



H

KÖZHÍR

A BME Közlekedésmérnöki Kar HÖK Lapja



Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem
Közlekedésmérnöki Kar

2008. március

66/2

Vörös álom

Az igavonók



Central Europe Rally



II. Oldtimer Expo

Nem mind arany...

Katonai járművek



Egy legenda véget ér
Búcsú a V8-astól?



TARTALOM

Tartalom

2008. május 66/4

Kedves Olvasó!

Éppen kezdünk belelendülni, és már látjuk is a fényt az alagút végén. Vagy hogy a vizsgaidőszakra konkretizáljam a problémakört, a kivilágított alagút végén a koromsötét betonfalat.

Ugyan az idei Karinapoknak legnagyobb sajnálatunkra már egy hónapja vége, de mivel egy igazi Közlekes sosem feledi az életérzést, mégis szakanyarodnék ide egy gondolat erejéig. Még mindig nem tudom kiverni a fejemből a kortesbeszédeket, mert bár egyiknek sem az volt a célja, hogy elgondolkoztassa az embereket, de az jelenthet valamit, hogy ennek ellenére sikerült. Sokan végzősként vettek részt az idei KN-en, de valamiért az az érzésem, hogy csak az egyetemi tanulmányaiknak érték a végére, és még sokáig itt lesznek velünk.

Nem csak a nagybetűs életre való felkészülés szempontjából fontos maga a kar. Biztosan sokan felveszik még a csapatpólóikat vénebb és ezzel együtt tapasztaltabb fejjel is, mesélnek róla az unokáiknak, és amíg tehetik, visszajárnak, ha csak egy-egy buli erejéig is. Ez a Karinapok igazi üzenete, ha szabad ilyen bölcsésznek tűnő szókapcsolatokat használni, hogy aki az „A” lapon a bűvös helyen jelöli meg karunkat, és az a megtiszteltetés éri, hogy felvételt nyer ide, az egy egész életre szólóan nyer felvételt, és nem fog szabadulni. Nem feltétlenül az 5+ életérzésre gondolok, amit ugye már feltartóztathatatlanul próbál elhomályosítani a BSc, hanem hogy valami megfoghatatlan kötelék tartja össze a karunkat, ami nem függ attól, hogy hol tartunk éppen életpályánkon!

Éppen ezért sok szerencsét és kitartást kívánok útravalóul a végzősöknek, a még maradékkal pedig ősszel ugyanitt, ugyanilyen szellemiségben találkozunk, kibővítve a társaságot az elsős újhullámmal! Mindenki pihenje ki magát, nyári gyakorlatozzon egyet, és újult erővel belevágva az évbe, ismét megmutatjuk majd, hogy mit is jelent: „Csak egy csapat van: Közlekkar!” És természetesen ennek KN-es megfelelőjét is! ☺

Forgassátok nagy szorgalommal aktuális számunkat, hisz mint mindig, most is Nektek készült, s Ti általatok. Továbbra is várjuk a vállalkozó szelleműeket a Köz hír szerkesztéséhez a kozhir@kozlekkar.hu címen, vagy az ősszel is kéthetente tartott üléseinken és persze az észrevételeket az újsággal kapcsolatban. Most mi is jól megérdemelt nyári szünetünkre vonulunk! Majd figyeljétek a hirdetőtáblákat!

Addig is a stáb nevében sikeres vizsgaidőszakot, jó hangulatú fesztiválokat, tengerparton barnára sülős külföldi nyaralást vagy balatoni borozgatásokat kívánok mindenkinek! Ősszel újra itt, Veletek!

Jó utat a Közlekesnek!

balasnyikor

Köszöntő

Hírek röviden

Nem mi mondtuk

Hallgatói Képviselő beszámoló

2

3

3

4 - 5



Egyetemi Napok

Formula Student

Miért jó TDK dolgozatot írni?

Az oktató is (volt) ember

Menedzsment Akadémia

6

6

7

8 - 9

9

Egyetemisták a környezetért

A görögdinnyétől a nemzetközi ...

Interközlek

Nem tekernek többé

10

11

12 - 13

13



Sivatagi show – Házhoz jött a Dakar

II. Oldtimer Expo

AutoHistory

Egy legenda véget ér

Vörös álom – Az igavonók

14

15

16 - 17

18

19

Katonai járművek

A-90 Orlyonok

Haláli sz..(éklet)

Nem mind arany

20

21

22

24



Programajánló

Szörfmánia

Iron Hook

Rejtvény

Viccek

Hirdetések

Közkinccs

23

24

25

26

27

28

28



2008. május 66/4

Hírek röviden

Két illegális bentlakó a múlt héten ki lett lakoltatva a Baross Gábor Kollégiumból. Ellenük fegyelmi eljárás indul. A fegyelmi eljárás indításának oka a Kollégiumi Házi Rend megsértése, és az internet felhasználási szabályok áthágása.

A BSc-s hallgatóknak június 20-ig, az osztatlan képzésben résztvevő hallgatóknak június 27-ig tart a vizsgaidőszak.

Az előzetes tárgyjelentkezés vége június 27-e 23:59 perc, ezután nyáron nem lehet tárgyakat felvenni, legközelebb majd csak a szeptemberi regisztrációs héten.

Aki a szociális pályázatának eredményét szeretné felhasználni a kollégiumi férőhely igényléséhez, azoknak az alábbi bontás szerint kell az igazolásaikat bemutatnia:

- BSC képzésben résztvevőknek: június 16-tól 20-ig.
- Egyetemi képzéseseknek: június 23-tól 27-ig.

A szociális pályázatok leadási határideje:

- szeptember 1-től (regisztrációs hét első napjától) szept. 12-ig.

Aki szociális pályázatot szeretne leadni, annak előzetesen regisztrálnia kell a

szoc.sc.bme.hu honlapon, ahol további információkat is találtak.

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

Mindenkinek sikeres vizsgaidőszakot kívánok, a nyárra pedig jó pihenést és sok bulizást! ☺

Gejza

Nem mi mondtuk...

Rovatunkban tisztelt oktatóink legnépszerűbb mondataiból gyűjtünk össze egy csokorra valót.

„A kacsaláb még hiányzik a kastély alól, pedig már megvettem hozzá a körömrészelőt.”
„Kínában az van, hogy: Kell 8 millió segédmunkás holnapra? Van!”
„Ha Svájcban késik a járat, akkor ott valami nem svájci, vagy a vonat vagy az óra.”
„Elhiszed, hogy nálunk úgy átalakul az életmód, hogy a topmenedzser céges biciklit kér?!”
„Nem tudom, hogy a delikvens erre gyúrt-e egész héten, de a 13-ból 0 kérdésre tudott felelni.”
„Felláncolta a biciklit a lámpaoszlopra 3 méter magasra olyan eszközzel, amivel uszályokat szoktak kikötni.”
„Magyarországon úgy függ össze az egészséges életmód és a kórházi ellátás, hogy ha többen kerékpároznak, többet ütnek el.”
„Azt még elhiszem, hogy a balatoni kompozásban van ráció, mert ugye kevés hidat építettek eddig a Balatonra.”
„Ugyan jön a nyár, az ujjatlan lesz a divat, de azért oda ne tegyétek a kezeteiket!”
„Zöltséges néni üzemmód: vizes táblára írok, és az örökre ott marad.”
„Ha nekem leadnak jegyzőkönyvet, kereshetem a gyakvezetőt vagy kijavíthatom. De ez utóbbi fel sem merül!”
„Már kezdett fölállni a szőr a hátamon, hogy hogyan fogom megmagyarázni, ha ez is 50 mCb lesz!”
„Ezt értjük? Vagy érezzük legalábbis?”
„Komolyan beszerzek egy színes krétát, vagy elveszem a kisfiamtól! De biztos sírna...”
„Most megideologizálom, hogy miért oldottunk meg még egy példát: hogy a tábla másik felén ülök is láthassanak közelről Bode-diagramot.”
„A mézkenésű motornál nincs finomabb járgány.”
„Bűnös hanyagságunk okán ilyen nincs a példatárban.”
„Kelvin... Olyan híres, hogy majdnem teret neveztek el róla!”
„A többi feladnám házi feladatnak postán, hátha nem érkezik meg!”
„Nem azért építünk magas kéményeket, hogy tájékozási pont legyen!”
„Ehhez maguknak kötelezően hozzá kell olvasni, vagy kiírják magukra, hogy 'Bachelor voltam, hülye maradtam'!”
„Látom a szemekben a bólogatást.”
„Hogy lehet embert rezgésen nélkül utcára engedni?!”
„A ma este iránytechet írónak szeretném kérni Fragmától az I need a miracle című számot...”

(Közlekedésgazdaságtan)
(Közlekedésgazdaságtan)
(Közlekedésgazdaságtan)
(Közlekedésgazdaságtan)
(Közlekedésgazdaságtan)

(Közlekedésgazdaságtan)

(Közlekedésgazdaságtan)

(Közlekedésgazdaságtan)

(Logisztika gépei és eszközei)

(Elektrotechnika)

(Elektrotechnika)

(Elektrotechnika)

(Irányítástechnika)

(Irányítástechnika)

(Irányítástechnika)

(Hő- és áramlástan)

(Hő- és áramlástan)

(Hő- és áramlástan)

(Hő- és áramlástan)

(Hő- és áramlástan)

(Hő- és áramlástan)

(Mechanika)

(Mechanika)

+1 (Roxy Rádió)

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

HK beszámoló



Sziasztok!

Nagy Gábor vagyok, szavazataitok alapján a Hallgatói Képviselő új Iroda- és kultúrfelelőse. Mindenkinek köszönöm, aki hozzájárult ahhoz, hogy erre a posztra

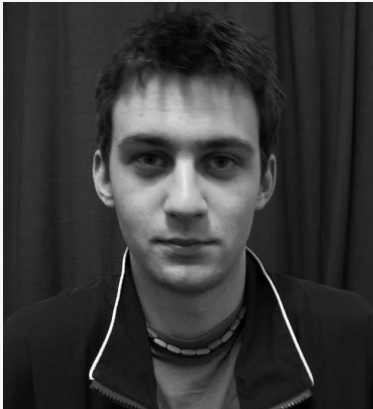
kerülhessek! Eddig a Mentor Gárda tagjaként főként az alsóbb évfolyamok ismerhettek meg a gólyatáborban és az első évük során. A felsőbb évesek pedig szinte minden kari rendezvényen élvezhették a PSZB áldásos munkájának gyümölcsét, ahol Iberrel, Imivel, Viktorral és Annuval szorgoskodtunk az elmúlt két évben. Azért jelentkeztem erre a posztra, mert régóta aktívan részt veszek karunk közösségi életében, és mivel két éve mentor vagyok, némi tapasztalattal rendelkezem ezen a téren.

Új helyemen feladatom az iroda naprakészen tartása, hogy ezzel is elősegítsem a Hallgatói Képviselő többi tagjának munkáját, illetve a nem sportos öntevékeny körök vezetése, a Mentor Gárda irányítása, és a kulturális ügyeket is nekem kell intéznem. Egyelőre nem szeretnék semmit ígérgetni,

igyekszem inkább munkámmal minél több kellemes meglepetést okozni! Terveim a jövőre nézve: az öntevékeny körök újraélesztése, és minél eredményesebb működtetése, és amennyire csak az időm engedi, a kulturális élet felpozícióba. Munkám nagy részét azonban mégis a Mentor Gárda vezetése fogja kitenni. Az új rendszerek sokaságában, mindenkinek jól jön egy kis segítség, főleg az elsősök számára nagyon fontos ez. Nagy hangsúlyt kell azonban arra is fektetni, hogy az elsősök még frissen, tele energiával berobbanjanak a közösségi életbe, és feltöltse az új generáció a Habárt és az oda vezető folyosót.

Ez úton is boldog, fesztiválokban gazdag nyarat kívánok mindenkinek!

Biggali



Sziasztok!

Fekete Márton vagyok, a kar másodéves hallgatója. Először is szeretném megköszönni a bizalmatokat, ennek köszönhetően lettem a Hallgatói Képviselő Sportfelelőse. Az elmúlt fél évben lehetőségeimhez mérten próbáltam segíteni elődöm munkáját, részt vettem a Kari Napok néhány sportrendezvényének megszervezésében és lebonyolításában. Ebben az évben megrendezésre kerülő Egyetemi Tájékoztató és Sport Fesztivál szervezésében is közreműködtem. Betekintést nyertem a karon és az egyetemen működő sportéletbe, amely nagyon megtetszett. Ezért tartozom nagy köszönettel, hogy ennek – remélem még sokáig – részese lehetek!

Teendőim nem sokban fognak eltérni az eddigi sportfelelősi feladatokról. Fel-

adatom lesz a kari sportélet szervezése, irányítása, a sporttal foglalkozó öntevékeny körök működtetése, illetve reményem szerint új sportkörök megalakulásának segítése. A legrégebben működő és legnépszerűbb ilyen öntevékeny kör az Iron Hook. A szakosztály fő feladata a kupa megszervezése, illetve a különböző bajnokságban szereplő csapatok támogatása. Jelenleg két szakosztálya van a karunknak, a kosárlabda és a röplabda szakosztály. Előbbi, a Közlekedés Henger az Universitas B osztályában küzd a pontokért, míg a röplabdások a következő szezont az első osztályban kezdenek meg!!! Nagyon népszerű a Testépítő Kör által üzemeltetett konditerem. Bizonyára tudjátok, hogy a kollégiumban van lehetőség kerékpárok kölcsönzésére. A kerékpárok kölcsönzéséért és karbantartásáért a „Biciklis” Kör a felelős. A kerékpárok kivételével az összes többi sportszert a sportszertárból lehet kölcsönözni, illetve rajta keresztül szerezünk be újakat. A Baross Diáksportkör vezetőjeként az én feladatom lesz a kari csapatok és a fenti öntevékeny körök felmerülő igényeinek kielégítése, problémáik megoldásának elősegítése legjobb tudásom szerint.

