelentősen javított nyugdíjalapján.

DUNAI REPÜLŐGÉPGYÁR RT.

Főnyeremény

A MÁVAG Autóosztályának teljes felszámolását már nem kellett megélnem, szinte az utolsó napokban áthelyezéssel más gyárba kerültem.

Megnyertem a szakmai főnyereményt. Úgy kezdődött a dolog, hogy amikor az Autóosztály műhelye elkezdte a traktorgyártást, oda helyezték a MÁVAG háború alatti repülőműhelyének volt vezetőjét, Takátsy Tibort. Diplomáját az ETH-n, a zürichi műegyetemen szerezte, és a háború alatti Héja és Aradó gyártásban az üzemvezetés mellett mint gyári berepülő is tevékenykedett. Mivel engem egy idő után a traktor szerkesztési hibáinak felderítésével és javításuk megszervezésével bíztak meg, összeismerkedtünk. Hamarosan tudomást szerzett repülési fertőzöttségemről is, így alkalomadtán erről is beszélgettünk. Mivel nem beszélt angolul, megkért Kármán Tódor 1947-ben megjelent híres áramlástani cikkének lefordítására is.

1948 végén, feltehetően a nemzetközi helyzet kedvezőtlen alakulása miatt, felsőbb helyen a hazai katonai repülőgépgyártás, konkrétan az 1945 óta inkább csak nevében és szétbombázott gyártelepében létező Dunai Repülőgépgyár Rt. újraindítását határozták el. Ismeretlen tettes Takátsy Tibort jelölte ki műszaki igazgatónak, ő pedig megkérdezett, lenne-e kedvem a műszaki fejlesztést elvállalni. Természetesen habozás nélkül igent mondtam, hiszen szememben ez a szakmai ötöslottó volt. Takátsy '48 végén elment új munkahelyére, és velem együtt öt MÁVAG-os – egyelőre még a főnökök tudta nélkül – magában készülődött új munkájára.

De az áthelyezés nem ment simán. Amikor az illetékes minisztérium kikért bennünket, a gyár nemet mondott, sőt előttünk még azt is letagadták, hogy tudnának kikérésünkről. Miután a kikérő Nehézipari Minisztérium nem boldogult a MÁVAG vezetőségével, felsőbb szintre vitte a problémát. Onnan utasították a MÁVAG Vezérigazgatóságot, hogy azonnal adjon át bennünket. Erre sem mozdult semmi. Takátsy szólt nekünk, hogy a felsőbb rendelkezést a gyár megkapta, menjünk a Vezérigazgatóságra megsüregetni.

Ott ismét tettetett csodálkozással fogadtak: ők nem tudnak semmiről. De ha már annyira be vagyunk sózva, megengedik, hogy átmenjünk megnézni azt az állítólagos új munkahelyünket. Átmentünk a Dunai Rt. városi irodájába. Ott nagy örömmel üdvözöltek, és azt mondták, kezdjünk el dolgozni, a többi az ő dolguk. Egy hét múlva azután telefonáltak a MÁVAG-ból, hogy a rend kedvéért azért jöjjünk át leszámolni, és hivatalosan kilépnünk. Hát volt ilyen áthelyezés is akkoriban.

FLOTTAVÉDELEM - Amit a szűrőkről tudni kell...

Bárhová megyünk a világban, az élet bármely területét vizsgáljuk, mindenhol találkozhatunk olyan anyagokkal, melyek egy berendezés működését károsan befolyásolhatják. Ezek a szennyeződések vagy szennyező anyagok hihetetlen kárt tudnak okozni élő és élettelen struktúrákban akkor, ha valamilyen módon nem tudjuk onnan hatékonyan eltávolítani őket. E feladat megoldásának legismertebb eszköze a SZŰRŐ.

SZEMPONTOK	SZEMÉLYGÉPKOCSIK	HASZONJÁRMŰVEK, MUNKAGÉPEK
Küldetés	személyszállítás	profit termelés
Üzemeltetési terület	közút, autópálya	közút, mezőgazdaság, építés, bányászat
Üzemeltetési körülmények	tiszta környezet	nagy szennyezőanyag terhelés (pl. porterhelés)
Élettartam elvárás	250–350e km	1,8 – 2,5 millió km
Meghibásodás következménye	kisebb károkozás	termelés kiesés, nagy károkozás

A szűrő mindenhol jelen van, és szinte mindent szűrünk kell. Ezért a szűrőtechnika tudományának számtalan ágazata ismert, ezen belül külön területet ölelnek fel a belső égésű motorok és a hozzájuk kapcsolódó berendezések védelmére szakosodott szűrőgyártók.

A szűrés minőségével szemben támasztott eltérő követelmények (személyautók, haszonjárművek stb.) eredményeként a tagozódás tovább folytatódott, és néhány szűrőgyártó, így köztük a FLEETGUARD is a nagyteljesítményű alkalmazások kiszolgálására specializálódott. Hogy miben tér el egymástól a már említett két felhasználói szegmens, azt a fenti táblázatból olvashatjuk ki:

A táblázatból arra következtethetünk, hogy a nagyteljesítményű alkalmazásokra specializálódott szűrőgyártóknak más a küldetésük, más a felelősségük és más technológiát kell alkalmazniuk a motorok

és berendezések hatékony védelme érdekében.

Üzemeltetői oldalról felmerül a kérdés: hogyan tudok eligazodni egy kínálati piacon, ahol a világ „összes” szűrőgyártója jelen van?

Először a gyártókat kell megvizsgálnunk, melyek tovább tagozódnak a minőség és az ár vonatkozásában. Az eszerinti kategorizálást a lenti táblázat tartalmazza.

Eredeti (OEM) minőségű szűrők

Köztudott, hogy a motorgyártók többsége nem rendelkezik saját szűrőgyárral, tehát különböző beszállítóktól vásárol. Attól lesz eredeti a szűrő, hogy a motorgyár logójával látják el, ezek használatát a márkaszerviz a garancia időtartamára kötelezően előírja. A garanciaidőn belüli kényszer viszonylag magas ár alkalmazását teszi lehetővé. A minőség megfelel az adott motorgyár általános műszaki követelményeinek és műszaki kultúrájának.

A SZŰRŐ GYÁRTÓJA	MINŐSÉG	ÁR
gépgyártó, eredeti szűrő beszállító	eredeti (OEM)	magas
eredeti szűrő beszállító	utángyártott, eredeti (OEM)	közepes
utópiaci szűrőgyártó	utángyártott, másolt	alacsony

Utángyártott eredeti minőségű szűrők

Az eredeti szűrőket beszállító szűrőgyárak saját márkánéven is megjelennek a piacon, az eredetivel (OEM) teljesen megegyező termékkel, azzal azonos minőségben, de jóval kedvezőbb áron. Ebben a kategóriában a termékgarancia teljes körű.

Utángyártott, másolt minőségű szűrők

Az ide kategorizált szűrőgyárak nem működnek együtt a motorgyártókkal, általában kutatás-fejlesztésre sem áldoznak, így jelentős költségeket tudnak megtakarítani. A szűrő előállításához szükséges komponenseket különböző beszállítóktól vásárolják, és másolatokat gyártanak. A minőség helyett kifejezetten a kedvező árra összpontosítanak. Termékeikre korlátozott garanciát vállalnak.

Egy kínálati piacon – mint a szűrőpiac – számtalan márká forgalmazza termékeit, melyek közül nekünk kell felelősségteljesen választanunk.

A döntés szempontjai:

- milyen minőségű védelmet kell biztosítanunk a termelő eszközeink számára
- milyen hosszú élettartamot tudunk elérni a kopás okozta felújításig
- az üzemeltetési és javítási költségeink miként alakulnak.

Elgondolkodtató, hogy egy kamion működtetési költségei között nagyon kis részarányt kitevő alkatrész mekkora befolyással lehet annak élettartamára, megbízhatóságára.

Döntésünk felelősségteljes meghozásához azért vannak támpontok, melyek a következők:

Az ár

Az ár egy értékmérő, mely utal a szűrőgyártó által képviselt minőségi kategóriára, a termékben megtestesülő műszaki tartalomra és a mögöttes szolgáltatásokra. Autós példával élve: a Suzukit vagy BMW-t a vevő megítélése szempontjából – első megközelítésre – az ára pozicionálja a megfelelő kategóriába. Ez így van a szűrőknél is.