Bizonyára tudjátok, hogy vannak a karon jelenleg nem üzemelő szakosztályok. Amennyiben van rá igény, céljaim között szerepel majd ezeknek a beindítása,

továbbá az én feladatom lesz, hogy a kar hallgatóinak érdekeit képviseljem a különböző fórumokon. Ilyenek például az Egyetemi Hallgatói Képviselő sport-üggyel foglalkozó bizottságának ülései. Itt merülnek fel a rendelkezésre álló termek beosztásával kapcsolatos problémák, sportpályázatok elbírálása, a Műegyetemi Sportnapok megszervezése, sportolási lehetőségek bővítése. A másik fórum, melyen képviselnem kell a kart, a Műegyetemi Atlétikai és Football Club (MAFC) által szervezett közgyűlés. Ez az anyagi és egyéb támogatásokon kívül az egyetemi sportélet egyesületi hátterét erősíti.

Célom ezeken az üléseken, hogy a kar számára a lehető legelőnyösebb döntések születessenek, melyek a kar hallgatóinak sportolással kapcsolatos elvárásait minél nagyobb mértékben kielégítik. Remélem sikerült rávilágítanom a tevékenységemmel kapcsolatos teendőkre, problémákra!

Bármilyen sporttal kapcsolatos kérdéssel, nehézséggel, észrevétellel nyugodtan forduljatok hozzám személyesen vagy nem személyesen (e-mail címem: fekete.marton@kozlekkar.hu)! Mindenkinek jó sportolást, és aktív pihenésben gazdag nyarat kívánok!

Marci



Sziasztok!

Szűcs Gábor vagyok, a kar másodéves BSc-s hallgatója. Bár tudom, hogy egyedül jelentkeztem a Kollégiumi felelős posztra, mégis szeretném mindenkinek megköszönni, hogy szavazatával bizalmat adott nekem.

Egy éve lakom a Baross Gábor Kollégiumban, ahol megtapasztaltam a boldog, egyetemi kollégista mindennapi életét. ☺ A Kollégiumi Ügyekkel Foglalkozó Bizottság tagjaként azonban volt alkalmam jobban megismerni a mostani feladatkörömhöz kapcsolódó ügyeket, és azt, hogy hogyan is működik a rendszer. Ekkor tudtam meg, hogy valójában a kolléga felelős munkája igen összetett és felelősségteljes munka, ugyanis számos emberrel van közvetlen kapcsolatban. Ezt a posztot betöltve, a bizottság fontos feladatának tekintem első sorban, hogy az igénylési procedúrát minél jobban leegyszerűsítsük, például a neten való jelentkezés lehetővé tételével. Az idei nyáron már valószínű, hogy a Neptunos jelentkezés is valamilyen formában beindul. De a Neptun megbízhatóságát ismerve biztos, hogy egy ideig még megmarad a jelenlegi jelentkezési forma is, tehát a formanyomtatvány kitöltése, leadása. A be- és kiköltözést is szeretnénk gördülékenyebbé tenni, a tavalyi év tapasztalataiból kiindulva. Természetesen cél továbbra is, hogy a komfortot nö-

veljük tusolók, mellékhelyiségek felújításával, tanulószobák fejlesztésével. Jelenleg is folyó ügy a Házirend és Kollégiumi Felvételi Szabályzat megújítása, aktualizálása, reméljük, hogy minél hamarabb elkészül. A kollégiumi ügyek mellett érdekelnek még az oktatási és szociális ügyek is, ezen a területen is segédkezni szeretnék.

Remélem, munkámmal segítségetekre leszek! Ha bármi kérdések lennének kolival kapcsolatban, akkor nyugodtan keressetek meg személyesen (BGK 318) vagy e-mailben (szucs.gabor@kozlekkar.hu)!

Jó utat a Közlekesnek!

Szűcs



Sziasztok!

Bodó Tibor vagyok, a kar másodéves BSc-s hallgatója. Először is szeretném megköszönni, hogy bizalmat szavaztatok nekem, remélem, úgy fogom a munkámat végezni, hogy erre rászolgáljak.

Azért jelentkeztem Gazdasági felelősnek, mert három féléve vagyok a Kari Diák Jóléti Bizottság tagja. Ez idő alatt sokan találkozhattatok is velem a szocitám leadásánál, és úgy gondolom elegendő rálátást szereztem ahhoz, hogy tudjam, milyen feladatokkal jár ez a HK-s poszt. Jelenleg a feladatkörömhöz a szociális pályázatokkal foglalkozó részem ismerem a legjobban, így terveim főként a szocitám rendszer javítására irányulnak. Mint sokan tudjátok, most már elektronikusan kell pályázni a szociális juttatásokra, terveim közt szerepel segíteni ennek az internetes felületnek a felhasználóbaráttá és a pontozási rendszer igazságosabbá tételét, valamint azt szeretném, hogy az igazolások leadása gördülékenyebben mehessen végbe. De természetesen nem akarom elhanyagolni a többi fontos dolgot sem, ami egy gazdasági felelős feladatköréhez tartozik, gondolok itt például az ösztöndíjakra és a Hallgatói Képviselet gazdasági ügyeinek intézésére. Szeretnék hatékonyan együttműködni a kollé-

giumi felelőssel, mivel sok hallgatónak szüksége van a szociális pontjaira a kollégiumi felvételhez, és persze a többi HK-sal is.

A saját feladataimon felül, remélem, lesz időm és lehetőségem más feladatok el látására is, melyek nem a posztomból eredő elfoglaltságok, ezáltal, remélem, még jobban megismerhetem az egyetem és a kar életét.

Igyekszem, hogy a munkám segítséget nyújtson abban, hogy mindenki az általa kívánt módon tölthesse el az egyetemi éveit.

Tibi

II. BME Egyetemi napok

Az előző év sikerein felbuzdulva az Egyetemi Napok Szervező Bizottsága úgy döntött, hogy idén ősszel megismétli a főváros legnagyobb szabadtéri, egyetemi fesztiválját.

Április 29-én a K épületben, az EHK tárgyalótermében tartott sajtótájékoztatót Orbán Balázs, az Egyetemi Napok Szervező Bizottságának vezetője. Rendkívül lelkesen beszélt az előző év statisztikai adatairól, a látogatottsági számokról, elmondta, hogy összesen 13500 fő jött el a programokra, ami napi átlagban 4500 embert jelent. Kiemelte a szerda esti koncertet, ahol a Bikini és Dévényi Tibi bácsi lépett fel, és amelyet négyezren hallgattak végig.

A tavalyi történések összefoglalása után rátért az ideiről, még nagyobb volumenűre tervezett programsorozattal kapcsolatos dolgokra. Elhangzott, hogy idén több rendezvény lesz látogatható, több helyszín lesz – persze továbbra is idetartozik a K épület,

a Műegyetem rakpartja valamint az egyetem kertje, de új helyszíneként mutatkozik be a Bogdányfői sporttelep. Az ottani programok épp a két új, műfüves pálya avatóünnepségével esnek majd egybe. A rendezvény új elemekkel bővül majd, de maradnak tavalyról már ismert programok is, mint például a BME-kvíz, a stand-up comedy minden este, valamint a fizikai Guinness-rekord kísérlet. Két színpadot állítanak majd fel, amelyen lehetősége lesz az amatőr zenekaroknak is a bemutatkozásra (együttal a szervezők várják ezen együttesek jelentkezését a cikk végén megadott elérhetőségeken).

A tavalyi pólokállítással kapcsolatban a szervezők a következő fontos dolgot

hangsúlyozták: sajnálatos módon történtek pólólopások, és a tolvajok nem kerültek elő. Az így károsultakat kívánják kárpótolni a rendezők egy emlékpólóval, amelyen az 'Elveszett a pólóm az I. BME Egyetemi Napokon' felirat áll majd. Ezzel természetesen nem helyettesíthetők az olykor ereklészámba menő ruhadarabok, de mégis egyfajta emlék marad. Az érintetteket kéri a szervezők, hogy az itt megadott e-mail címen jelentkezzenek!

Már csak egy kötelességem maradt, elárulni azokat a bizonyos elérhetőségeket. ☺
A rendezvény honlapja:
www.egyeteminapok.bme.hu
E-mail cím: egyeteminapok@sc.bme.hu
Telefonszám: 463-3836.

Összefoglalva tehát: bármilyen kérdésre szívesen válaszolnak, illetve a pólok tulajdonosait és a zenekarok jelentkezését várják a szervezők.

Pál

Formula Student

Na, vajon miről fog szólni ez a cikk? ☺ Vannak ilyen hozzáink hasonló műszaki értelmiséget produkáló egyetemeken. Ezek az egyetemeken meg sok kreatív ember, akiket az a közös cél vezérel, hogy a megszerzett elméleti tudást gyakorlati síkra vigyék át. Ennek a váagnak az egyik megnyilvánulása a Formula Student.

A kezdeményezés az volt, hogy hallgatói körök összemérhessék tudásukat egy együléses versenyautó elkészítésétől egészen a járgányok versenyéig. A program alapvetően európai, de jelentkezhetnek csapatok bármely egyetemről a világon. Az első hasonló megmérettetésre 1981-ben került sor az Egyesült Államokban (Formula SAE), ennek mintájára hívták életre a Formula Student-et Európában, de emellett Ausztráliában is létezik hasonló verseny, és ezek között a szabályok hasonlósága teremti meg a kapcsolatot, és az átjárhatóságot.

A feladat nagyon komplex, a semmiből kell létrehozni a versenyautót, ezenkívül a menedzselés is teljes egészében a hallgatók feladata. A tervezésre, a különböző alkatrészek és részegységek előállít-

tására, legyártására, és összeszerelésére külön csapatok vannak, az általuk előállított elemekből kell elkészülnie a versenyautónak. Ez nagyszerű lehetőség arra, hogy a leendő mérnökök megtapasztalják, milyen is a csapatmunka, és az egyéni felelősségvállalás együttese. Ez a program szervezőinek nem is titkolt szándéka!

Nem csak a gyorsaság számít ebben a megmérettetésben. Szempont az is, mennyi pénzből sikerül előállítani a prototípust, így az mennyire piacképes. Ez a tényező sok tulajdonságtól függhet, így még a jármű megjelenését is értékeli, a kezelhetőségről, kényelemtől, biztonságról nem is beszélve. Emellett a hivatalos honlap (www.formulastudent.com) szerint feladat az is, hogy a résztvevő csapatok megtervezzék a versenyautó sorozatgyár-

tását évi 1000 darabos termeléssel, 21000 euró alatti költség mellett.

A versenyeket minden év júliusában szervezik, idén július 10-13-ig Silverstone-ban. Nincs közel, de ingyenes lesz a belépés, és a parkolás is, ami Angliában nem kis szó ☺. Lényeg, hogy ekkorra a mi egyetemünk csapata is el szeretne készülni saját gépével, aminek jelen pillanatban a honlapjuk (frt.bme.hu) szerint a váza, és a motorja van meg. Néhány alkatrésze azért még szükség van egy jól működő és a követelményeknek megfelelő járműhöz. Őszintén remélem, hogy a júliusi versenyig össze is áll minden, és a Silverstone-i aszfaltcsíkon a BME csapata odaken mindenki! ☺

Péteri!



Miért jó TDK dolgozatot írni?

Hány olyan tárgyból mernétek most azonnal vizsgára menni, amelyből előző félévben jó jegyet kaptatok? Jellemzően úgy alakul a hallgatók élete, hogy vizsgák, zh-k előtt kampányszerű tanulás ezerrel, majd stabil felejtés ezerrel.

Az agyunk úgy működik, hogy amivel nem foglalkozunk, azt elfelejtjük, azt tudjuk megjegyezni, amiről vissza-visszatérően gondolkodunk. Ha nem használjuk azt, amit megtanultunk, elfelejtjük még mielőtt igazán megértettük volna, és kérdésessé válik a sok erőfeszítés értelme. A mérnöki munka lényege az alkotás. Az, hogy leírjátok egy papírra, amit a tanár bácsi mondott, vagy megoldotok egy győgyepéldát úgy, ahogy a tanár bácsi mutatta, annak nem sok köze van az alkotáshoz. Az alkotást nagyban segíti több ember együttműködése, valamint ha méríteni tudunk az elérhető információkból. Az együttműködés és az információgyűjtés hatékony módját is gyakorolnunk kell. A zh-kat és vizsgákat pedig nem az együttműködés és az információmerítés gyakoroltatására szervezik, bár sokan ígéretes lehetőségeket látnak a dologban... ☺ A számonkérések nem tanítanak meg arra sem, hogy saját gondolataitokat hogyan közvetíthetitek mások felé. Ez pedig fontos ebben a világban!

A tanulás értelme, hogy alkotni tudjunk. Ha pedig alkotni próbálunk valamit, akkor az visszahat a tanulásra, segíti a mélyebb megértést, segít megjegyezni a tanultakat. Élényszerűen megelevenedik mindaz, amit korábban passzívan befogadtunk. Ha egy választott témával foglalkoztok, az sok tantárgynak kézzelfogható értelmet ad. Látjátok, hogy mi mire jó, lelkesítő látni, ha valami működik. Picit mögé láthattok annak, hogy amit tanultatok, az hogyan alakult ki az idők folyamán sok-sok ember tapasztalata nyomán. Fejleszti az ítéletképeségeket is, ha valamilyen elmélyültök: meg tudjátok állapítani, hogy mi az az ismeret, amit egy kis munkával Ti is össze tudnátok hozni, és mi az, ami igazán értékes és tiszteletre méltó. Jó átérezni, hogy mindent, amit tanulunk, emberek alkottak, és mi is emberek vagyunk, előttünk is állnak lehetőségek.