Bizonyos esetekben az ár megtévesztő is lehet, mikor egy – az adott piac számára – ismeretlen, közepes minőségű márká, a prémium kategória árszintjén jelenik meg. Ilyenkor évekbe telhet, amíg a

vevői tapasztalatok helyre állítják az „értékrendet”.

A minőség

Az előzőekben láttuk, hogy az ár és a minőség többnyire összefüggésben vannak egymással, tehát a drágább szűrő valószínűleg többet nyújt az olcsóbbnál. De mit tegyen az üzemeltető, ha az összes szűrőgyártó katalógusában – azonos alkalmazást feltételezve – két azonosító cikkszám közé egyenlőség jel kerül? Mégis mi alapján válasszunk? Néhány tanács ennek megkönnyítéséhez:

1. Lehetőleg eredeti (OEM) minőségű szűrőt vásároljunk, mely néhány neves szűrőgyártó kínálatában jelen van a piacon. Közülük legkiterjedtebb hálózattal, - több mint 150 - motor- és berendezésgyártói kapcsolattal a FLEETGUARD szűrőgyártó rendelkezik. Ráadásul mögötte áll a CUMMINS motorgyártó az összes tapasztalatával és technikai háttérrel.

2. Érdemes megvizsgálni az adott szűrő kialakítását, kidolgozását és alkalmazhatóságát az adott géphez.

a) levegőszűrők:

Szemrevételezéssel vizsgáljuk meg:

- a gumitömítés ragasztását
- a szűrőanyag rögzítését a fedelekekhez
- a redők közötti távtartás biztosítását
- a szűrőanyag mennyiségét, hasonlítsuk össze a konkurenciáéval!

Az előállítási költséget a beépített szűrőanyag minősége és mennyisége határozza meg. A szűrőanyag mennyisége bárki számára leellenőrizhető. A redők száma, a redők mélysége és a szűrő magassága alapján a szűrőfelület könnyen kiszámolható. Tapasztalatunk szerint a prémium szűrőmárkák 40-50 %-kal több szűrőanyagot építenek be – azonos alkalmazás esetén – szűrőikbe, mint az alacsonyabb minőséget képviselő gyártók, és ebben az esetben a szűrőanyag minőségéről nem is beszélünk. A beépített szűrőfelület nagysága egyenes arányban áll az áteresztő képességgel és az élettartammal, tulajdonképpen az olcsó a drága!

b) motorolajszűrők:

Kétféle kialakítással találkozhatunk: szűrőbetét és szűrőpatron.

A szűrőbetét esetében a levegőszűrőknél ismertetett módszer alkalmazható az összehasonlításra. Érdemes megvizsgálni a

szűrőbetét mellé csomagolt tömítőgyűrű minőségét is. A szűrőpatron – mely egy zárt tartály – beltartalma a vevő számára nem hozzáférhető. A felbontott szűrőpatronok belsejét vizsgálva, a gyengébb minőségű szűrőknél a szűrőanyaggal való takarékoskodás hasonló arányú, mint amit az előzőekben tapasztaltunk. A szűrőpatronnál érdemes még odafigyelni a tömítőgyűrű minőségére, a csatlakozó menet kialakítására, a peremezés és a ház szilárdságára (lemezvastagság).

A külső kialakításon túl a legfontosabb, hogy a motorolaj-szűrőnek motorspecifikusnak kell lennie, mert:

- áteresztő képességének illeszkednie kell az olajszivattyú kapacitásával
- élettartamának – ezzel együtt a szennyezőanyag-tároló képességének – szinkronban kell lennie az adott motor olajcsere- (szűrőcsere-) ciklusával
- a szűrőbe épített biztonsági szelep nyitónyomásának a motor kenőrendszerében uralkodó nyomásvi-szonyokhoz kell igazodnia
- a fő- vagy mellékáramú részbe épített motorolaj-szűrők szűrőanyag szűrési finomsága jelentősen különbözik egymástól.

Fenti követelmények ellenére, számos szűrőgyártó univerzális szűrőpatronokat gyárt, melyek az azonos kialakítású szűrőfejekre (menetméret- és átmérő-azonosság) motortípustól függetlenül felszerelhetők. Ennek egyetlen indítéka van: a versenyképesség miatti költségtakarékosság (az üzemeltetők kockázatára). Egy biztos, többféle motortípushoz „alkalmazkodó” olajszűrő nem létezik! Ez egy olyan kompromisszumos megoldás, mely egyetlen motortípus igényeit sem tudja kielégíteni!

c) üzemanyagszűrők:

Rendkívül drága alkatrészek védelméről gondoskodnak, hiszen egy rossz választás tetemes károkat okozhat! Kialakításuk hasonló a motorolaj-szűrőkéhez, ezért szemrevételezéskor azonos kritériumokra kell figyelni. Ami viszont abszolút motorgyártó függő, a szűrési igény, mely az üzemanyag-ellátó rendszer konstrukciójához igazodik. Ma már követelmény az 1-2 mikronnál nagyobb szennyező ré-

szecskek kiszűrése, valamint a víz, közel 100 %-os leválasztása a gázolajból. Ennek a kihívásnak csak a prémium szűrőmárkák termékei tudnak megfelelni. Ilyenek például a FLEETGUARD szűrőgyártó FS jelzésű üzemanyag-víz szeparátorai, ahol a gyártó öt rétegű szintetikus szűrőanyagot (STRAPAPORE®) alkalmaz.

d) hűtőfolyadék-szűrők:

Kettős funkcióval bírnak: egyrészt eltávolítják a szilárd szennyeződések, másrészt a bennük lévő adalékanyag kioldódásával helyreállítják a hűtőfolyadék védelmi szintjét.

A szűrő kiválasztásánál újra a prémium márkák jöhetnek szóba. Ennek a területnek specialistája a FLEETGUARD szűrőgyártó, mely a hűtőfolyadék-szűrés és hűtőrendszer-karbantartás kitalálója. Legfontosabb, hogy – amennyiben az eredeti berendezésgyártó adaléktöltettel rendelkező szűrőt ír elő a motoron, akkor az általunk vásárolt szűrő megfelelő mennyiségű (hűtőtérfogat-függő) és a hűtőfolyadékkal kompatibilis adalékot tartalmazzon! Az adalék tablettaként van jelen a szűrőben, rázásra kopogó hangot ad! Egyes szűrőgyártók semmilyen adalékot nem töltenek a szűrőikbe.

Szolgáltatás

Az adott gép- és motortípus beazonosítása, a megfelelő szűrők kiválasztása sokszor csak személyes megkeresés útján lehetséges, hiszen fontos a vevő-eladó közötti személyes kapcsolat megléte. Célszerű olyan megbízható forgalmazótól vásárolni, ahol az általunk üzemeltetett géppark minden típusához szükséges szűrők elérhetők, és a termékekre teljes körű garanciát kapunk. Ilyen szolgáltatást a világban csak a szűrőspecialista cégek tudnak nyújtani, közöttük az UNIFILTER Kft., mely a FLEETGUARD szűrőgyártó képviseli, de ezen túl számos más gyártóval is kapcsolatban áll.

Unifilter Szűrőtechnikai Kft.

3300. Eger, Mester út 8.
Tel./fax: 0036-36/424-136
mail: unifilter@uni-filter.hu

Katonai járművek – MAZ (MZKT) 79221 – Topol-M

Az előző számban már céloztam rá, hogy most aztán egy kimondottan népirtásra tervezett fegyver bemutatása következik. Időnként magam is meglepődöm azon a tényen, hogy az általunk tanult (és szeretett ☺) tantárgyak mindegyike milyen sikeresen segíti elő nagyszámú emberi élet kioltását is. A mostani cikkben részletezett interkontinentális ballisztikus rakétára (ICBM) és az azt hordozó mobil platformra ugyanis nem nagyon tudok rákenni semmilyen békés alkalmazási lehetőséget.

Jártam egy ismeretterjesztő tárgyra, a Traktorokra. Ennek keretein belül volt egy labor Gödöllőn, ahol egy traki károsanyag-kibocsátását méregettük. Itt találkoztam először a Minszki Autógyár katonai célra fejlesztett, de a katonaságunk mélyrepülése (ja boc, reformja) következtében civil karrierbe kezdő járművével, amit arra használnak, hogy terepen fekezzék a traktorokat, megtudva, mekkora a maximális teljesítményük. Az a veszély ugyanis nem áll fenn, hogy bármelyik mai traktor erősebb lenne a MAZ katonai vontatójánál.