Egy jó téma kapcsán olyan oldaluk

ról ismerhetitek meg társaitokat, konzulenseiteket, amelyről másképpen alig. Az együtt gondolkodás élménye nagyon inspiráló tud lenni. Ha csak a magatok öröme foglalkoztok valamivel mélyebben, az is nagyon jó a tanulás, a megértés szempontjából. De akkor kerek igazán a munka, ha valakinek be is számoltok róla. És erre nagyon jó lehetőséget ad a TDK. Ha munkátokból TDK dolgozat születik, akkor annak kapcsán új embereket is megismeretek: a dolgozat elkészítése után általában találkozhattok a dolgozat bírálójával, a TDK konferencián pedig társaitokkal, és a jelen levő nálatok tapasztaltabb emberekkel. Véleményeket hallotok a munkátokról. Építő megjegyzéseket, amire Ti nem gondoltatok, vagy egyszerűen csak egy visszajelzést arról, hogy hogyan sikerült átadni a gondolataitokat.

Miért jó tehát TDK dolgozatot írni? Pótolja az egyetemi képzés hiányosságait, segít alaposabban megtanulni azokat a tárgyakat, amik leginkább érdekelnék Titeket. És aki elkészít egy TDK dolgozatot, az sokkal könnyebben és bátrabban kezd majd hozzá a szakdolgozatához, diplomamunkájához is. Ráadásul a mérnöki munka során sem zh-kat kell írni, hanem témákkal kell foglalkozni, alkotni kell, és beszámolni embereknek a munkátokról.

Gyakori a bátortalanság, hogy „áh, mit tudnék én csinálni kis egyetemistaként...”. Tény, hogy TDK dolgozatért még nem adtak Nobel-díjat. De nem is ez a cél! Nagyon kevés emberrel találkozhattok, aki igazán jelentős és újszerű dolgokat képes alkotni. Viszont sok olyan érdekes feladatot lehet találni, amit még nem oldott meg senki, vagy meg lehet oldani másképpen is, mint ahogyan már megoldották. A TDK dolgozat elsődleges hozadéka, hogy Ti magatok sokat tanultok, tapasztaltok általa, a többi a ráadás. Bele kell vágni, és meglátjátok, hogy képesek vagytok szép, értékes munkát kiadni a kezetekből. Ha ügyesen dolgoztok rajta, akkor elégedet-

ten, jó érzésekkel veszitek majd kézbe a dolgozatotokat, rajta a nevetekkel. Ha mégis kétségeitek vannak, nézzetek meg egy TDK dolgozatot (szerintem bármelyik tanszéken szívesen mutatnak a korábbi évek terméseiből), vagy menjetek el hallgatóként az őszi TDK konferenciára. Meg fog erősíteni Titeket abban, hogy ha ösztöszeszeditek magatokat, Ti is képesek vagytok kellő színvonalú munkát készíteni.

Azért ahhoz, hogy szép dolgozatot írjatok, nem árt már tavasszal, nyáron célirányosan foglalkozni a választott témával. Sosem késő elkezdni, de az őszi nagyon rövid. Előzmények nélkül szép dolgozatot írni őszi munkakezdéssel már szinte csodaszerű tett, amellet kisebb fajta illetlenség...

Szólni kell róla, hogy a TDK elbírálás rendszere sem lehet tökéletes. Nem egyformán szigorúak a dolgozatok bírálói, nem egyforma segítséget adnak a konzulensek sem. És a konferencia-előadások véleményezése is tartalmaz szubjektív elemeket, nehéz 10-20 perc alapján megítélni hónapok munkáját. A témák színessége miatt egy-egy szekción belül sem könnyű az egyes dolgozatok összehasonlítása, a különböző szekciók között pedig még nehezebb. De biztosak lehetnek benne, hogy érdeklődő, jó szándékú elnökök, alelnökök, titkárok fogják hallgatni az előadásaitokat. Az a fő, hogy Ti magatok büszkék tudjatok lenni a munkátokra, és akkor biztos, hogy kaptok pozitív visszajelzéseket. Aztán hogy a pontozkodásból mi jön ki, az már nem annyira lényeges! ☺

A TDK munkának van egy hátránya is: ha ráéreztek az ízére, és mélyebben foglalkoztok valamivel, sok kötelező követelményt hiábavalóságnak, időpocsékolásnak fogtok tartani. Igen, a tananyag, az oktatás, a számonkérés sem tökéletes. De ne feledjétek, hogy itt az egyetemen mégiscsak az a fő feladatotok, hogy teljesítsétek a kiszabott követelményeket! Venni kell az akadályokat, a TDK munka pedig kiválóan alkalmas arra, hogy emeljétek a saját tanulmányaitok színvonalát. Hogy milyen magasra emelitek, az rajtatok múlik!

Kovács Krisztián

Az oktató is (volt) ember...

Mostani számunkban nem mindennapi ember kerül terítekre: Tettamanti Tamással beszélgettem, aki oktató, kutató és zenész egy személyben, a Közlekedésautomatika Tanszék doktorandusza.

Kérlek, mutakozz be pár szóban!

A Közlekedésautomatika Tanszék PhD hallgatója vagyok 2007 szeptembere óta, kutatási területem a közúti forgalomirányítás. Ebből adódóan természetesen részt veszek a Közúti Közlekedési Automatika I. és II. nevű szakirányos tantárgyak oktatásában, amelyek - ha valaki pontosan halad az egyetemi tanulmányai - negyed-és ötödévre esnek.

Ezeket kívül a tanszék többi tárgyának oktatásában is segédkezem, úgymint Elektrotechnika laborokban (ebben a félévben egyes és kettes elektro laborok), valamint Irányítástechnika II. laborokban. Jövőre pedig Irányítástechnika II. gyakorlatot is fogok vezetni.

Ha már belekezdünk a speciális témákba - amennyire én tudom, ez gyorsforgalmi és városi közlekedés, illetve ezek összehangolt forgalomirányítása - tudnál erről mesélni bővebben? Például, foglalkoztok a budapesti közlekedés javításának lehetőségeivel is?

Valóban nagyon sok probléma van Budapesten is, de ez általánosan elmondható a világ nagyvárosairól. Nagymértékben növekszik a motorizáció, és a következményeket egyre inkább tapasztaljuk a saját bőrünkön is. Mi azzal foglalkozunk, hogy a klasszikus közúti forgalomirányítást hogyan lehet kibővíteni modern irányításelméleti módszerekkel. Ez egy igen terjedelmes téma, amin belül számomra a gyorsforgalmi út és a városi közlekedés összehangolása a kitűzött téma-terület. Ebben az évben egy összehangolt, autópálya-felhajtó és változtatható sebesség-korlátozó (változtatható jelzésképű táblák) szabályozó rendszeren dolgoztunk. A szabályozóban például LQ controlt is alkalmazunk, ami az Iránytechnika II. tananyag része is. Ezen kívül egy hét csomópontból álló hálózat - ez Kőbányán van - irányításának fejlesztésével foglalkozunk, ahol MPC (Modern Predictive Control) felhasználásával igyekszünk optimális forgalomáramlást biztosítani. Az

alapvető cél a kapacitás-kihasználás növelése, a megállások számának csökkentése.

Az említett szakirányos órák keretében többek között ilyen rendszerekről is tanulhattok. Oktatjuk például az Európában és az USA-ban már használatos modern forgalomirányítási stratégiákat is. Igyekszünk gyakorlatorientált tananyagot összeállítani, hogy megismerjétek a modern forgalomirányító berendezések tulajdonságait, és ki is tudjátok majd használni a bennük rejlő lehetőségeket. Az új gépek közül van egy ACTROS VTC 3000 nevezetű berendezésünk a tanszéki laborban, amit a hozzánk járó hallgatók közelebről is megismernek a Közúti Közlekedési Automatika II. tantárgy keretében. Ez a gép sok helyen kerül majd üzembe az elkövetkező években Budapesten.

Apró érdekességként kérdezném: te magad vezetsz-e, és ha igen, milyen gyakran?

Természetesen vezetek. Azonban nem napi rendszerességgel, mert szeretem a közösségi közlekedést is használni, de hétvégén rendszeresen ülök autóbá.

Akkor vezessük is át a következő témát! Gondolom, ehhez kapcsolódik az is, hogy hétvégenként koncertekre is kocsival mentek.

Igen, a koncertekre is kénytelenek vagyunk autóval menni, hiszen vinni kell a hangszereket, erősítőket, ami nehezen menne BKV-val... és főleg éjjel, a koncert után.

Hogy az olvasók is tudják, miről beszélünk: te ugyebár jazz zenét játszol a Tettamanti Téma nevű együttesben - talán szerzel is zenét?

Igen (mosolyog).

Amennyire tudom, a banda többnyire a saját számait játssza.

Mindenkinek vannak saját számai is a repertoárunkban, de túlnyomó részben én szerzem a zenét. Ez természetesen olyan, hogy van egy váz (harmóniamenet, téma), ezt leviszem a próbaterembe. Van, amikor már nagyon ki vannak érelve ezek



a dolgok, és mindenkinek le van kottázva pontosan. Amennyiben még kevésbé kiforrott ötleteim vannak, akkor a többiek segítségével együtt alakul ki egy újabb darab. Tehát ezért ez egy közös szerzemény is ilyen módon.

Ahogy hallgattam a játékodat, abban nem annyira lehet felfedezni a mérnöki precizitást, a kimértiséget. Hadd tegyek fel egy kicsit talán gonosz kérdést: melyik áll közelebb a szívedhez: a zenélés, vagy az itteni munkád?

Akkor kicsit korábban kezdem. Zeneművészeti szakközépiskolába jártam klasszikus trombita szakra, ami valahogy nem ment annyira, és nem is éreztem azt, hogy azzal megfelelően előre tudnék lépni. A reáltantárgyak viszont jól mentek, így jött az egyetem. Menet közben - elég későn sajnos - találkoztam a jazz-el, mikor már ide jártam. Akkor jelentkeztem a Kőbányai Könnyűzenei Stúdióba - amit pont most fejezek be -, és ott a műfaj rabja lettem. Igazából nem tennék különbséget, és nem állítanék fel rangsort. Két teljesen külön világról van szó, amik viszont nagyon jól kiegészítik egymást az életemben. A zenének egyébként nem is kell feltétlenül a pontosságról és precizitásról szólnia. Az egyetemi munkámban azt szeretem nagyon, hogy kutatással foglalkozhatok egy érdekes témában, ami ráadásul hasznos is. Az oktatást is nagyon szeretem, hiszen emberekkel foglalkozni jó dolog. A zene pedig az életem másik fele!

Milyen hangszer az a szárnykürt? Merthogy te trombitán és szárnykürtön játszol.

A neve egyszerűen a német fordításból - Flügelhorn - ered. Hogy honnan szár-

mazik ez a furcsa név, nem tudom, de a kürt tulajdonképpen rámutat a lényegére. A trombitához képest az alapvető különbség ugyanis az, hogy a hangtónusa teltebb, mélyebb, ez egyfajta puhaságot ad a hangszínnek, hasonlóan a vadászkürthöz. Így inkább lírai számok előadására alkalmas ez a hangszer.

Hogy állt össze a zenekar? A kőbányai iskolában találkoztatok?

Részben. A dobosunkat teljesen más vonalon ismertem meg. Akkor ő egy blues zenekarban dobolt, és egyik koncertjük alkalmával én beálltam hozzájuk jammelni, majd később már rendszeresen játszottam velük. Mikor később megalapítottam a zenekart, egyértelmű volt, hogy ő lesz a dobos a jazzformációban is. A többi tagot pedig valóban a kőbányai suliból ismerem. Illetve fél éve egy szaxofonossal bővült a zenekar, aki szintén „kívülről” érkezett.

Egyébként te tősgyökeres budapesti vagy? Szereted is a várost? Sokak szerint Budapestet megszokni lehet, megszeretni nem.

Én itt születtem, és nagyon szeretem a várost. Szerintem gyönyörű a sok nyújjével-bajával együtt, ezt el kell viselni, ugyanúgy része a magyar valóságnak, mint akármi más. Egyébként - szerencsémre - jó néhány külföldi fővárosban jártam, de nálam Budapest még mindig az első háromban benne van, szépségét tekintve.

Ennyi elfoglaltság mellett gondolom, kevés szabadidőd van, mégis, azt a keveset mivel szereted tölteni?

Azt csakis a családdal lehet, így is hiányolnak, jogosan. Többre nem marad idő.

Lezárásképpen még annyit: mit üzennél a hallgatóknak?

Most legyen szigorú tanár bácsi, vagy jó fej oktató? (nevet) Amit én szeret-

nék látni a jövőben, az csak annyi, hogy kicsit több lelkesedéssel bírijanak a hallgatók. Mert szerintem enélkül az életben semmit nem érdemes csinálni. Tudom, hogy vannak olyan tárgyak, amiket kevésbé szeretünk - ezzel én is így voltam -, de próbáljunk meg mindenben értelmet találni, különben sokkal nehezebb lesz az egész. A másik két üzenet pedig a reklám helye. ☺ Válasszátok a közúti közlekedési szakirányt, mert ez egy nagyon érdekes terület, amit a későbbiekben is jól fogtok tudni hasznosítani! És gyertek le bátran egy-egy klubbeli koncertünkre!

Köszönöm az interjút.

Én is köszönöm.

András

Egy hét vegytiszta egyetemista élet

A bulizás élményét bármelyik nyári fesztiválon meg lehet találni, de a Menedzsment Akadémia (MA) ennél sokkal többet nyújt. Hiába van ott egy rendezvényen sok ember, ha ők végig idegenek maradnak egymásnak. Itt a közös programoknak köszönhetően rövid idő alatt szinte mindenkiből haver lesz, vagy annál is több...

Mi is az a Menedzsment Akadémia? Nem öltönyös, aktatáskás, komoly úriemberek gyülekezete, nem is csupán „Buli, haverok, Fanta” - életérzés. Ennél sokkal többről van szó! Egy hét vegytiszta egyetemista élet, fűszerezve nagy bulikkal, új barátságokkal, lányokkal és fiúkkal, mindez nyakon öntve egy nagy adag ízelítővel a manager élet legjavából, kiválogatva a legérdekesebb részeket. Ez különbözteti meg a tizenkilenc éve folyamatosan megrendezett, minden egyetem és főiskola, bármely szakos és évfolyamos hallgatója számára nyitott Menedzsment Akadémiát a többi gólya- és egyéb tábortól.

A szintén egyetemistákból álló szervezők – a BME Management Szakkollégium tagjai – arra töreksenek, hogy úgy tehesz szert tudásra, hogy közben minden pillanatát élvezed. Kiváló előadók, neves trénerok vezetnek be a menedzsment gyakorlati oldalának legérdekesebb és egyben

leghasznosabb rejtélyeibe, mindezt egyszerű hangulatban, új barátokkal és ismerősökkel, fergeteges bulik mellett. A szóolás igaz, „játszva tanulhatsz”, hiszen az interaktív tréningek és előadások után a hallottakat érdekes feladatok és esettanulmányok megoldásán keresztül próbálhatod ki a gyakorlatban.

S ha mindez nem lett volna elég meggyőző, akkor következzen most néhány gondolat egykori MA-résztvevőktől:

„Ez a tábor mindazt tartalmazza, amivel egy egyetemista buli-, ismerkedési/kapcsolatteremtési éhségét és szakmai tudatlanságából fakadó lelkiismeret furdalását enyhítheti. Kár kihagyni egy ilyen lehetőséget!”

„Fantasztikus érzés feladatokat csapatban, egymás kölcsönös segítségével megoldani, felsőoktatási intézménytől függetlenül.”

„Olyan tudást, kapcsolatokat szerez-

hetsz itt, ami sokat segíthet abban, hogy már az egyetemi tanulmányaid alatt elindíthasd pályafutásod.”

„Ha még nem tapostad ki a karriered útját, vagy ha örülnél 100 új barátnak, akkor jelentkezz a Menedzsment Akadémiára!”

„Csodálatos érzés részese lenni annak a folyamatnak, amikor pillanatok alatt világraszóló barátságok alakulnak ki, amikor egymás számára úgymond „idegen” emberek igazi csapattá kovácsolódnak, és még a lehetetlennek tűnő feladatokat is megoldják... EGYÜTT!”

„Tréning, kapcsolatok, barátság, vezetői ismeretek, csapat, tánc, tárgyalástechnika, játék, tapasztalat, projektmenedzsment, buli, önismeret, non-stop büfé, vízpart, tudás, tőzsde, foci, kötelék, kommunikáció, marketing, zene, időgazdálkodás (=alvás nincs), menedzsment, nyár...”

„Számomra a Menedzsment Akadémia volt eddig minden alkalommal a hab, a nyár pedig a torta!”

A jelentkezés már elindult! A táborról bővebb információt a www.mszk.hu/ma2008 oldalon találhatsz!

Menedzsment akadémia

Ki, ha mi nem? - Egyetemisták a környezetért

Napjainkban szerencsére egyre lényegesebb szerepet kap szűkebb és tágabb (természetes és épített) környezetünk védelme. Azonban ezt a kérdéskört és a felmerülő problémákat nem lehet elégszer hangsúlyozni. Ebben a kis összefoglalóban megtudhatjátok, mit tehettek Ti most, egyetemistaként, minimális energiárfordítással azért, hogy mi, és majd az utódaink is egy egészségesebb világban élhessünk.

Évi több mint 10 millió papírlap egyes hulladékba keveredve, a koli csőrendszerén lerakódott olajat lakmározó csótányok, elromlott vécétartályon csobogó ivóvíz. Van ezek között olyan, ami Téged is zavar? Nagy intézmény az egyetem, jelentős környezetterheléssel és sok okos emberrel, akik ezt pozitív irányba befolyásolhatják. A végén pedig mindenki jól jár, bizonyos változtatások még gazdasági hasznót is hoznak, de ezen túllépve elmondhatjuk, hogy a társadalom maga lesz a nyertes.

A BME-n működik egy nagy múltú szerveződés, az Egyetemi Zöld Kör (EZK), ami 2005 őszén alakult újra Antal Miklós vezetésével. A mottóként is olvasható alap gondolatunk, hogy a felsőoktatás – értelmiség – felelősségvállalás – környezetvédelem fogalmak szorosan összetartoznak.

Ennyit gondolatébresztés gyanánt, most nézzük mi is konkrétan az EZK! Nagyjából 15-20 műegyetemista, akik hetente összegyűlnek, és mindenki erejéhez mérten ügyködik a BME-vel kapcsolatos környezetvédelmi célokon. Íme egy kivonat a mostani félévre kitűzött céljainkból:

- Az egyetem papírfelhasználásának átalakítása (zöld közbeszerzés, takarékosság, újrahasznosítás)
- Kollégiumi szelektív gyűjtőrendszerek és használatuk fejlesztése
- Környezetvédelmi akciónapok (környezettudatosság és taglétszám növelése pl. filmvetítésekkel)

- Együttműködés más egyetemi zöld szervezetekkel (GATE, ELTE, önálló körök a Bercsényi és a Baross kollégiumokban)

- Locsolásra fordított ivóvíz kiváltása más vízforrással

- Fényforrások szelektív gyűjtése
- A műanyag szelektív gyűjtésének elindítása

Ezeket kívül sok kisebb futó projekttel foglalkozunk, és van több nagy is, amik arra várnak, hogy legyen olyan lelkes EZK tag, aki

kézbe veszi őket. A célok továbbfejlődhetnek, új emberek új ötleteket hoznak, a régié pedig előbb-utóbb átkerülnek az elért eredmények listájára.

Lássunk hát hármat erről a listáról, ahol az eddigi munka gyümölcsei sorakoznak:

- Az egyetemen hat ponton kihelyezett nagy kék kukából tonnaszámba szállítják el a szelektíven gyűjtött papírt. (Tegyük hozzá, ezután nem kell szemétszállítási díjat fizetni!)

- Az öt belső kollégiumban kiépült a műanyagra, papírra, alumíniumra és sütőolajra vonatkozó gyűjtőrendszer (ez utóbbi az, ami a lefolyóba öntve a vízszennyezés mellett még mindenféle rovarokat is odavonz).

- Harmadikként mindenképp a honlapot érdemes kiemelni, ott aztán van bőven csemege az eddig felmerült és ki-maradt témákkal kapcsolatosan, az elem-



gyűjtők helyétől kezdve az EZK tagok fényképes bemutatkozásán át az aktuális eseményekig minden. És még annál is több! A böngészőbe a következőt pötyög-jétek: www.kornyezetvedelem.bme.hu

Tegyük fel, hogy korábban - mintegy Zöld Kör ízelítőként - olvastál egy e-mailt tőlünk valamelyik egyetemi levelezőlistán. Aztán megtudtál még néhány dolgot ebből a cikkből, aminek öröme a fenti honlapot is meglátogattad. Ha foglalkoztatnak a látott/olvasott témák, jöhet a következő lépés: Vedd fel velünk a kapcsolatot az egyetemizoldkor@gmail.com címen, vagy akár személyesen hétfőnként 17:30-kor kezdődő gyűlésünkön, a Martos 201-ben. Természetesen már azzal is a papírkukában landol a főlöslegessé vált télsorod!

Ki figyel oda a környezetvédelmi problémákra, ha Te nem? A jövő hálás lesz érte!

Portik-Bakai Zsuzsa

Egyetemi Zöld Kör tag

A görögdinnyétől a nemzetközi szállítmányozásig: Látogatás Horváth Rudolfnál

Március hetedikén a műegyetemisták Dittel Gábor és Antal Norbert szervezésében elutaztak Gyöngyösre, hogy szemügyre vegyék Magyarország egyik legnagyobb szállítmányozási cégének telephelyét. A lelkes látogatókat Horváth Rudolf fogadta személyesen, s egy rövid bemutatkozó beszélgetés után körbevezetett minket a birodalmában.

A bázis két részből áll: a nyugati részen található a telephely és a járműpark, a keleti részen pedig a logisztikai raktárak helyezkednek el. Első utunk a székhelyre vezetett. Itt az autósorost megtekintve Horváth úr elmondta, hogy számára fontos a tisztaság, ez egyfajta megfelelési kényszer. Ezáltal láthatják az ügyfelek, hogy minőségi és megbízható szolgáltatást nyújt. A szerelőműhelyben épp szélvédőcsere folyt, s megtudhattuk, hogy a saját szervizelést és a javításokat itt végzik el.

A műhely után a fuvarszervező részlegbe mentünk, itt egy L-alakú asztal körül ültek a munkatársak. A vezető kollégák szervezik az autók forgatását, a külföldre és belsőre szállítást. Itt 8-10 ember dolgozik, fejenként 25-30 autó tartozik a kezük alá, a kereskedő lányok végzik az alvállalkozók koordinálását is. A cég járműparkját 80%-ban saját autók alkotják, de az alvállalkozók járműveit is használják, melyeket azonban csak abban az esetben állítanak munkába, ha átlagon felüli megrendelés érkezik a céghez.

Meglátogattuk a kontrolling részt, ahol a minőségirányítás folyik, majd az informatikai részt, ahol hárman dolgoznak a

saját fejlesztésű fuvarprogrammal. A cég SAP vállalatirányítási rendszerrel dolgozik.

Ezután egy közel másfél órás interaktív beszélgetés vette kezdetét, megismerhettük Horváth Rudolf életútját. A szülei dinnyetermesztéssel foglalkoztak, a gyöngyösi Mezőgazdasági Főiskolán tanult, majd szintén dinnyét termesztett, és szállított is. Aztán a dinnyében nem, ám a fuvarozásban látott jövőt, és egy IFA-val kez-

„A fuvarszervező részlegben 8-10 ember dolgozik, fejenként 25-30 autó tartozik a kezük alá, a kereskedő lányok végzik az alvállalkozók koordinálását is. A cég járműparkját 80%-ban saját autók alkotják, de az alvállalkozók járműveit is használják, melyeket azonban csak abban az esetben állítanak munkába, ha átlagon felüli megrendelés érkezik a céghez.”

dett fuvarozni. Egyéni vállalkozóként kezdte karrierjét, majd vállalkozását 1995-ben Kft.-vé alakította. Közben egy hatvani cégnek volt az alvállalkozója, de őket túlnőtte, telephelyet vásárolt, és felépítette a birodalmát. Felesége fuvarszervezőként koordinálta a gépparkot, de mára csupán a cég felügyeletét kell ellátniuk, operatíván nem vesznek részt a munkában. Ma 220-240 autó tartozik hozzájuk, mellyel bel- és külföldi áruszállítást is végeznek. Nyugat-európai szolgáltatóként tartják őket számon, keletre csak egy-két városba szállítanak. Horváth úr szerint a legfontosabb egy sikeres cég-

nél a pontosság, a minőség és a hosszú távú kapcsolat az ügyfelekkel.

A következő megálló a logisztikai központ volt. Körbejártuk a raktárakat, a legjobb egy teljesen hi-tech, ötszintes polcrendszerrel rendelkező. Itt RFID áruazonosító rendszerrel dolgoznak, kamerák figyelik a polcokat: első a biztonság. Láttunk



oldalra is emelő targoncát, melynek az a hatalmas nagy előnye, hogy a villa 90 fokkal elfordítható, így nem kell a szűk folyosókon a járgányokkal forogni. Ezen kívül láthattunk még két másik raktárhelyiséget is. Szemrevételeztük a pótkocsikat, melyeknek az oldalfala elhúzható, illetve a teteje eltolható, hogy abban az esetben is rakodhassanak, ha az árut felülről kell beemelni.

Ekkor megérkezett a miskolci és szegedi diákokból álló csoport. Horváth úr őket is körbevezette a székhelyen, majd a hatvani Bosch-raktárhoz indultunk. Itt négy tárolóépület áll, mindben RFID azonosítási rendszer üzemel. Amikor éppen nem kell sürgősen raktározni, akkor az alkalmazottak kicsomagolással is foglalkoznak. Ebből a raktárból a 300 méterre lévő üzembe minden páros órákor indul szállítás. SAP rendszerű a megrendelés, szinte minden készleten van, s a 30 perccel az indulás előtt megrendelt alkatrész is belefér a szállítmányba.

Innen az utunk egy tárgyalóba vezetett, ahol újabb élvezetes eszmecsere folytattunk a másik csoport tagjaival együtt.

Akik ezen a területen szeretnének elhelyezkedni, azokkal hadd osszam meg Horváth úr jó tanácsait: fontos a gyakorlat, lehetőleg minél több tapasztalatot szerezzünk; tudjunk idegen nyelveket, mivel főleg az angol a logisztika nyelve; és mindig törekedjünk a legjobb minőségre.

Vera



Az ember, aki fél kézzel megállítja a mozdonyt

Ebben a hónapban keményebb vizekre evezünk, ugyanis a Magyar Államvasutak rettenthetetlen mozdonyvezetőjével beszélgetek vérről és szexről, sztrájkokról, és hobbiról, egyszerűen mindenről. Somával a Nyugati pályaudvar tizenegyedik vágányán találkoztunk.