Így volt ez már *t* idővel ezelőtt is, amikor a szovjet vezetés kiadta a MAZ-nak, hogy mindenféle tengelyszámú, és teherbírású hordozó-, vontató-, és szállítójárművet kell készítenie. Piac volt, az ország ugyanis nem a pompás útműségről (volt) híres. Így a hadseregen kívül ilyen járművek szolgálnak bányákban, tűzoltóságoknál, úrközpontokban, (Plestesk, Bajkonur), valamint olajmezők feltárásánál Szibériában, ugyanis több modell is sorba köthető egymás után, így többszörözve a vonóerőt a járhatatlannak tűnő terepen. A Topol-M típusú (NATO jelzés: SS-27) rakéta platformjával szolgáló 79221-es modellt 1990-ben állították szolgálatba. Nyolctengelyes, mely tengelyekből a középső kettő kivételével mindegyik kormányzott. Természetesen ebben az esetben nem egymástól független kormányzásról van szó, hanem mind a tizenkét kerék tengelye a fordulási kör középpontjába mutat. Ez azon túl, hogy nagyszerű fordulékonyt eredményez, jelentős kormányrásegítést igényel az ember nagyságú kerekek és az esetleges szibériai terep tükrében. Az általam látott MAZ tulajdonosa mesélte, hogy a 8x8-as, két irányított tengellyel rendelkező változat kormányzásához is néha ketten kellenek. Aztán hogy csak elment-e a szervó,

vagy alaphoz ilyen, arról már nem esett szó.

Mint megannyi harceszköz, ez is a hidegháborút tekintheti szülőanyjának, meg apjának is, de a karrierje ma ismét futóban van. Sajnálatos módon a MAZ ide vonatkozó járműveiről igen nehéz általam is érthető nyelven adatokat fellelni, ezért észrevétlenül áttérnék a Topol-M rakétára. Erről már bőséges információáradat áll rendelkezésre. A világ orosz technikai fejlesztésekre érzékeny, és az interneten már inkább jelen lévő fele ugyanis egy új generációs ICBM-ICBM – hordozó párosításból érthető módon a rakétára fog összpontosítani.

Olyan mértékben új ez a fejlesztés, hogy a Topol-M képes kijátszani az Európában még rendszerbe sem állított, de már igen jelentős nemzetközi feszültséget kiváltó amerikai rakétavédelmi rendszert. Ha ez igaz, nem kéne annyira erőltetni az amerikai rakétavédelmi rakéták kelet-európában történő telepítését, mert meg úgyse védnek, viszont néhány plusz orosz célkeresztet csalogathatnak a régióra.

A fejlesztők nagyon bebiztosították a rakétájukat. Mivel mobil indítóegységgel rendelkezik, Szibéria bármelyik fecsoportjából kinőhet egy atomrakéta, és ennek a kiszámíthatatlanságnak köszönhetően útjának első harmadában semmilyen ellenrakéta nem éri utol. Míg a légkörön kívül tartózkodik a „jármű” ☺, addigra akár az erre alkalmas eltérítő- vagy megsemmisítő rakétákat is odaküldheti az (erre képes = USA) ellenség. Azonban a még meglévő fokozat által biztosított tolóerővel és a fedélzeti repülésirányító rendszer segítségével a rakéta kitérő manővert is tud tenni. A navigáció GLONASS alapú, ami a GPS rendszer orosz megfelelője. Ezen kívül az utolsó, szabadesési szakaszban is védett a robbanófej az elfogására eredő el-

lenrakéták ellen, de azt hiszem nem meglepő, hogy ennek módjáról aztán végképp nincs infó. Védett még lézer-, rádiósugárzás, elektromágneses és 500 méternél távolabbi nukleáris lökeshullámmal (ez az az eset, amikor atombombával lőnek atombombára) szemben is.

Némi technikai adat azért elérhető. Az RT-2UTTKh Topol-M háromfokozatú, szilárd hajtóanyagú rakéta, 550 tonnás nukleáris robbanófejjel. Maximális hatótávolsága 11000 km, ezt egy belföldi Kola-félsziget – Kamcsatka-félsziget teszt során sikerült megmérni, ugyanezt a teljesítményt produkálta a tengeralattjáróról indítható változat (Bulava) is. Átmérője majdnem két méter, hossza 22,7 méter. Az indítási tömeg 47 tonna körüli, ami természetesen az üzemanyag, és a fokozatok fogyása függvényében csökken. Ez azért sejtet valamit a nyolctengelyes hordozójármű teherbírásával kapcsolatban is, nem beszélve a felbocsátás okozta többletterhelésről. Az 1997-ben bemutatkozó Topolhoz hasonlóan a Topol-M-et is indíthatják akár rakétasilóbból is. A hasznos teher 1000-1200 kg, már amennyire hasznos egy fél megatonnás atomtöltet. 2007 decembere óta létezik MIRV változat is, tapasztalt Scorched Earth játékosoknak ismerős lehet a fogalom. ☺ Ez a robbanófej hat darab 550 kilotonnás bombát rejt, melyek a ballisztikus pályára egy adott pontján szétválnak, és a hat töl- tet hat különböző pontra zuhan, megsokszorozva ezzel a Topol-M harcértékét. Kevésbé praktikus oldalról szemlélve még embertelenebbé és pusztítóbbá változtat egy amúgy is iszonyatos fegyverrendszer.

Az orosz haderő mindenféle nemzetközi leszerelési egyezmény (pl. Non-proliferációs egyezmény, lásd: Nuklesz, 2 kredit ☺) ellenére egyre csak növeli a Stratégiai Rakétarendszer méretét. 2008. végére 62 darabra szándékoznak növelni a Topol-M-ek számát a jelenlegi 54-ről, 2015-re pedig már összesen 117 egység van be- tervezve. Ennek fényében valahogy nem re- pesek a gondolatától, hogy újabb rakétate- lepítési verseny bontakozik ki a nagyon- nagyhatalmak közt, és a játszóter ismét Kö- zép-Európa.

Péti!

Airbus A380

Egy repülőgép, amely magáért beszél, melynek kialakítása és lehetőségei eddig sosem látott távlatokat nyitottak meg, és amelyben rengeteg kiaknázásra váró plusz rejlik. Airbus A380.

Az elmúlt hónapokban csupa olyan repülőgépről írtam, amelyek nagyjából egy emberöltővel ezelőtt láttak napvilágot, és azóta is a köztudatban élnek bizonyos mértékben. Szerepelt itt olyan repülő, ami már nem is közlekedik, volt brutális méretekkel rendelkező teherszállítógép és volt közönségkedvenc, kicsinek szintén nem mondható utas-, teher- és amerikai-elnökszállítógép. Ebben a hónapban úgy döntöttem, hogy a tavasz és a megújulás jegyében egy olyan repülőgépről próbálok meg izgalmas információkat közölni, amely teljesen új fejlesztésnek mondható, és amelyről meglehetősen sokat lehetett hallani az elmúlt években a sajtóból.

Az Airbus cég az 1990-es évek elején döntött úgy, hogy felveszi a versenyt az addig monopolhelyzetben lévő Boeing céggel, és megalkot egy minden addiginál nagyobb utasszállító gépet. A Boeing 1970-től folyamatosan gyártott 747-es típusa annyira sikeresnek, kelendőnek és biztonságosnak bizonyult, és ez akkora piaci előnyhöz juttatta a Boeinget, hogy a francia versenycég sem akart kihagyni egy ilyen lehetőséget. A projektet végül 1994 nyarán indították útjára A3XX néven. A fejlesztések és tervezések gyorsan haladtak. 2007. január 18-án találkozott a nagyközönség hivatalosan először a szerkezettel teljesen kész állapotban. Az első tesztrepülésre még 2005. áprilisában került sor. A cég végső soron elérte a célját, alkotott egy nagyobb és erősebb gépet, mint

...felháborodást keltett a cégen belül szolgáló pilóták közt, hogy az A380-ason szolgálatot teljesítők másfélszer akkora fizetést kapnak, mint a B747-esen szolgáló kollégáik...

a Boeing 747-es akármelyik változata. El is keresztelték 'Superjumbo'-nak a repülőjüket, utalva a 747-eseknél használt Jumbo Jet megnevezésre, és az A380-ashoz fűzött remények is beválni látszottak. Sorra jöttek a megrendelések, már a tervezés fázisa alatt is, a legelső bemutatott repülőre fel is festették mind a 16 meg-

rendelő cég logóját. A 2005-ös évben az Airbus hosszú évtizedek óta először több profitot realizált, mint a Boeing. Ilyen sikeresség mellett a repülőgép két-három éven belül visszahozta volna az árát. Előzetes számítások szerint 250 eladott repülő téríti meg a fejlesztés és kivitelezés költségeit, de a dolgok kedvezőtlenül alakultak. A sorozatos csúszások miatt sok cég visszamondta megrendeléseit. Többek között a FedEx is, amely 20 repülőgépet rendelt előzetesen, majd miután visszakoztak az Airbus-tól, bejelentették, hogy 30 db Boeing 707-es teherszállítógépre tartanak inkább igényt (hát igen, a versenypiac már csak ilyen, aki nem teljesít időre, az hitelét veszti, és ezzel egyúttal pénzt is). Ennek ellenére természetesen nem állt meg az élet, és az első A380-as 2007. október 15-én került az első megrendelő, a Singapore Airlines tulajdonába (nem kis felháborodást keltett a cégen belül szolgáló pilóták közt, hogy az A380-ason szolgálatot teljesítők másfélszer akkora fizetést kapnak, mint a B747-esen szolgáló kollégáik). A gép az első menetrend szerinti útját október 25-én teljesítette a Szingapúr-Sydney vonalon. A jegyeket az eBay-en árverezték el, a befolyt mintegy 1,25 millió dollárt jótékonyági célokra ajánlották fel. A legnagyobb

rendelést az Emiratok cég (az Egyesült Arab Emírségek légitársasága) adta le, akik 47 jegyre tartottak igényt.

Mindezen adatok után most

lássuk a dolgok technikai oldalát! Jelen állás szerint négyféle konstrukciója létezik a repülőgépnek. Az első három csupán méreteiben és ebből adódóan, a férőhelyek számában különbözik: A380-700, -800, -900. Az, hogy hány utast képesek szállítani a gépek, attól függ, hogy milyen kialakítással rendeli meg őket egy

légitársaság. Általános azonban, hogy három osztállyal kérik a gépeket, így a 700-as 481, a 800-as 555, míg a 900-as verzió 656 fő szállítására alkalmas. A maximális hatótávolság 14500 km körül van, csak viszonylag apró eltérések vannak típusonként. Az utastér maga három szinten helyezkedik el, ebből a felső kettőn az ülések, az alsó – részben rakodó – szinten étterem és üzletek találhatók. A repülőgép negyedik kialakítása A380-800F névvel fémjelzett, és ez teherszállító gép.



A hajtásról négy darab Rolls-Royce Trent RB-967 vagy négy darab Engie Alliance GP-7267 kétáramú gázturbinás sugárhajtómű gondoskodik, melyek egyenként 340 kN tolóerőt képesek kifejteni. A repülő maximális sebessége 0,89 Mach (1090 km/h), utazósebessége 0,85 Mach körül van. Szerkezeti tömege kialakítástól függően 248 570 és 286 000 kg közötti, maximális felszállótömege 560 000 – 590 000 kg.

Ahhoz, hogy egy repülőtér fogadni tudjon egy ilyen gépet annak rendje s módja szerint – tehát például utashiddal ellátott parkolóhelyen, mivel aki ilyen repülőn utazik, nyilván nem szeretne lépcsőzni, meg buszozni – átalakításokat kell eszközölni. Külön terminálok alakultak a világ nagyobb repterein ahhoz, hogy kielégítsék az utasok minden igényét. A kifutópályával kapcsolatban nincsenek ekkora elvárások, ugyanis az a reptér, amely fogadni tud egy B747-est, az egy A380-ast is le tud szállítani. Remélhetőleg nemso-kára Ferihegyen is találkozhatunk egy ilyen géppel, bár ez újabb megoldandó problémák sorát veti fel...

Gázturbinás autót a népnek! (2.rész)

Akik komolyan gondolták

*Az ötrészes Gázturbinás autók sorozat második darabjában a komolyabb tengerentúli próbálkozásokat mutatom be, ismét Far-
kas Sándor kiváló írása alapján, ahogy megszokhattátok. A cikk
eredeti verziója a <http://autohistory.blog.hu> címen olvasható.*

Az előző számban bemutatott Rover JET1 debütálása idején (1950) már a Csendes-óceán túlsó partján is lázas fejlesztések folytak a gázturbinás autókban való alkalmazásáról. Az autógyártók közül elsőként a General Motors prototípusa, az XP-21 Firebird mutatkozott be 1953-ban. A GM-nél már a harmincas években terveztek gázturbinát, ám az elméletet egy Emmett Conklin nevű férfi ültette át gyakorlatba. Conklin a húszas évektől dolgozott a GM-nek mint tesztszofőr, majd nem sokkal később már a tesztelek felügyeletét látta el. A második világháború alatt repülőgépmotorok ellenőrzését végezte, s valószínűleg itt ismerkedett meg a gázturbinával is.

Nem véletlenül bízták hát rá a háború után a Firebird fejlesztésének irányítását. Az XP-21 kód alatt készülő kocsi formaterve a csonka szárnyakkal és függőleges vezérsíkjával egyértelműen a rakétákat idézte. Az üvegszálás műanyag karosszériában egyetlen ember foglalhatott helyet egy repülőgép pilótafülkéjét idéző buborék-tetejű kabinban. A meghajtásról a Whirlfire Turbo-Power

GT-302 jelű gázturбина gondoskodott, amelynek 375 lóerős teljesítményét egy kétfokozatú erőátviteli rendszer közvetítette. A brutális erőhöz dobfelek társultak, melyeket szokatlan módon a keréktárcsa külső részén helyeztek el a jobb hűtés érdekében.

A Firebird az '53-as Motorama kiállításán mutatkozott be a General Motors többi jövőautója közt, s talán mondanom sem kell, mennyi látogatót vonzott magához. Az autó tesztelését maga Conklin kezdte meg az indianapolisi versenypályán. A kocsit egészen 100 mérföldes (kb. 163 km/h) sebességig gyorsította, majd második fokozatba kapcsolta. Ekkor a hatalmas nyomaték miatt a gumik elvesztették tapadásukat, s Conklin a következő pillanatban állóra fékezte a megvaduló járgányt. "Túl öreg vagyok én már ehhez!", morogta válogatott szitkok között. Így sikerült leszerződtenni a kétszeres Indy győztes, rettenthetetlen Maury Rose-t, akivel folytathatták a teszteket.

Bár sebességi rekordot nem állított fel a Firebird I, azt bebizonyította, hogy a

gázturбина életképes szerkezet. Ezen felbuzdulva, Conklinék belevágtak a továbbfejlesztett Firebird II megépítésébe. Az 1956-ban bemutatott kocsi elődjével ellentétben kifejezetten családi használatra tervezett, négy személyes jármű volt. A titánból készült, szintén Harley Earl tervezte karosszéria alatt egy módosított Whirlfire GT-304 gázturбина dolgozott 200 lóerős teljesítménnyel. A turbinát immáron hőcserélővel is ellátták, amelynek révén csökkent a kibocsátott gáz hőmérséklete és a fogyasztás is – igaz, az utóbbi soha nem volt publikus adat... A kocsi mind a négy keréken független felfüggesztést és tárcsafékeket kapott, a "jövő praktikus családi verdája" imázsnak azonban némileg ellentmond az a tény, hogy a gyújtógyertyákat csak a motor kiemelésével lehetett cserélni. Külön érdekessége, hogy az autó képes volt saját magát vezetni egy aszfaltba épített vezetékes irányító rendszer segítségével.

Ha Firebird II a jövő családi autója, akkor a kétszemélyes Firebird III a jövő sportkocsijának szerepét játszotta el. Külön érdekessége, hogy az autó képes volt saját magát vezetni egy aszfaltba épített vezetékes irányító rendszer segítségével.