Mióta vagy mozdonyvezető?

2001 óta.

Milyen előzmények vezettek idáig?

Debrecenben végeztem vasútgépész-ként, de mire elvégeztem a sulit, a vasútnál nagy leépítések történtek, nem kellett az ember. Hét évig egy kerékpárboltban dolgoztam, de az olyan, mint a fagyis: télen, amikor több pénz kellene, nem megy, ezért váltottam, visszatértem a gyökerekhez.

Hogy lehet valakiből mozdonyvezető?

Van egy két éves képzés, ebből fél év műhelygyakorlat, másfél év pedig elméleti és gyakorlati képzés. Hat géptípusra van vezetői engedélyem, három dieselre: BzMot, Csörgő (M41) és Bobo (M44), valamint három villanyra: Szili (V43), Szöcske (V46), Gigant (V63). Ezek az alapgépek, a többi külön kell megszerezni típusismeret alapján. Legtöbbet persze Szilivel vagyok, a Budapest-Záhony fővonalon.

Gázoltál már embert?

Eddig szerencsére még nem (kopp-kopp). Azt szokták mondani, hogy ezt a szakmát nem lehet megúszni nélküle. Ha bekövetkezik, se rajtad múlik, nem sokat tehetsz azon a pár száz méteres fékúton, csak ülsz, és végignézed.

De állatokat gondolom csaptál már el...

Persze, azt igen. Fácánt, őzet, madarakat, ilyesmit.

Van egy olyan „legenda”, hogy ezek az állatok néha belesétálnak az esti pörköltbe, erről mit tudsz?

Persze, hall az ember olyanokat, hogy van, aki az elütött döögöt felveszi, de ter-

mészetesen ez szabálytalan, én sose tennék ilyet. Hallottam már specialistákról is, akik, mire a végállomásra érnek, rendesen megnyúzzák, feldarabolják, bezacskozák a zsákmányt, meg minden. Kisbicska, termo zacskó, meg ami kell. De hangsúlyozom, ilyet nem szabad!

Volt már különös szállítmányod? Például a hírhedt uránvonatot vitted már?

Nem, azt még nem. Bár nem értem, miért ez a hajcihő, az emberek nem is tudnak róla, hogy átmegy az országon. Ko-

A V43 sorozat a MÁV részére szállított legnagyobb darabszámú villamosmozdony-sorozat. Az első hét mozdonyt a licencadó, Siemens által felügyelt munkaközösség készítette a németországi Essen-ben, a V43 1008 pályaszámú mozdony azonban már itthon, Budapesten készült. 1963 és 1982 között összesen 379 mozdonyt állítottak üzembe. Legnagyobb sebessége eredetileg 130 km/h volt, később 120 km/h, szolgálati tömege 80 t, ütközők közötti hossza 15 700 mm. Jelenleg 15 db a GySEV vonalain, valamint a Budapest-Győr szakaszon teljesít szolgálatot.

rábban, mikor a katonaságnál voltam, persze nem kerülhettem el a vasutat. Hadi fegyvereket, löszert, MIG-ekhez alkatrészeket szállítottunk, kis kéttengelyes kocsival kísértük. Tél volt, hideg volt, fűtöttünk, és mondtuk nekik, hogy két-három védőkocsit tegyenek már be, mert nem szeretnénk, ha berobbanna az anyag.

A vasutassztrájk idején ti ugyanúgy dolgoztatok. Hogyan nézett ki a munka sztrájk közben?

Attól függ, hol ért a munkabeszüntetés. Volt, hogy egész nap tengtünk-lengtünk a felvigyázóban, vagy épp kimentünk az állomásra egy szerelvényt fűteni, de például amikor reggel hattól volt a sztrájk, elin-

dultunk hajnalban, Szolnokon megpihentünk, kaja, pia, alvás, majd délben mentünk tovább.

Milyen a mozdonyvezetők közössége?

Úgy vettem észre, hogy még a MÁV-on belül is egy zárt csoportot alkotunk. Azt mondják az öregek, hogy régen jobban ráérték, a közösség is jobb volt, bent üldögéltek a melegedőben, kártyáztak, beszélgettek. A mai rohanó világban ez sajnos elképzelhetetlen.

Vezetés közben nem szoktál unatkozni?

Ó dehogy, rengeteg keresztretjtvényt fejték, vagy alszom nagyokat, aztán majd megérkezünk valahogy ☺.

Az éberségi jelzőt meg már álmodban is nyomod?

Egyelőre még csak félálomban megy, és mindig felkelek rá. De vannak idősebb kollegák, akik alvás közben is nyomják. De ez olyan, hogy ha valaki mellett ülök mozdonyon, és megszólal az éberségi, nekem is egyből mozdul a lábam. Mint a nyugdíjas tűzoltó, aki ha megcsörren a telefon, lecsúszik az ereszen. Pavlovi reflex ez, ha ülök a kocsiban, és megszólal a telefonom, az első, hogy nyomom a pedált, és csak utána veszem föl.

Az utasokkal mennyi kapcsolatod van?

Most szinte semmi. Korábban két évig Bz-ztem, akkor közelebb voltam hozzájuk. Benyitottak, hogy hol állunk meg, miért állunk meg, ilyesmi. Van olyan öreg bácsika, aki évtizedek óta kijár a kertbe, és amikor leszáll, odaköszön; nem is ismerem, de jól esik azért. A kalauz is beül mellém beszélgetni.

Esetleg extrém sztori ezzel kapcsolatban?

Sajnos a legtöbb olyan, hogy hiába mesélem el, nem írható le ☺. Na jó, talán egyet... InterPicikkel jártam akkor még, és volt egy kedves utas, egy negyven körüli forróvérű hölgy. Nem vetette meg az élet örömeit, na. Akkoriban került oda egy fiatal srác kalauznak, nem is kell mondanom, a kedves utas azonnal szemet vetett rá. Amikor elkezdte neki ecsetelni, hogy adott esetben mit csinálna vele, szegény úgy megjijedt, hogy bezárkózott a vécébe, és ki se jött addig, amíg meg nem érkeztünk a végállomásra. Ott aztán azonnal elpanaszolta ne-

”

Vezetés közben sosem unatkozom, keresztretjtvényt fejték, vagy alszom nagyokat, aztán majd megérkezünk valahogy. ☺

”

künk, hogy mit akart vele tenni az a nő. Mondtuk is neki, hogy mekkora hülye, hogy nem vele zárkózott be a végébe... Szegény utána még sokat hallotta ezt vissza tőlünk!

Melyik a kedvenc mozdonyod?

Kedvencem nincsen, nekem inkább az számít, hogy üzembiztos legyen, ne fekdjön ki a kezem alatt.

Kedvenc pálya?

Ilyen már van, ha vonattal megyek, nagyon szeretem az újszászi oldalt (120a- a szerk.), dimbes-dombos táj, kevés a civilizáció. Süllysáp, Mende, ez mind szép környék.

Sokfelé jársz az országban?

Mozdonyon nem, mivel minden egyes vonalszakaszra, ugyanúgy, mint a gépekre, ismereti vizsgát kell tenni, nem arra mész, amerre épp kedved szottyan. Ez úgy néz ki, hogy a pályajellemzőket, például beláthatatlan kereszteződés, megállóhelyek, állomások elhelyezkedése ismerni kell. Egyébként bringával az Északi-középhegységben szoktunk barangolni.

Kaptak már el gyorshajtásért?

Nem, még nem. © Mondjuk a vonatbefolyásoló berendezés nem is enged nagyon 120 km/óra fölé. A gyorshajtás inkább

akkor fordul elő, amikor belerohansz egy negyvenes lassújelbe mondjuk nyolcvannal.

2007-ben befejeződött a Szilik „papagájosítása”, a 2000-es sorozathoz 56 mozdonyt alakították át digitális pályavezérlésűvé, ezek legtöbbje Szolnokon teljesít szolgálatot elővárosi ingavonatokon. Körülbelül 30 darab Szilit alakítanak át a Németszágtól vásárolt vezérlőkocsikkal való kompatibilitáshoz, ezek korszerűsítése folyamatban van, jelenleg 7 db van kész belőlük, ezek Dombóvárra vannak állomástitva.

Miben látod a magyar vasút fel-emelkedését?

Először is, szerintem az egész vasút feje, szervezete még mindig túl nagy. Hiába vezették be, hogy papír helyett számítógépre dolgoznak, nem lett kevesebb a hivatali apparát. Másrészt le kellene cserélni a kocsit- és mozdonyparkot, ami persze sok pénz, de még mindig azt olvasni, hogy a Szilikre alapoznak, holott gazdaságtalan az üzemeltetése.

Mennyit dolgozol egy héten?

Annyit, mint egy átlagember, 40-45 órát. Csak ez nekünk nem hétfőtől péntekig nyolctól négyig van, hanem egyik nap hajnal kettőre, másikon délután négyre kell jönni, szóval ez változó. Hétféve, ünnepnap itt nincs.

Elég össze-vissza lehet így az életed...

Igen az, de én nem bírnék egy irodában ülni egész álló nap, így csak szabadabb vagyok, nincs főnök, aki a nyakamon ülne, a magam ura vagyok. És így viszonylag több a szabadidőm is, mert ha elmegyek hajnalban, akkor délután már otthon vagyok, vagy ha éjszakázom, akkor mindkét nap-palom szabad.

Szabadidődben mit szoktál csinálni?

Aktívan sportolok, túrakerékpározom. Holnap is megyünk páran a Bükkbe tekerni egyet. Emellett hosszú távú maratonokon is meg szoktam fordulni, több-kevesebb sikerrel.

Közben beállt a vonatom, rácuppanok, aztán már indulok is.

Köszönöm a beszélgetést, jó utat hazafelé!

Tody

Nem tekernek többé...

Még egy tavalyi Közhír címlapján láthatatok egy Ghostbike-ot, konkrétan a Dózsa György és Verseny utcák kereszteződésében lévő. Április végén újabb halálos kimenetelű kerékpáros gázolások történtek, ezért gondoltam úgy, hogy írok a szellemibiciklikről.

Április 24-én, egy bringaúton szabályosan közlekedő 21 éves srácra kanyarodott rá egy teherautó. A Kőbányai úti kerékpárút a szakirodalom szerint is elavult, balesetveszélyes, és a biztonságérzet hamis illúzióját nyújtja, az autóforgalomtól való elválasztottsága miatt az azt használók az utátjáróhoz érve gyakran kerülnek a nagyobb teherautók holtterébe. Így történt ez most is, a járművezető egyértelmű felelőssége mellett a holttérben való biciklizés okozta a balesetet.

Rá két napra a Bartók Béla út és 7-es főút lámpás kereszteződésében a pirosnál

szabályosan várakozó húszéves biciklis lányt ölt meg egy, a város felé száguldó, balra kanyarodó sávban szabálytalanul előző autós.

És hogy mi az a Ghostbike? A „kerékpáros társadalom” tagjai az adott kereszteződésbe egy fehérre festett biciklit laktatolnak, egyrészt halott társuk emlékére, másrészt figyelemfelkeltés céljából. Figyelemfelkeltés az autósok felé, hogy vigyázzanak a náluk védtelenebbekre, hiszen sem a gyalogost, sem a kerékpárost nem védi többmázsányi vas. Figyelemfelkeltés a bringásoknak is, hogy vigyázzanak ma-



gukra, és akkor is nézzenek körül, ha amúgy elsőbbségük lenne, illetve, hogy világítsák ki magukat!

Nagyon szomorú, hogy egy héten belül két ilyen szellemibicikli került ki Budapest utcáira. Szívből remélem, hogy az utolsók voltak ezek.

Tody

TEREP-RALLYE

Terep-rallye

H **KÖZHÍR**

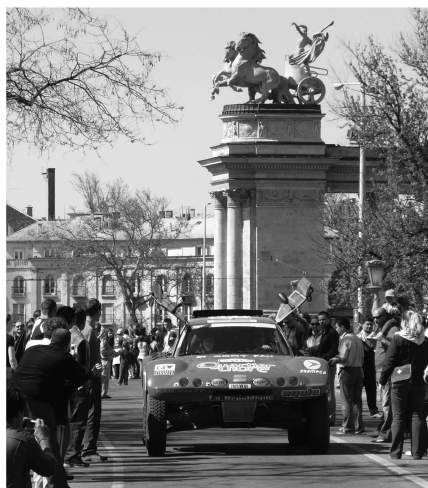
2008. május 6/4

Sivatagi show – házhoz jött a Dakar avagy Közép-Európa Rali 2008

Mint köztudott, idén terrorfenyegetettség miatt elmaradt a világ legnagyobb tereprali futama, a 2008-as Dakar-rali. A szervezők és a versenyzők persze nem szívesen törődtek bele a helyzetbe, ennek eredményeképp a Dakar „pótlására” kiírták az I. Közép-Európa Ralit.



A terep- és éghajlati viszonyok merőben mások, így a kihívás is új volt. Az április 20-26-a között megrendezett esemény Magyarország és Románia területén zajlott, a rajtnak a Hősök tere, a céldobogónak pedig Balatonfüred adott otthont. Az esemény komolyságát szemlélteti, hogy a Nissan gyári csapata kivételével a másik két nagyhatalom, a Mitsubishi és a Volkswagen is teljes létszámmal képviseltette magát. A motorosok mezőnyében is találhattunk ismerős neveket, elég csak Despres-t, Comát vagy Ullevalsetert említeni. A táv persze eltörpült a versenyzők által megszokotthoz képest, hisz egy hét alatt a 2671 km-es össztávból kb. 1097 km volt a gyorsasági szakaszok hossza.