Az utolsó, Firebird III koncepció 1958-ban jelent meg. A rakéta-fetisiszta Harley Earl nagyot alkotott a Firebird III-mal; a karosszériát szélsőségesen tesztelt alapján alakították ki, és számtalan szárnyacskát és vezérsíkot kapott. Ha a Firebird II a jövő családi autója, akkor a kétszemélyes Firebird III a jövő sportkocsijának szerepét játszotta el. A kasznit itt is titánból készült, alatta pedig nemcsak egy 225 lóerős Whirlfire GT-305 turbina, de egy 10 lóerős, kéthengeres dugattyús motor is helyet kapott. Ez utóbbi a számos beépített hidraulikus és elektronikus kütyü energiaellátásról gondoskodott; a kocsiban volt Cruisecontrol sebességtartó rendszer, légkondi, blokkolásgátlós fékrendszer, sőt, még a repülőgépekről származó fékezőlapátok is helyet kaptak. Emellett természetesen alkalmazták a Firebird II önrányító Autoguide rendszerét is. További különle-



Harley Earl és a Firebird család

gesség volt a szintén a repülőipartól ellesztett, elektromos fly-by-wire rendszer, amit Unicontrolnak keresztelve építettek be. Ennek leglátványosabb eleme a joystick formájú kormány volt. Ez a megoldás, a bowden nélküli, vezetékes irányítórendszer, a drive-by-wire az utóbbi években kezdett széles körben elterjedni, első autós alkalmazása azonban a Firebird III sugárhajtású kocsiban történt, 1958-ban!

A General Motors gázturbinás kísérletei ezzel nagyjából véget is értek, a Firebird prototípusok leginkább csak a Motorama kiállítás látványosságai voltak, nem valódi kísérletek a piaci bevezetésre.

Elődeihez hasonlóan képes volt bármilyen dízelolaj, ólmozatlan benzin és kerozin üzemanyagokkal működni, 140 lóerős teljesítmény és brutális, 508 Nm-es forgatónyomaték mellett. Mindenki megdöbbenésére az autó nemcsak hogy kibírta az sokszor szélsőséges időjárási viszonyokat, de végül kisebb üzemanyag-fogyasztást produkált, mint az öt kísérő normál motoros kocsik.

Nem így járt el a Chrysler, amely cég a kezdetektől fogva nagyon komolyan vette a fejlesztést, és a gázturbinás hajtást a tömegeknek szánta. A dolog a második világháború idejére vezethető vissza, amikor is a Chrysler konszern tevékenyen részt vett többek között repülőgépmotorok és gázturbinák fejlesztésében is. 1945. után a cég még négy évig dolgozott a hadseregnek, és ezek a háborús tapasztalatokon edződött mérnökök munkálkodtak a személygépkocsiba építhető sugárhajtóművön is. Kilencévnyi fejlesztőmunka után végül 1954-re készült el a személyautóba beépíthető, első generációs Chrysler gázturбина. Ez a 100 lóerős szerkezet már a kezdetektől fogva rendelkezett hűtővel, amely nem csak a kiáramló 650 Celsius fokos gázt hűtötte 260 fokra, hanem a forró levegőt visszavezetve a turbinába, javította annak hatékonyságát, fogyasztását. A kísérleti turbinát egy normál '54-es Plymouth Savoy Coupé kaszniba szerelték, és New

Yorkban a közönség is megcsodálhatta. A fényes bemutató során azonban nem rejtették véka alá a hátulütőket sem, amelyekkel szembe kellett nézni: a különleges anyagok - nikkal alapú szuperötvözetek - alkalmazása és a bonyolult gyártás miatt a költségek még igen magasak voltak.

Ennek ellenére 1955-ben elkezdték a turбина tartóssági tesztjét Detroitban, egy másik Plymouth karosszériába szerelve, szigorú titoktartás mellett. A dolgok olyan jól alakultak, hogy egy évvel később egy standard négyajtós Plymouth Sedan autóban cross-country, vagyis az országot átszelő túrára küldték a hajtóművet. Az autó négy nap alatt teljesítette a 4860

km-es New York – Los Angeles távot, és mindössze két alkalommal kellett szervizelni: egyszer a hajtóáttétel csapágát, egyszer pedig a levegőbeömlő egy részét kellett kicserélni - maga a turбина azonban gond nélkül működött, miközben egész barátnak mondható 18 literes átlagfogyasztást produkált. A túra alapján a turбина és az erőátvitel gördülőcsapágait siklócsapágakkal váltották fel, és egyszerűsítették a kezelést, amely már jobban hasonlított egy dugattyús motoros autéhoz.

A tapasztalatok alapján készítették el a mérnökök 1958. végére a második generációs gázturbinát, amely sokkal hatékonyabb működés mellett - a hűtőrendszer 90, míg a kompresszor 80 százalékos hatásfokot ért el - jóval olcsóbb lett a kevésbé drága anyagok felhasználása miatt. Így a turбина eredetileg 1500 dolláros előállítási költsége jelentősen csökkent, ám még így is messze volt a sorozatgyártásra alkalmas tételtől.

A cég végül 1961-ben indított mindent átfogó támadást a potenciális vevők megnyerése érdekében. Ekkor mutatták be a harmadik generációs CR2A erőforrást, amely elődeihez hasonlóan képes volt bármilyen dízelolaj, ólmozatlan benzin és ke-

rozin üzemanyagokkal működni, 140 lóerős teljesítmény és brutális, 508 Nm-es forgatónyomaték mellett. A hajtóturбина 45 700 fordulat/perc-et pörgött, amelyet egy csökkentő áttétel 5360-as fordulat-számra redukált. Az első turbinánál jelentkező hét másodperces gyorsítási időhúzó - ami a gázpedál lenyomásától a turбина működési sebességének elérésig tartott - két szekundumra csökkentették.



Chrysler Turboflite 1961

Az első demonstrációs jármű a Chrysler Turboflite egy vérbeli álomautó volt, ajtónyitásra automatikusan felnyíló üvegtetővel, gigantikus hátsó légterelő szárnyal, ami a hatvanas évek izomautóit előlegezte meg, valamint elektrolumineszcis belső világítással. A Ghia építésű prototípus csak úgy vonzotta a látogatókat, akik a Chrysler standon közvetlenül mellette megsejmelhették az ugyanazzal a jövőbe mutató motorral szerelt, ám teljesen hagyományos formájú Plymouth szedánt is, valamint egy még földhözragadtabb Dodge 2.5 Ton Pickupot, aminek orrában úgyszintén a CR2A turбина sívított. Ez a trió bejárta szinte az összes autókiállítást a világon, és elismerést szerzett a Chrysler mérnökeinek.

Ekkoriban már az utakon járt több tucatnyi - a források 50-75 példányt említettek - Dodge Turbo Dart és Plymouth Turbo Fury is. A Dodge Turbo Dart modellel még '61 végén végrehajtottak egy ötezer kilométeres átkelést New York és Los Angeles között, s mindenki megdöbbenésére az autó nemcsak hogy kibírta az sokszor szélsőséges időjárási viszonyokat, de végül kisebb üzemanyag-fogyasztást produkált, mint az öt kísérő normál motoros kocsik. Ekkor döntötték el a Chrysler



Chrysler Turbine 1963

vezetői, hogy széleskörű, nyílt tesztnek vetik alá motorjukat, és 1963-ra elkészült a negyedik generációs A-831-2 jelű turbina.

A különleges alkalomra egy 55 darabos limitált modellt (Chrysler Turbine Car) készítettek. Az autókat a cég detroiti kísérleti üzemében gyártották le; mindegyik

Cserébe egy igazán egyedi tulajdonságokkal bíró, közel kétszáz km/h végsebességű autót használhattak, amelyet mindenki megbámult, miközben 66 ezres maximális turbinafordulat mellett elsüvített az úton. A turbina viszonylag egyszerű felépítése és - a nitrogén-oxidokat leszámítva - alacsony károsanyag-kibocsátása komoly alternatívája lehetett volna a kipufogógázok csökkentése miatt egyre bonyolultabb rendszerű belsőégésű motoroknak.

egyedi "turbínavörös" fényezést, szervórésztartó kormányt és fékeket, valamint elektromos ablakemelőt kapott. A látványos külső megjelenés mellett a kétajtós, négy személyes hard top karosszéria nagyban megfelelt az amerikai ízlésvilágnak. Természetesen az autó legfontosabb része a 130 lóerős, 576 Nm-es turbina volt. Ez a teljesítmény a hatalmas nyomaték miatt vetekedett egy 200 lóerős dugattyús motorral szerelt kocsival.