Az április 19-i gépátvételt követően vasárnap hajnalban a felkelő nap sugarai 96 motort, 18 quadot, 84 terepjárót és 40 kamiont köszöntöttek, (az utóbbiak kivételével) a Hősök tere két oldalán felsorakozva. A rajtceremónia 8 óra körül kezdődött, és az

ímént leírt sorrendben bocsátották útjukra a járműveket. Elsőként Cyril Despres gurult a dobogóra, majd miután fogadta Talmácsi Gábor jókívánságait (Talma a motorosok rajtoltatásában vállalt aktív szerepet), neki is vágott az első, Dabasis tartó összekötő szakasznak. Mialatt a kétkerekű mezőny egyre fogyott a térről, egyre több érdeklődő csatlakozott a már reggel óta kint lévő nézelődőkhöz. Az autósok indulása előtt (amely 10-kor volt esedékes) egy bő félórás pihenő alatt közel lehetett kerülni a készülődő pilótákhoz is. Az érdeklődés középpontjában fél 10-kor a kordon mellett ácsorgó Carlos Sainz állt, ám természetesen a sorban érkező pilótákat az őket megillető lelkesedéssel köszöntötték a szurkolók. Lassanként a gyári Mitsubishiikról és Touaregekről lekerült a védőfólia, a méltán neves legénység pedig a tömeg ovációja közepette pakolászott. Mire a rajtra került a sor, már egybefüggő embersorfall várta az autókat az emlékmű mögötti félköríven és kifelé tovább a Kós Károly sétányon. Dicséretes a jelentős érdeklődés, ám ez azt eredményezte, hogy szalagozás híján a versenyzők (szinte) alapjáraton kényszerültek végiggurulni a

nyílegyenes szakaszon. A lebonyolításra azonban összességében nem lehet panasz.

A rali, mint várható volt, a Volkswagen és a Mitsubishi csatározásait hozta, váltakozó eredményekkel. Az első napon Sainz szerezte meg a vezetést, majd Romániából már Stéphane Peterhansel tért



vissza éllövasként. A Bakony tájain viszont ismét a spanyol volt a gyorsabb, olyanira, hogy elsőként érkezhett a balatonfüredi célba, mégpedig 2 perc 1 másodperc előnnyel a kilencszeres Dakargyőztes előtt. A harmadik helyen a szintén Volkswagenes Depping végzett. A hazai pálya előnyét élvezve 11 magyar páros nevezett a ralira, közülük végül Kis Sándor



szerezte meg a legelőkelőbb pozíciót, mégpedig a tizenharmadikat. A motorosoknál jobban borult a papírforma, a favoritnak tartott Marc Coma sérülés miatt már a második napon feladni kényszerült a küzdelmet, az 1-es

rajtszámmal induló Despres pedig csak szakaszgyőzelmekig jutott, az összetettben az 5. helyet sikerült megszereznie. Az aranyérem a francia David Casteu nyakába került. A kamionok mezőnyében a legfürgebbnek a Stacey, Chevaillier, der Kinderen trió által terelgetett MAN bizonyult.



787

Könnyed hétvégi retro

A vasúti- és veteránjárművek kedvelőinek örömeire került megrendezésre az április 11-13-ai hétvégén az Oldtimer Expo. Második alkalom volt ez, egy második nagy durranás. Aki kihagyta, bánhatja!

A Vasúttörténeti Park adott otthont az egész hétvégés rendezvénynek, amely a helyszín révén családi programmá nőtte ki magát. Minden korosztálynak nyújtott érdekességet a kiállítás; míg a gyerekek a mával végigmászták a parkban lévő gőzmozdonyokat, addig a veterános papa az igazi autó és motor különlegességére csorgathatta a nyálát a Körfűtőházban. Egy közös gyros+lángos evés után pedig jöhettek a veterán klubok a papa részéről, a modellvasutak a gyerekek részéről. Igazi fesztiváli hangulat. Nagyjából így képzelhette el a rendezőség egy átlag család kilátogatását, de most inkább írok arról, hogy én miként éltem át.

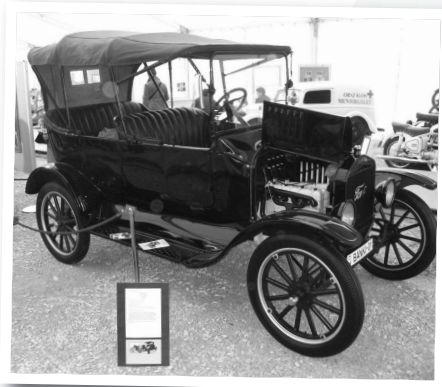
Kezdsnek felderítettem hol is ez a Vasúttörténeti Park. Aki Góliátos volt, annak nem mond újat a Rákosrendező, és az odajutás sem, nekem viszont utána kellett nézni. Így találtam egy kis érdekességet a rendezvény honlapján, miszerint egy 1963-as „fáros”-Ikarus járat közlekedik a gyöngyösi utcai metró megálló és a rendezvény helyszíne között. Veterán rendezvényre ideális érkezésnek gondoltam, ki kellett próbálni!

Kellemes időutazásnak ígérkezett a közelgő Ikarus 66 látványa, amellyel ingyen lehetett utazni. A korhű ruhába öltözött sofőr köszöntése a buszon nagy élményt jelentett, a kényelmes ülésekből az utcán mutatott látványa pedig még nagyobb.

A belépő egy egyetemista pénztárcának elég magas volt, és sajnos diákjegyet sem lehetett kapni. De ekkor még nem tudtam, hogy az 1500 forintos belépőért egész napos élményáradatot kapok!

A 2008-as OldTimer Expo rengeteg újdonsággal nyitott a tavalyihoz képest. A szervezők minden évben egy-egy különlegességgel készülnek, így került most megrendezésre az OldTimer Sokadalom és a Citroën „kacsa” születésnap partija. A Sokadalom állt közelebb a szívemhez, így innen kezdtem a sétát. Ennek keretén belül a márkaklubok, alkalmi társulások, egyesületek látványos felvonulásokkal, kitelepülésekkel

fűszerezett hétvégéje zajlott le, de ami még érdekesebb volt, az a klubok által rendezett kiállítás, az oldalsó klubsátorban. Nagyon szólt ez az ötlet is: tömegek voltak kíváncsiak a 100 éves Ford T-modelle, a vele



szemben álló Riga Klub diorámájára (felidézve a fészerben talált motor élményét, és látványát), a Mini klub ötletes standjára, vagy a Vespa Klub motorjaira; csak hogy párat említsek a 13 kiállító klub, szervezett és múzeum közül.

Ezután következett az Expo lényege, a Körfűtőház rejtette ínycsiklások. Magyarország legkomolyabb veteránjárműgyűjteményeiből sorakoztak itt fel különlegességek a Lamborghinitól a Mustangokon át egészen a szocialista járműipar gyöngyszemeiig. A „Füsti” falai közé befértek még a 60-as, 70-es évek versenyautói is, amelyek közül némelyiket még ma is láthatjuk a versenypályákon. Elképesztő látványt nyújtott ennyi makulátlan állapotú, gyönyörű veterán jármű. Ezek azok a féltve őrzött példányok, amelyeket tulajdonosaik nem hordanak kiállításokra, legjobb esetben is csak a garázs kameráján keresztül. Expo révén viszont legtöbbjük eladó volt, és ha valakinél éppen akadt néhány 10 millió forint, akkor akár már azzal is mehetett haza a rendezvényről. A tömegben sétálva viszont nem a tervezett vásárlásokról lehetett hallani, hanem a rengeteg anekdotáról, amiket egymásnak meséltek a nézelődők, felidézve az éppen előttük álló au-

tóhoz fűzött emlékeiket. Hosszú órákat lehetett eltölteni a csarnokban sétálva, leírásokat olvasva, történeteket hallgatva.

Tovább haladva a díszvendég csarnokába értem, a 60. születésnapját ünneplő Citroën Kacsához. Méltó szülinapi ünneplése volt ez a már legendává váló Citroën 2CV-nek. Látványosan és érdekesen ismertették meg a látogatókkal történelmüket, altípusaikat, a lényegüket. Itt lehetett igazán szembesülni azzal, hogy ezeknek az apró kis autóknek mekkora kultuszuk van Magyarországon. Nem véletlenül: a Kacsák ötlete az 1930-as évek közepén fogalmazódott meg a francia tervezők fejében, miszerint egy kicsi, gazdaságos, alacsony fogyasztású, de legfőképpen olcsó autóra van szükség, amely mindezek felül a lehető legjobban elégíti ki a vásárlók igényeit. Ennek a „minimumautó”-nak az 1948-as debütálását nagy döbbenet kísérte, a sajtó szörnyülködött, a közönség viszont el volt ragadtatva, és máris zöld út nyílt a több mint 5 milliós példányszámú legendának. A kisautó belopta magát a közélet minden részébe a harcászattól a mozivásznakon át egészen a hippi-felvonulásokig. Ez a fenti ismeretanyag viszont csak egy töredéke annak, amivel ezen a kiállításon találkoztam ennek az elnyúlhatatlan alumínium karosszériás csodának a kapcsán.

A Körfűtőházból kiérve még én is végigmásztam az összes gőzmozdonyon, majd jól megnéztem nagyszüleim korában használatos vagonokat, végig a fesztiválhangulat szellemében (lángos ☺). A látnivaló (és az időm) csak késő estére fogyott el, így majdnem az éjféli zárásig maradtam a még akkor is bámészkodó, jó hangulatú emberek társaságában. Jövőre gyertek Ti is!

Graf M

„Méltó szülinapi ünneplése volt ez a már legendává váló Citroën 2CV-nek. Látványosan és érdekesen ismertették meg a látogatókkal történelmüket, altípusaikat, a lényegüket. Itt lehetett igazán szembesülni azzal, hogy ezeknek az apró kis autóknak mekkora kultuszuk van Magyarországon. Nem véletlenül!”

Gázturbinás autót a népnek! (3. rész)

Fehér hollók és vesztesek

Az ötrészes Gázturbinás autók sorozat harmadik darabjában a kevésbé sikeres próbálkozásokat, és a kudarcba fulladt kísérleteket mutatom be, ismét Farkas Sándor kiváló írása alapján, ahogy megszokhattátok. A cikk eredeti verziója a <http://autohistory.blog.hu> címen olvasható.

A megújításra irányuló szándék született az első hallásra bizarr gázturbinás konstrukciókat, amelyek egyértelműen az ötvenes, hatvanas években éltek virágkorukat. A felmerülő nehézségek, a korabeli technikai szint mellett lehetetlennek tűnő tömeggyártás miatt hamar feladták nagy terveiket az autógyártók. Az amerikai Chrysler kivételével egy cég sem kezdett hosszú távú programot a piaci bevezetésre; csak kiállítási tárgyként kezelték a prototípusokat. A forradalmár angolok és a tömeggyártással kacérkodó amcsik után jöjjön most néhány egyedi kísérleti kocsi, amelyek igen ritkák, s általában kevésbé sikerült konstrukciók voltak.



Az első a sorban a francia SOCÉMA-Grégoire volt, amely talán a valaha épített legszebb gázturbinás autó. Jean-Albert Grégoire már letett egyet s mást az asztalra korábban is. Az 1940-es években készítette el az elektromos meghajtású, alumínium karosszériás „Tudor” kisautót, az Aluminium Francais támogatásával, s szintén e cégcsoport segédletével jutott a Hotchkiss autógyár egyik kulcspozíciójába. Itt szeretne volna elérni saját tervezésű kocsijának sorozatgyártását. Ez idő tájt az Aluminium Francais egyik fő cége, a Péchiney szeretne volna demonstrálni a hozzá tartozó SOCÉMA (Société de Construction et d'Équipement Mécanique pour l'Aviation) gyár szakértelmét a gázturbinák gyártása terén. Így kérték meg Grégoire-t egy show-autó elkészítésére. A munkát 1950-ben kezdte meg, s a 100 lovas Cé-

maturbo gázturбина köré építette a kocsit. A karosszéria fő látványeleme egyértelműen a turbina krómkeretbe foglalt beömlő nyílása volt, hogy a figyelmet még a lámpák se tereljék el róla, Grégoire bukófedél mögé rejtette a fényszórókat. A rendkívül áramvonalas (mindössze 0,19-es légellenállású) karosszéria természetesen acélvázra csavarozott alumíniumelemekből állt. A másik Grégoire-specialitás, a fronthajtás azonban kimaradt, mivel a turbina mellett már nem maradt hely a hajtásnak, így az autó hagyományosabb hátsókerék-hajtást, illetve jó franciás módon független kerék-felfüggesztést kapott. Eredetileg két alváz készült, az egyikbe egy V8-as Ford motort szereltek, és azon tesztelték a konstrukció merevségét és a motor súlyeloszlásából származó menettulajdonságokat. A másik kapta a csodálatos formájú karosszériát és - az előzőleg egy Ford teherautóban már jó alaposan kipróbált - Cématurobo gázturbinát. A SOCÉMA-Grégoire-t az 1952-es párizsi autószalonon mutatták be a nagyközönségnek. Ezzel a szerepe nagyjából véget is ért; a turbínákat gyártó cég váratlanul úgy döntött, hogy a továbbiakban nem kívánja folytatni az autó fejlesztését. A döntés tulajdonképpen érthető; a Rover kísérleti kocsija mind a végsebesség, mind megbízhatóság, mind üzemanyag-takarékosság tekintetében jócskán felülmúlta a még hőcserélővel sem rendelkező Grégoire prototípust. Ilyen kudarcot pedig nem akart felvállalni egy gázturbinák gyártásából élő vállalat, arra pe-

Ha ez volt a legszebb gázturbinás autó, akkor az 1954-es Fiat Turbina minden bizonnyal a legdögösebb. A vörös lángnyelvekkel díszített, repülőgépet formázó, függőleges vezérsíkkal rendelkező karosszéria egyértelműen sportautóvá avanszálja az olaszok gépét.

dig nem tudtak pénzt áldozni, hogy utolérjék az angolokat. Az autóval csupán néhány kilométert tehetett meg Jean-Albert, majd a járgány ment a raktárba...