Az autók használati jogát sorsolással döntötték el a mintegy 30 ezer jelentkező között, akikből 203 szerencsés járhatott 3 hónapon keresztül a különleges géppel. A résztvevők lefedték a teljes potenciális vásárlóréteget; 180 férfit és 23 nőt sorsoltak ki, az életkoruk pedig 21 és 70 év között volt. A civil tesztpilótáknak szigorú szabályokat kellett betartaniuk, gondosan ügyelniük kellett mindenre. A mért fogyasztást, az autó visel-

kedését és a személyes benyomásokat naplószerűen rögzítették. Cserébe egy igazán egyedi tulajdonságokkal bíró, közel kétszáz km/h végsebességű autót használhattak, amelyet mindenki megbámult, miközben 66 ezres maximális turbinafordulat mellett elsüvített az úton. A hároméves tesztprogram 1966-ban ért véget; az autók megdöbbentően jónak bizonyultak, hiszen mindösszesen 4% volt a hiba miatti állásidő. A program lezárásával 46 kocsit azonnal megsemmisítettek, a megmaradt kilencből négy még működőképes a napjainkig. Sajnos azonban az is bebizonyosodott, hogy még mindig nem lehet elég gazdaságosan előállítani a gázturbinás hajtóművet; a Chrysler pénzügyi szakemberei legalább százmillió dolláros befektetést ítélték szükségesnek a nagyszériás gyártás beindításához. Ezt a kockázatot viszont nem merte felvállalni a cég, helyette a kisebb lépések elvét követve folytatták a fejlesztést.

1966-ban bemutatták az ötödik generációs turbinát, amely a korábbinál nagyobb hőcserélőt kapott. Még abban az évben elkészült a hatodik generációs turbina, amely 150 lóerős teljesítményével meg egyezett egy korabeli 6.2 literes V8-as motorral, csak éppen kisebb

tömege és a többféle üzemanyag felhasználásának lehetősége miatt jobban használhatónak bizonyult. Az erőforrást egy 1966-os Dodge Coronetbe szerelve tesztelték, majd az EPA-val (Környezetvédelmi Ügynökség) kötött szerződés keretében vizsgálták, és javították a gázturbina károsanyag-kibocsátását, hogy az megfeleljen az egyre szigorodó szabályozásoknak. A dologban azért látott nagy reményt az állami hivatal, mert a turbina viszonylag egyszerű felépítése és - a nitrogén-oxidokat leszámítva - alacsony károsanyag-kibocsátása komoly alternatívája lehetett volna a kipufogógázok csökkentése miatt egyre bonyolultabb rendszerű belsőégésű motoroknak. Az együttműködés 1972-ben kezdődött, és egy sor kompakt méretű prototípus készült, beleértve a drámai külsejű 1977-es LeBaron Turbine Concept Car-t is. Az utóbbiba már a hetedik generációs, 104-123 lóerős, szabad rotoros, víz-turbínahűtéses, elektromos üzemanyag vezérlésű turbinát építették be. Az állami támogatás azonban a nyolcvanas évek elejére megszűnt, és még mindig nem sikerült megoldani a gázturbina legnagyobb hátrányát, a drága előállítását. Emellett egy másik probléma is felmerült: a turbina nitrogén-oxid kibocsátása meghaladta a határértéket. Így a személygépkocsiba szerelhető gázturbina minden ígéretessége ellenére lassan perifériára került.

A személyautóval folytatott kísérletek utolsó képviselője az 1981-es Chrysler New Yorker Turbine volt, aminek leközönése óta néma csönd honol a tengerentúlon... A következő részben az európai és szovjet próbálkozásokat mutatjuk be.

Grafika



Chrysler Turbine LeBaron 1977

Belleville-i randevú

Egy gyönyörű francia animációs film, melyet a nyelvet nem beszélőknek is bátran ajánlok, hiszen alig három mondat hangzik el benne, a tartalmat pedig a mozzulatok közvetítik. És van közlekes kötődése is! Főleg a bicajosok örülhetnek, mert a Tour de France áll az események középpontjában. De a film főcímdala is ismerős lehet a gyakorlott rádióhallgatóknak.

Párizs mellett lakik egy nagymama az unokájával. A kisfiú egyedül van, unatkozik. A nagy először zongorázni tanítaná, ám az unatkozást a srácot. Majd kap egy kiskutyát, de ez sem vidítja fel igazán. A megoldás a naplójában szerepel: mindennél jobban vágyik egy biciklire. Ezt meg is kapja, de a maximalista nagy igazi versenybringást farag belőle: sípját fűjve vezeti le az edzéseket, zuhogó esőben is. Pontosan tartatja az unoka versenysúlyát; s a vacsi után jöhet egy kis kikapcsoló bringázás zenehallgatással egybekötve.

Elérkezik a Tour de France várva várt rajtja, a nagymama egy egészségügyi autón követi a mezőnyt. Ám ekkor feltűnnek a gonosz, fekete emberek, és kiiktatják a nagy kocsiját, majd beállnak sereghajtónak, és felszedik az útközben elfáradt bi-

ciklistákat. A két társával együtt a főszereplő is az autóba kerül. A foglyul ejtett versenyzőket Amerikába viszik egy nagy tengerjáró hajón.

Belleville-be érkeznek, ám a nagymama is szagot fog, és ő is átkel a tengeren, az unokája után. Nincs hol aludnia, de a Belleville-i hármaskör (ez a film francia címe is) befogadják. Három megvénült előadó-művésznőről van szó, akik együtt laknak egy kis lakásban, a használati tárgyakkal zenélnek, és minden áldott nap békát esznek, sütvé, főzve vagy éppen rántva. Külön specialitásuk a nyeles kézigráttal való békafofogás, amitől robban az egész tó ☺. Így ötven, a kutyussal kiegészülve, vágnak bele a lehetetlennek tűnő akcióba: megkeresni az eltűnt versenyzőket.

A szálak a helyi maffiához vezetnek.

Folyamatos transzban tartják a bicajosokat, s illegális versenyeket rendeznek, ahol a többi maffiafőnök tehet fogadásokat. Itt viszont kegyetlenül folyik a játék: amelyik biciklis kidől, az a halál fia abban a pillanatban.

Hősnőink felfedezik a helyet, s elindulnak, hogy kiszabadítsák a rabokat. A békafofogó-trükkal lefegyverezik a lelkes fogadókat, majd a falon áttörve elindulnak befelé. Csak két bicajos maradt, még mindig önkívületben vannak, s csak pedáloznak, mint az örültek. Itt egy mókás autós-bicajos üldözés veszi kezdetét, ahol bármilyen eszköz megengedett: a vállról indítható rakétavetőtől kezdve a nagy ortopéd cipőjéig minden. Végül hőseink megmenekülnek, s egy jobb élet felé tekernek.

A látványvilág az, ami igazán lenyűgöző. A figurák elnagyoltak, nem a szépségüket, hanem a testi hibáikat emelik ki. De pont emiatt mondhatjuk, hogy rendkívül életszerű környezetben játszódik a történet. Egy egyszerű, könnyű kikapcsolódást ígérő alkotás, mely a szemet is gyönyörködteti.

Vera

Vegyes felvágott

Ne féljetelek, nem a nagy múltú szegedi szalámigyár legújabb termékeiről fogok írni, csupán körülnéztem az egyik internetes könyvtárház „konyhájában” az után kutatva, hogy milyen táplálkozási csodamódszerekkel bolondítják a jó népet manapság.

Meg kell hagyni igen bőséges a választék, csak mérlegelni kell, hogy mi az, amit (még) elhiszünk. Persze továbbra is mindent elárasztanak a bombabiztos fogyókúrázási tippek, mert a mai világban sokan már szinte hobbiként üzik az effajta kísérletezgetést - kisebb-nagyobb (általában kisebb) sikerrel. Na meg a téma fejesei is előszedték minden kreativitásukat, hogy jól meg tudjanak élni az egyre inkább elhízó társadalmak hitegetéséből/kizsebeléséből. Ahhoz, hogy a nyerőnek beállított stratégiákat közelebbről megismerjük először a bankszámlánkat kell karcsúsítanunk attól függő mértékben, hogy mennyit bír a gyomrunk.

Ráakadtam egy-két meglepő és kételkedésre alapot adó ajánlatra, például, hogy 10 évet fiatalodhatunk 30 nap alatt. Az ap-

dét-guru pedig most épp azt derítette ki, hogy a süti rosttartalma és az édesítők serkentik az emésztést. Más könyvek szerint lehetőségünk van rá, hogy segítségül hívjuk a biológiai óránkat a fogyáshoz, válasszhatunk 12 egységen alapuló, majd öt elemhez kapcsolódó étrendet, de találtam tízparancsolatot is, méghozzá az agyserkentő táplálkozását, melynek egyik pontja például, hogy „Alkalmazunk kíméletes konyhatechnikai eljárásokat”. Remélhetőleg nem arra céloztak, hogy szegény, ártatlan sárgarépát pszichológusnak kell felkészítenie arra, hogy meg lesz pucolva.

Akik szeretik a kémiát, azok is élvezkedhetnek, mert a hozzáértők megalakítottak egy glikémiás indexnek nevezett viszonyszámot, a szénhidráttartalmú élelmiszerek vércukoremelő képességét fejezi ki

a glükózhoz képest. Egy másik ideillő tipp pedig, hogy a vér sav-bázis egyensúlyának megtartásával az alacsony energiaszintnek, a rossz emésztésnek, a fölös kilóknak, a testi fájdalmaknak és a betegségeknek állítólag lőttek.

A legviccesebb az volt, mikor egymás után leltem rá a következő kincsekre: *Fogyjunk a Holddal*, valamint *Mars és Vénusz diétán*, már azt hittem, hogy az életmód kategória helyett véletlenül a csillagászati művek között kalandozom, és elgondolkodtam, hogy a Napot vajon mikor emlegetik majd. Nem is kellett sokáig várakoznom, és ráletem a *Táplálkozás a fényben* című könyvre, ami a spirituális fejlődést elősegítő étrend kialakításához ad tanácsokat, tehát tulajdonképp üdvözlésig kajálhatjuk magunkat, ha úgy akarjuk.

Egy ősi bölcsességgel búcsúznék: napi egy alma elegendő, hogy az orvost távol tartsuk a háztól – különösen, ha pontosan célunk. Jó étvágyat mindenkinek!

Schererzádé

Programajánló

Benne vagyunk a tavaszban, így programokban még mindig nincs hiány. Legszívesebben kizavarnék a hegyekbe mindenkit, keresetek egy csendes tisztást, és kártyapakli, sakktábla vagy bármi hasonló – esetleg egy üveg bor és egy jó barát – társaságában élveznétek a jó időt. De a legtöbben csak este szabadulnak, éjszakai járat meg csak a Normafához van, így marad a városi szórakozás.

Kezdjük talán a „világot jelentőssel”. Napjainkban divatos a stand-up comedy műfaja, amihez sokan Fábry és Badár nevét kapcsolják. Nos, ennek a stílusnak egy másik dimenziójába vezet el a nézőt egy „nagyöreg”, a 70 esztendő Sándor György, *A semmittudás egyeteme* című műsorával. Ha valaki szereti Rejtő Jenőt, akkor ismeri a klasszikust: *Vesztetgár a Grand Hotelben*. Színpadon a Nemzetiben, fáradságuk beljebb, a hotel egyes lakóival ellentétben az előadás végeztével Önök távozhatnak...

„A zene az kell” – ezt már sokan megénekelték, és mi, egyetemisták, akik a napi hajtást, életünket zenei aláfestéssel próbáljuk elviselhetővé tenni, ezt nagyon is átérezzük. Lássuk hát az elkövetkező hetek kínálatát-

nak krémjét. Éled a PeCsa, két nívós koncert is lesz rövidesen: külföldről a Morcheeba teszi tiszteletét április 28-án, majd bő két héttel később a PASO, a magyar ska zene legnevesebb képviselője 5. születésnapját ünnepli egy nagyszabású bulival. Éled a ZP! Szabad tér, ZÖLD sziget a város közepén jó zenével – de hisz ezt a helyet senkinek nem kell bemutatni! És mivel a sok tánc, séta és zárthelyi után megszomjazik a tisztelt hallgató, május 8-án nem szabad kihagyni a Budapesti Pálinkafesztivált! Régi idők legnagyobb fesztiválja: május elseje is a nyakunkon van. Mivel hosszú hétvégét kapunk, programok mindenhol lesznek, nagyüzem a zenekaroknak és táncegyütteseknek, élvezet a közönségnek. A fővárosban valószínűleg idén is a Városlige-

ti Majális mozgatja majd meg a legtöbb embert.

A végére egy kis mozi: kétórányi pihenő vagy izgalom, mindenkinek ízlése szerint a légkondicionált teremben a széles vászon előtt (nem, nem a zúgó számítógép-hűtőre és a 19” WSVGA képernyőre gondoltam...) Klasszikus autós filmnek ígérkezik a *Speed Racer*, csak utca helyett versenypályán – de minden más adott: családi kötődés, gonosz vetélytárs, és fájó emlékek... rég bevált recept. Egy csepp dél-amerikai valóságot(?) mutat be az *Ahová a pápa is gyalog jár*, melynek története kicsit talán furcsa, de az alkotás mindenképp figyelemreméltó. Csakúgy, mint a legújabb Marvel-adoptáció. A képregény-fanatikusoknak bizonyosan ismerős Tony Stark, a Vasember. Ha még így sem, akkor pótolod ismereteidet! Ez a mű – ha csak Hollywood tönkre nem tette a történetet – el fog térni az eddigi megszokottaktól.

Jó szórakozást, és sok friss levegőt!

András

The Wikipédia - avagy enciklopédia modern módra

Annak álma, hogy összegyűjtsük a világ minden tudását egy fedél alatt, az ósidőkből fakad, és visszavezethető az antik Pergamonig és az alexandriai könyvtárig. A jelen kor vívmányai lehetőséget teremthetnek arra, hogy ez megvalósuljon.

Az emberek azt szokták mondani, hogy a tudás közkincs. Manapság az információ megszerzésének egyik leggyorsabb és legegyszerűbb módja biztosan az internet. Azt mondanám, hogy vannak még emberek, akik kérdésükre a választ nem az interneten kezdik el keresni, de róluk is lassan azt fogjuk kérdezni: „És mit eszik”?

Amint felszökkenünk a netre, keresni kezdünk valamelyik keresőprogrammal, és egyre gyakrabban kapunk hivatkozásokat a Wikipédiára. Ebben nincsen semmi meglepetés, az enciklopédia nagyjából napi 60 millió látogatóval bír, akik közül jó néhányan nemcsak olvassák, hanem szerkesztik és bővítik is az oldalt. A *Wikipaedia* elődje, a *Nupedia* nevű ingyenes enciklopédia volt, amely egy bonyolult rendszerre épült, a bővítéséhez jól képzett szerkesztőkre volt szükség, és a cikkek elké-

szítése is nagyon lassúnak bizonyult. Az ezredforduló táján Jimmy Wales és Larry Sanger a Nupedia-projekt vezetői különböző módszerekkel próbálkoztak, hogy kiegészítsék ezt egy nyitottabb rendszerrel. Egy Ben Kovitz nevű programozó dolgozott akkoriban egy hipertext rendszeren, mely kiváló lehetőséget teremtett Sangernek és Walesnek, hogy alkalmazzák a rendszert az enciklopédiájukon. 2001. január 15-én el is indult saját oldalán az angol Wikipaedia, mely azóta egyre több nyelven működik, és bővül. A magyar változat 2001. szeptember 5-én indult el Wikipédia elnevezéssel.

A Wikipédia nyílt tartalmú és - néhány kivétellel - bárki által szerkeszthető, bővíthető. Ez adja erejét, és okozza gyengeségét is egyaránt. Bár a felhasználók által felvitt címszavak tartalmát szakemberek értékelik, elkerülhetetlen, hogy megjelenje-

nek az értelmetlen, elfogadhatatlan tartalmak. A minél jobb minőség érdekében a szerkesztéshez irányelvek, segítségkés és mentorok állnak a wikipédisták rendelkezésére.

A rendszert a Wikimedia Alapítvány üzemelteti, mely számos más kezdeményezést is felügyel. Ilyenek például a Wiktionary, Wikiquote, Wikibooks... stb. Megemlíteném ezek közül a Wiktionary-t, melynek célja, hogy szabad szótár készüljön minden nyelvre. Az elterjedtebbek már most is igen nagy szóadatbázissal rendelkeznek, mely nagy segítség például a nyelvtanuláshoz. Nem kell könyvet lapozgatni, gyorsan ki tudjuk keresni az ismeretlen szavakat az egynyelvű szótárból, és sokszor még a helyes kiejtéseket is meg tudjuk hallgatni.

Remélem a cikknek köszönhetően még többen lesznek wikipédisták, akik tudják, hogy a tudás semmit sem ér, ha nem osztjuk meg másokkal.