A feledéstől többek között az mentette meg, hogy mintájául szolgált a Spirou képregényben feltűnő Turbot-Rhino 1 autónak, amely a mai napig a sorozat rajongóinak egyik kedvence.

Ha ez volt a legszebb gázturbinás autó, akkor az 1954-es Fiat Turbina minden bizonnyal a legdögösebb. A vörös lángnyelvekkel díszített, repülőgépet formázó, függőleges vezérsíkkal rendelkező karosszéria egyértelműen sportautóvá avanszálja az olaszok gépét. A belésszerelt két-kompresszoros, háromkamrás gázturбина fejlesztése 1948-ban kezdődött meg, s mire elhelyezték a lenyűgöző karosszéria farában, egy 22 ezres fordulaton 300 lóerőt leadó szörnyeteg lett belőle.

Jellemző módon nem aprózták el a dolgot: egészen egyszerűen fogtak egy 2700 lóerős Mig-17-es repülőturbínát, némileg finomították a működését, és visszavették teljesítményét - már csak életvédelmi szempontból is - majd a GAZ autógyárban beszerelték egy rakétaforma autótestbe, beültették M. Metelev teszt-pilótát, és vitték ki tesztelni.

Akképp is viselkedett: a kocsit a Lingotto versenypályára vitték ki tesztelni, hogy kihozhassák belőle a tervezett 250 km/h végsebességet, amivel legyőzhetnék a Rover JET 1-et. Ám a pályán töltött egy hónap alatt nem sikerült úrrá lenni a turbina hatalmas fogyasztásán, és túlmelegedésre való hajlamán, így a próbák végeztével az olaszok csalódottan és rekorddöntés nélkül vitték haza vagány külsejű, ám teljességgel hasznavehetetlen autójukat, amely a mai napig a torinói autótörténeti múzeumban van kiállítva.

A következő szereplő eléggé kilóg a sorból, mind építésmódját, mind származását illetően: 1954-ben a szovjetek sem hagyhatták ki, hogy turbinahajtású autót építsenek a szocializmus nagyobb dicsőségére. Jellemző módon nem aprózták el a dolgot: egészen egyszerűen fogtak egy 2700 lóerős Mig-17-es repülőturbínát, né-

mileg finomították a működését, és vizszavették teljesítményét - már csak életvédelmi szempontból is - majd a GAZ autógyárban beszerelték egy rakétaforma autót testbe, beültették M. Metelev tesztpilótát, és vitték ki tesztelni. A cél az volt, hogy megdöntsék az amcsik által tartott 694 km/h-s szárazföldi sebességi rekordot, ám az első teszten meghagyták Metelevnek, hogy ne lépje át a 300 km/h sebességet. Nem rendelkeztek ugyanis olyan abroncsokkal, amelyek ennél többet kibírnak... A gumiknak azonban még ennyit sem kellett elviselniük, ugyanis logisztikai problémák, majd egy baleset hátráltatták a teszteket így a GAZ Turbina a közelébe sem került az áhított rekordnak. Az első repedés a Birodalom építményén...

Ami nem sikerült az oroszoknak, annál jobban sikerült a franciáknak. A Renault 1954 óta fejlesztette a Turboméca repülőipari konszernnel közösen az Étoile Filante ("Üstökös") névre keresztelt autót, amelynek célja ugyanaz volt, mint orosz kollégájának: elhódítani a sebességi rekordot - igaz, ezúttal csak a gázturbinás autók csúcsát. A franciák azonban jóval akkurátusabban építették járgányukat; a kocsit számtalan órát töltött szélcsatornában, és a Turboméca mérnökei is sokat dolgoztak a 28 ezres fordulatszámon 270 LE teljesítményt leadó turbinán. Az autót 1956-ban összeszerelték a hajtóművel, és némi tesztelés után Amerikába szállították, egyenesen a sebességőrültek Mekkájába, a utahi Bonneville sóstó medrébe. A kecses, kék színű járgánnyal a rekordkísérletek során 313.8 km/h átlagsebességgel sikerült felállítani a gázturbinás autók új világrekordját. A Renault ezzel az eredményével leginkább jó reklámanyagként hurcolta végig az Étoile Filantét a világ autó-kiállításain. A cég elkezdte kifejleszteni az Üstökös utódját, ám a hatvanas években, amikor a gázturбина iránti lelkesedés alábbhagyott, feladták a tervet. A kocsit darabokra szedték, és raktárba hajtották, ahol egészen a kilencvenes évekig porosodott. Szerencsére néhányan fantáziát láttak a kocsiban, s a maradványokat felújítva összerakták, és üzemképesé tették az Étoile-t. Az autó azóta méltó helyen van a Renault gyári múzeumában.

A hatvanas években ismét vérszemet kaptak a szovjetek, az autók ezúttal a Kharkov városában működő KADI kutatóintézetből származtak. (A KADI-nál egyébként is elég sok kísérleti sportkocsi készült.) Az első gázturbinás prototípus, a Pioneer-2 1961-

A szofisztikált szovjet technika itt is kiütközött: az autóbába a Mi-2 helikopter 400 lóerős hajtóművét szerelték, amely a nevével megegyező (Isotov GTD-350), 350 km/h végsebességre gyorsította azt.

ben készült el, a korábbi Kharkov-1 modell mintájára. Az autó alumínium karosszériájának és magnézium kerekeinek köszönhetően fél tonnát sem nyomott, így a beleszerelt két darab 135 lovas gázturbinának nem okozott nehézséget a 310 km/h végsebesség elérése.

A következő projekt, az 1966-os KADI-7 volt, ami a korábbi, soha be nem fejezett Kharkov-7 prototípus alapjaira készült. A szofisztikált szovjet technika itt is kiütközött: az autóbába a Mi-2 helikopter 400 lóerős hajtóművét szerelték, amely a nevével megegyező (Isotov GTD-350), 350 km/h végsebességre gyorsította azt.

Igazán nagyot azonban a következő, 1969-es KADI-9-es járgánnyal akartak szakítani a szovjet mérnökök. A roppant látványos, csővázra erősített műanyag elemekből összeállított rakétaforma testbe a GAZ Turbina mintájára egy vadászgépből kioperált turbinát építettek. A szív ezúttal a Mig-19 hajtóműve volt, amely brutális, 37 kN tolóerejével 1200 km/h csúcsebesség elérését tette lehetővé. A gépet többször is tesztelték a volgográdi repülőtéren, majd a Baskuncsak-tó partján, ám a felmerülő szervezési nehézségek miatt soha nem sikerült eredményesen megostromolni a hangsebességet. Ezzel nagyjából a szovjet kísérletek is abbamaradtak.

A gázturбина a '92-es Volvo ECC-vel tért vissza a személyautók világába. Az Environmental Concept Carban nem a hagyományos módon működött a szerkezet, hanem az alá beépített elektromotoroknak energiát adó generátort működtette. Ezzel a hibridmeghajtást valósította meg a Volvo, gázturbinával. A dízelolajjal működő egyrészes, kerámia hőcserélővel ellátott turbina maximális teljesítményét brutális, 90 ezres fordulaton adta le. Az egyébként a

konzervatív 850-es modell alapjaira épített ECC a gázturbinás hibridhajtáson túl még számos innovatív megoldással bírt és megelőlegezte a következő generációs Volvók formavilágát (a '98-as S80-ason egyértelműen felismerhetők a prototípus vonásai).

2006-ban a General Motors hathatós közreműködésével gurult a las vegasi SEMA kiállításra a híres showman, Jay Leno legújabb kiskedvence, az EcoJet. Ez az 1000 lóerős Oldsmobile Toronadokkal, meg tankmotoros hot-rodokkal mászkáló fickó úgy gondolta, hogy jó ötlet lenne egy biodízzel üzemelő 650 lovas Honeywell LT101 gázturbinát beépíteni egy supersportkocsiba. A dologgal felkereste a GM Hollywoodban (hol máshol?) székelő Advanced Design Stúdióját, hogy segítsenek megvalósítani tervét. S mivel Hollywoodban semmi sem lehetetlen, két hét alatt, túlórán felvázolták az EcoJet skicceit!



A vázszerkezet alumínium és magnézium elemekből áll, míg az erőteljesen Cadillac vonásokat viselő karosszéria szénszálas műanyag és kevlar részekből épül fel. Az egyébként a parti őrsg helikoptereiben szolgálatot teljesítő turbina egy módosított Corvette motortartó vázban lett elhelyezve. A külső kialakításakor a lopakodó repülő furcsán megtört élei is felfedezhetők, nem is beszélve a kerekekről, melyek küllői egy az egyben turbinalapátokat formáznak.

Jelen pillanatban Jay Leno extravagáns kocsija a legutóbbi gázturbinás autó, ám a gyártástechnológia és az anyagtudomány fejlődése [Szerk: valamint a MI munkaságunk] talán nemsokára elhárítja a nagysorozatú személyautó-gázturбина gyártás akadályait, s újra reneszánszát élheti ez a repülés élményét kölcsönző, süvöltő hajtómű – még ha csak egy hibridautó áramtermelőjeként is...

Grafika

Egy legenda véget ér...

Az idő kereke megállíthatatlanul forog, és a fejlődésnek nem lehet és nem is kell gátat szabni. A haladás, az újítás ugyanakkor magában foglalja a búcsút is, egy régítől való megválást. Ezúttal az amerikai ipar egyik szimbolikus darabjától köszönünk el, még-hozzá a V8-as motortól. Bár a Ford és a General Motors egyes járművekben még használja ezen erőforrásokat, csupán idő kérdése száműzésének bejelentése.

No, azért nem kell mindjárt kardunkba dőlni és rituális harakirit elkövetni, de a környezettudatos, „zöldebb” korszak szele szép lassan eléri a nagy V8-as motorokat is, melyek már nem férnek bele a Föld megmentését célzó jövőképebe.

Első fecskéként a Cadillac (General Motors) jelentette be, hogy szép lassan számúzi kínálatából a V8-as (Northstar) erőgépeket, és röviddel ezután követte őt a Chrysler is. Még csak a cikk elején tartok, de már valószínűleg elvesztettem az olvasóközönség 100 %-át. Egy része nem érti, hogy ez miért is fontos, és miért írok róla, a másik része, aki igen, az meg már sörbe fojtotta bánatát. Azért megpróbálom kifejteni egy kicsit bővebben, mit is takar a dolog. A „big block” imádóinak megnyugtatóul azért annyit hozzáteszek, hogy a folyamat nem egyik napról a másikra fog lezajlani. Nem kell attól tartani, hogy holnap a Viper már csak egy 1.2-es, szívó négyhengeressel gördül le a gyártósorról. A jelenleg futó modellekbe (legalább is a csúcsgepekbe) még mindig berakják a nagy mocit, de a most kezdődő fejlesztésekben, melyek 5-8 év múlva lesznek sorozatértettek, már nem kalkulálnak velük. A „downsizing” néven ismert folyamat (kisebb lökettérfogatból préselni ki ugyanazt a teljesítményt) az európai gyártókat is utoléri, és itt is érezhető recesszió, de én most maradjak a V8-asok szülőföldjén.

Az egyik szemem sír, a másik nevet, vagy fogalmazhatok úgy is, hogy a szívem fáj (melyik autózás iránt elfoglalt embernek ne szorulna el a gyomra egy V8 gurgulázása hallatán), de az eszem tudja, hogy ez a helyes, és ennek így kell lennie. A legnagyobb probléma ezekkel az erőforrásokkal, hogy igen nagy étvágyúak, és hát a „környezetkímélő” jelző sem illik rájuk túlzottan. A különböző nemzetközi szervezetek egyre nagyobb nyomást gyakorolnak az autógyá-

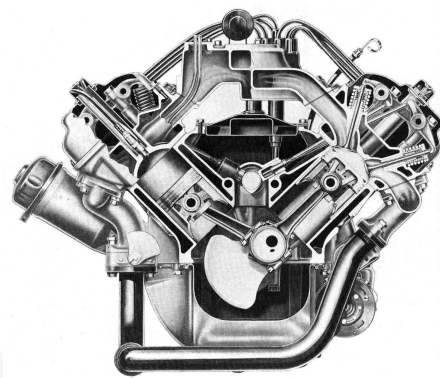
rakra is, és sürgetik az alternatív hajtásmódok fejlesztését és bevezetését. Első lépésben a károsanyag-kibocsátási értékeket maximalizálták. A 2012-ben bevezetésre kerülő Euro 5-ös szabvány már csak 130 g/km CO₂ kibocsátást engedélyez az autógyártóknak a flotta részére. Ezeket az értékeket a nagy V8-asok már nem tudják teljesíteni, és nagyon lehúznák az emissziós értékeket.

A Chrysler klasszikus HEMI motorjának alapkoncepciója már több mint 50(!!) éves. Ennyi idő alatt bőven ráértek mindent letesztelni és a végtelenségig tökéletesíteni, de elérték a felső határt. A félgömb alakú égéstér miatt rendszeresített, hengerenkénti két szelep alkalmazása már nem elég a motor megfelelő „lélegeztetéséhez”. Négy szelep alkalmazása pedig nem lehetséges, mert akkor mindegyik eltérő irányban helyezkedne el, és gyártásuk rendkívül drága lenne. Átütő eredményt pedig ezzel sem lehetne elérni.