Angel

REJTVÉNY

Rejtvény

KÖZHÍR

2008. április 66/3

Játékszabályok:

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.

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

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 jobbra elhelyezkedő folyamatos számsor összegét adják ki. Egy sorban illetve oszlopban csak egyszer szerepelhet ugyanaz a szám.

	23	11		10	32		11	4	21		
11			7			13				14	
18			16			10					16
10			17			6			16		
		14						16			
		15					15	13	11		
	29					10					
	28										
7						22					
			14			16				22	
14					8			10			
				8				10			5
8			19								
									6		
13			14			13				13	



*Szakállasak a viccek?
Előre tudtad a poénokat?
Nem ütik meg a humorkü-
szöbödöt? Akkor küldj
olyan vicceket, amelyeket
még Te sem ismersz!*



Az amerikai, a japán és a székely beszélgetnek. Mondja az amerikai:

- Nálunk olyan fejlett a technológia, és olyan gyorsan és precízen dolgozunk, hogy amikor a 100 emeletes felhőkarcolót építjük, még nincs kész az utolsó 10 emelet, de már lehet indítani a liftet, mert mire felér, már kész is a felhőkarcoló!

Erre mondja a japán:

- Nálunk olyan fejlett a technológia, és olyan gyorsan és precízen dolgozunk, hogy amikor a 10 km-es alagutat építjük, még nincs kész az utolsó 4 km, de már lehet indítani a forgalmat, mert mire ideérnek az autók, már kész is az alagút!

Végül mondja a székely:

- Nálunk ugyan nem olyan fejlett a technológia, és nem is dolgozunk valami precízen, de amikor 7 órakor elkezdjük építeni a szeszfőzdét, 8 órára már teljesen részegek vagyunk!

Egy 90 éves bácsi ellenőrző vizsgálatra megy az orvosához. Az orvos kérdezi tőle, hogy van.

- Nagyszerűen érzem magam, doktor úr. Fél éve újra nősültem. A feleségem 20 éves és három hónapos terhes. Mit szól ehhez, doktor úr?

A doki gondolkodik, aztán megszólal:

- Hadd mondjak el egy történetet. Ismerek egy vadászt, aki sosem hagy ki egyetlen vadászikényt sem. Egyszer azonban véletlenül az esernyőjét viszi magával a dzsungelbe a puskája helyett. Szembetalálja magát egy oroszlánnal. Ráfogja az esernyőt, céloz, és meghúzza a ravaszt, vagyis a gombot. Bumm! Az oroszlán abban a pillanatban elterül a földön.

- Ez lehetetlen! Biztos, hogy valaki más lőtte le! - hitetlenkedik az öregúr.

- Na látja! - mondja a doktor. - Nekem is ez a véleményem.

A férj hazamegy, és azt mondja a feleségnek:

- Nézd, milyen jó téli gumikat vettem akciósan!

- Hülye vagy, nekünk nincs is autónk!

- Mér' te is hordasz melltartót....

Mi a különbség a kigyó és a takarítónő között?

- A kigyó harap, de a takarítónő Maris...

Egy ügyvéd elmegy kacsára vadászni. Lő is egyet, de a kacsza beesik egy elkerített birtokra. A birtok tulajdonosa, egy öreg paraszt éppen ott kapálgat.

- Uram, legyen szíves, adja már ide azt a kacsát! - kéri az ügyvéd.

- Dehogyan adom, az én földemre esett, tehát az enyém! - mondja az öreg.

- Nana! Én egy ügyvéd vagyok, velem ne szórakozzon! Ha nem adja ide, akkor úgy beperelem, hogy mindenét elveszti! - fenyegetőzik az ügyvéd.

- Várjon csak! Itt, vidéken a vitás ügyeket a "három rúgás törvénye" szerint rendezzük. Hajlandó alávetni magát?

- Az mit jelent?

- Én kezdem. Maga megfordul, én meg háromszor jó fenébe rúgom. Ha bírja, akkor cserélünk, és maga jön. Annál az igazság, aki tovább bírja.

Az ügyvéd végigméri az öreget, és azt gondolja: "Ezt a fazont kirúgom a világból is, ennél egyszerűbben úgysem tudnám elintézni a dolgot."

Szóval, belemegy. Az öreg kezd. Nekiszalad, és egy akkorát rúg az ügyvédbe, hogy az beleremeg.

A második rúgás akkorára sikerül, hogy az ügyvéd az orrával felszántja a földet.

A harmadikra még a szeme is könnyes lesz.

Leporolja magát, és odafordul az öreghez:

- Na, forduljon meg, most én jövök!

Az öreg megpödrí a bajszát:

- Jól van, feladom. Vigye a kacsáját!

Száguldozik egy motoros az országúton, egyszer csak nekicsapódik a bukósisakjának egy veréb. A veréb elájul. A motoros megsajnálja, hazaviszi. Otthon beteszi egy kalitkába, ad neki egy kis kenyeret, vizet, és elmegy dolgozni. Kis idő múltán a veréb magához tér és körbepillant:

- Te jó ég! Rács, kenyér, víz! Csak nem halt meg a motoros?

A horgász kifog egy aranyhalat.

-Szép kövérke vagy, majd hazaviszlek vacsorára.

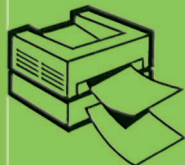
-Á ne, fogyódom. Menjünk inkább moziba.

- Mi a himzés ellentettje?

- A nőzés.

Eta Néni Fénymásolója

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



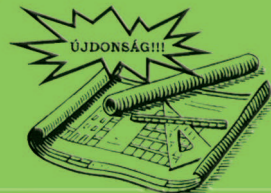
Nyitva tartás:
H-CS: 7:30 - 17:30
P: 7:30 - 15:00
Szo: ZÁRVA



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, Koktélbárral Várunk benneteket szeretettel
Hétfőtől - Csütörtökig 19:00 - 2:00-ig

Elérhetőségek:
(06/1) 463-29-03
www.habar.hu

HaBár

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



LEGJOBB ÁRAK A NECKERMANNTÓL!

BULGÁRIA
Aranypart

Hotel Kamtschia Park***
☉1 hét, 2 ágyas szobában, reggeli

47 700,-
/fő ártól

KRÉTA
Panormo

Appartements & Studios Castelli***
☉1 hét, 4 fős apartmanban, ellátás nélkül

48 000,-
/fő ártól

ZAKYNTHOS
Vasilikos-Strand

Studios & Appartements Celia***
☉1 hét, 2 ágyas szobában, ellátás nélkül

52 200,-
/fő ártól

MALLORCA
El Arenal

Hotel Arcadia/Arcadio**
☉1 hét, 2 ágyas szobában, reggelivel

63 900,-
/fő ártól

www.neckermannborze.hu

A részvételi díjak tartalmazzák a megjelölt szállodai szolgáltatást, ellátást, a repülőjegyárat és a transzfereket.
Nem tartalmazzák az illetéket (Bulgária: 19.000 Ft/fő, Kréta, Zakynthos: 23.000 Ft/fő, Mallorca: 22.000 Ft/fő),
a biztosítást, mely külön fizetendő. Részletes ajánlatok a Neckermann Börze 2008 Nyár katalógusban találhatók.





2008. április 66/3

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

Felelős kiadó:

Váczi Kenny Attila

Felelős szerkesztő:

Bella Cut-man Dániel

Kari lap felelős:

Maszlavér Átnyálazom Gábor

Főszerkesztő:

Pölczman Gumicukimérgezés Balázs

Tördelőszerkesztők:

Erdődi Eső lány Zsófia

Hukics Nemszínvak István

Olvasószerkesztők:

Fiskál Aranyosakasünik Szandra

Tóth EgyigaziHős Csilla

Design:

Osváth-G. Kellkép Péter

Zsákai Jajneemár Balázs

Terjesztési felelős:

Hennel Puffinlekvár Tivadar

Írták:

Angyal Rovatomvan? Róbert

Bán Mindjártvége Veronika

Bella Holnapnyomda Dániel

Bozzay NoComment... Melinda

Felföldi Mostmárvan Péter

Fiskál Gyorsulalaptop Szandra

Dr. Gedeon MÁVAG József

Molnár Összevissza András

Orosházi Szülinapos Tamás

Osváth-G. Autózzunk Péter

Pölczman Azelőbb Balázs

Valamint köszönet a beszámolóért a
Hallgatói Képviselőtagjainak és a
Főkormányos-jelölteknek!

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