A gyártás leállítását marketing okok is befolyásolják. Jim Press, a Chrysler főnöke egy kimutatásra hivatkozva elmondta, hogy a fiatal vásárlóknak már nem jelenti ugyanazt a HEMI név, mint egykor szüleiknek, akiknek fiatalkoruk legendás, vágyott autói voltak a HEMI-motoros járgányok. Tény, hogy most már a fiataloságot sokkal jobban lázba hozza egy turbós, boxermotoros Impreza vagy egy kompresszoros AMG Merga, de még mindig megvan a helyük az amerikai óriásoknak is, és az irántuk érzett tisztelet is megmaradt.

És mi lesz helyettük, vetődik fel a kérdés. Egyelőre ott vannak a modernebb, közvetlen befecskendezéses, turbófeltöltős V6-os erőforrások, de a jövő a hibrid és az elektromos hajtásé. A Chrysler álláspontja szerint egy-két évtized múlva az új generációs izomautókat elektromotorok fogják majd mozgatni, amelyek teljesítménye tel-

jes mértékben megegyezik a most gyártott benzines autókéval. Egy igazi amerikai „muscle car”, amit egy piciny, hangtalan, ám gyengének már biztos nem nevezhető elektromotor hajt??? A sebesség és a gyorsulás biztosan megmarad, de hová lesz a feeling??? Illúziórombolás! Az izomautók szerelmesei számára ez ma még felfoghatatlan. A nagy V8-as motorok elpusztíthatatlanok, és még húsz éve is úgy tűnt, örökké élni fognak. Túléltek több mint 50 évet, a nagy olajválságot, de az óriás mamutokhoz hasonlóan ők is eltűnnek a Föld színéről. Ez az evolúció folyamata, ezt mind tudjuk. A versenysportban (NASCAR, Formula-1, Dragster versenyek) még biztosan megmaradnak egy darabig, de a drága alkatrészutángyártás miatt (egyedi gyártás) előbb-utóbb onnan is eltűnnek. 10-20 év múlva (de lehet, hogy ennél is előbb) már a TV előtt ülve sem hallhatjuk a V8-asok üvöltését. Nem marad más, mint lementeni 4 órányi tömény gurgulázást az iPod-unkra, és megsüketüléssig hallgatni. V8 FOREVER, YEAHHHHH!!!



De addig is örüljünk, hogy megalkották e mérnöki műremekeket, és még láthatjuk, hallhatjuk őket. Az igazán szerencsések pedig közelebbről is élvezhetik...

Iszám

A teljesség igénye nélkül néhány ma is kedvelt és látható modell, amelyet a GM és a Chrysler V8-as motorjai hajtanak: Chevrolet Corvette, Dodge Viper, Hummer, Chevrolet Camaro, Pontiac Firebird, Dodge Ram, Jeep Grand Cherokee, Chrysler 300 C SRT8.

Vörös álom Az igavonók

Az előző részekben a keleti blokk személygépjármű-állományát vettük górcső alá, most pedig sokak kedvencei, a sok-sok tonna rettetek, a teherautók következnek, melyek közül az autókhoz hasonlóan még manapság is jó pár húzza az ígát. A cikkben a magyar utakon is ismerős példányokat mutatom be.

A legtöbb embernek talán egy Kamaz villan be elsőre, ha keleti tehergépjárműről van szó, amely egyébként jellegzetes orráról könnyen felismerhető. Története 1969-ben kezdődött, természetesen pártutasításra. A Szovjet Kommunista Párt Központi Bizottsága és a Szovjet Minisztertanács döntése értelmében, a tatárköldi Nabereznije Cselnibe telepítettek egy új, teherautókat előállító nehézgépjármű-gyárat. Habár a munka 1969. december 13-án elkezdődött, ennek ellenére csak 1976. február 16-án gördült ki az első Kamaz típusú teherautó a kapun. Ez idő alatt ugyanis a többi orosz teherautó márka (főleg az Ural) modelljeit gyártották. 1990. június 25-én a gyár nyílt részvénytársasággá alakult, és belépett a moszkvai tőzsdére. Azóta még nyolc, összesen tehát kilenc üzemmel rendelkezik, melyek mindegyike Nabereznije Cselni városában, illetve környékén helyezkednek el.



Mind a keleti blokk hadseregei, mind különböző építési vállalatok és más, nehézteherautót igénylő feladatok elvégzésére szakosodott cégek előszeretettel alkalmazták és alkalmazzák, elsősorban Közép- és Kelet-Európában. Külsőjük a kezdetek óta szinte változatlan, kerek lámpás, kockaformás stílust képviseli.

Nálunk leginkább az 5511-es sorozatot használják, amely a tulajdonosok szeretetét megbízhatóságával és olcsóságával, a járókelőket pedig kellemesen narancssárga színével és bamba arcával vívta ki.

Egyébként a márka a versenysportban is jeleskedik. A Kamaz aktívan részt vesz különböző rallykon, melyek közül a legnívósabbak egyikét, a Párizs-Dakar rallyt hét alkalommal is megnyerte. Először 1996-ban, majd 2000-ben, aztán egy év kihagyás után, 2002 óta folyamatosan, 2006-ban ötödször, összesen hetedszer diadalmaskodott.

Talán a második leggyakrabban emlegetett orosz márka a ZiL. Az anyacéget 1916-ban alapították Moszkvai Gépkocsi Társaság (AMO) néven. Majd 1931-ben átkeresztelték 2. sz. Sztálin Autógyár (ZiSZ) névre, 1956-ban pedig egykori igazgatójáról, Ivan Alekszejevics Lihasovról nevezték el, így lett rövidítve ZiL. Elsősorban polgári és katonai célú teherautókat, speciális berendezésekkel ellátott járműveket, valamint mikrobuszokat gyártott és gyárt.

Legismertebb, hazánkban is gyakran előforduló modellje a ZiL 130-as. Jóformán nincs is a világnak olyan része, ahol ne fordult vagy ne fordulna meg minden nap e teherautó! A ZiL 130 nem tekinthető az előd, a szintén népszerű 164-es továbbfejlesztésének, ugyanis még apróbb részleteikben sem egyeznek meg az alkatrészeik. A 130-as motorja egy amerikai alap V8-as. Ez nem is túl meglepő, hiszen az egész autó maga egy áttervezett tengertüli igavonó. Az amerikai rokon teljes motorcsaládját átvették, megjelent a GAZ 66 jelű kisebb és az Ural teherautókba szerelt nagyobb, szintén V8-as motor.

A gép rengeteg felépítménnyel készült, a szimpla platós változattól a konténerszállításra is alkalmas változatig szinte mindenféle előfordult. Az alapkitöltés a hosszúplatós változat követte. A nálunk használatos teherautók közül elsőként ezeken a ZiL-eken találkozhattunk ablakmosóval és osztatlan szélvédővel. Bár terepjáró képességeik csekélyek, ennek ellenére a homok- és kavicsbányák mindennapos

feladatit is jól ellátták ezek a járgányok. Végül, mint az lenni szokott, eljárt felettük az idő, a rozsdá pedig jó étvággal fogyasztotta őket.

A gyár egyébként nem fuccsolt be; sok éves csend után 1992-ben kisteher modellel újítottak, azonban ez már közel sem jelentett akkora sikert, mint a régebben készült, mindent kibíró csőrös teherautók. Manapság ezen kisteher típusnak különböző felépítményekkel ellátott (városi teher, 4x4 terepre) változatait gyártják.

Sokszor emlegetett, számos rajongóval bíró orosz márka a Kraz. Legnépszerűbb modellje a 255-ös széria, melyet a 214-es típusú gépkocsi felváltására terveztek. Külsője mással összetéveszthetetlen: csőrös orr, különálló békálámpák, brutális, mindenkit eltaposni akaró dizájn jellemzi, mely inkább az egyszerűsége, mint szépsége miatt lett olyan, amilyen. Hagyományos felépítésű tehergépjármű, alváza U-hossztartókból és öt keresztartóból felépített létraváz. Elöl a V6-os, vízhűtéses dízelmotor foglal helyet, mögötte a faszervezetű, lemezborításos egy plusz két személyes fülke található. Futóműve természetesen merevtengelyes, és összesen három ilyen dolgozik a teher alatt. Elektromos rendszere sem hétköznapi, 24 voltos. Érdekessége, hogy pontonszállító és hídvető változatokat is készítettek a modellből, de ezek mellett persze a hagyományos felépítmények is megtalálhatóak voltak a kínálatban.

Természetesen ez mind csak töredéke a keleti teherautó-gyártásnak, de a következő rész nem kegyelmez a mostani cikkből kimaradt márkáknak, főszerepbe kerül a Csepel, az Ural, és a kihagyhatatlan cseh kedvenc, a Tatra.

Czigsek Ádám

A Kamaz aktívan részt vesz különböző rallykon, melyek közül a legnívósabbak egyikét, a Párizs-Dakar rallyt hét alkalommal is megnyerte. Először 1996-ban, majd 2000-ben, aztán egy év kihagyás után, 2002 óta folyamatosan, 2006-ban ötödször, összesen hetedszer diadalmaskodott.

Katonai járművek - Ostromgépek

Azt hiszem, ismét kissé elkanyarodok a rovat alapkoncepciójától, de végül is soha nem mondta senki, hogy a jelen és a múlt század harceszközei közül lehet csak választanom. És bár az ostromgépek nem kifejezetten járművek, még ha van is egyik-másiknak kereke, némi morbid humorral betudhatóak mondjuk anyagmozgató gépeknek. Vegyünk sorra néhány típust!

Szokás mondani, hogy az emberiség története a háborúk sorozata. Rachel Carson biológus asszony kutatásai szerint eddig a valaha élt összes ember száma 65 milliárd környékén mozog. Engem meglepett ez az adat, már csak azért is, mert ebben az esetben napjainkban él az egész emberiség tizede. Ugyanakkor a XIX. század derekán még csak 1 milliárd ember élt a Földön. Az elmúlt sok ezer év másról sem szólt, csak arról, hogy népek, birodalmak vagy csak egy-egy hadvezérnek vagy hódítónak nevezett tömeggyilkos azon fáradoztak, hogy emberi életek millióit átgázolva megszerezzék azt, ami a másiké. Ehhez nyújtott segítséget ennek a cikknek a főszereplője is, több-kevesebb sikerrel.



Az ostromgépeknek számos változata készült a történelemben. A hatékonyságukkal kapcsolatban nem bocsátkoznék további hosszas fejtegetésbe, elég annyi, hogy valóban meglehetősen alacsony határfok volt elérhető, mivel a mozgási energiát nem valami nagy energiatartalmú adalékból nyerték, hanem általában a gép kezelői által összedobott energia adódott át a lövedéknek a legkülönbözőbb módokon. Csörlőkön, csigasorokon keresztül, rugók (rugalmas fém, és fa szerkezeti elemek) megfeszítésével, és így tovább.

Bizonyos típusokban még a hagyományos értelemben vett lövedék sem volt megtalálható. Ha tágabban értelmezzük az ostromgép fogalmát, és pusztán arra he-

gyezzük ki a kérdést, hogy ez egy olyan szerkezet, amellyel egy vár elfoglalása kevesebb időt vesz igénybe, akkor tekinthetjük a fegyvernem egyik korai képviselőjének a trójai falovat vagy a Jerikó falait ledöntő kürtöket is. Viszont ha a mitológiai korokból a kicsit konkrétabb történelmi korokba evickélünk, azt láthatjuk, hogy ezeket a szerkezeteket - mint ahogy annyi más zseniális találmányt is - a Római Birodalom légiói alkalmazták először nagy számban.

Noha a talán legismertebb ostromgép, a katapult alapötlete Archimédészről származik, és a görögök használtak először ilyen berendezéseket Kr. e. 400 környékén, a rómaiak pont az ellenük folytatott háborúban ismerték meg, és tökéletesítették a fegyvert. Mivel a későbbiekben a rómaiak infrastruktúrája mellett nem igazán lelhetünk valamirevaló ellenséges erőrendszert a térségben, legfeljebb gyorsan „telepíthető” és nem igazán ellenálló palánk- és földvárakat, ezért a katapultot a rómaiak előszeretettel vetették be a csatamezőn. Ez az ötlet mellest Nagy Sándortól származik, ő gondolt először arra, hogy ezt az eszközt a csatában a harcoló egységek fedezésére is lehetne használni.

A középkori Európában élte fénykorát a fegyver, ekkor jelent meg a Trebuchet nevű berendezés, amely a helyzeti energiát mozgási energiává alakító gép iskolapéldája. Tekinthető egy libikókának is, amelynek az egyik végpontjában egy nehéz, földdel telt láda van, a másik, hosszabb karon pedig egy lelógó zsák a lövedéknek. A hosszabb kart lehúzták, a nehéz láda felkerült a magasba, betöltöttek, és huss. A lógó rekesz kilendült az $m\omega^2 r$ miatt, így a lövedék még nagyobb kerületi sebességgel kezdhetette meg az útját. Ha már lövedék: a Trebuchet 140 kilós darabokat volt képes pályára állítani a legkülönbözőbb anyagokból. A biológiai, kémiai, és termális hadviselés alapvető fegyvere volt az ágyúk XIV. századi elterjedéséig. Ostrom idején ugyanis

nem csak a falak bontása volt a cél. A vár védőit, és népét a falak fölött bejuttatott anyagokkal igyekeztek tizedelni a támadók. Ennek érdekében a (lehetőleg pestises), oszladozó állati és emberi tetemek mellett forró vizes, olajos vagy állati zsírral töltött ballonoktól, valamint forró homokkal töltött zsákoktól kezdve égetett meszes, ólmos és kénos lövedékekig mindenféle mérgező anyag repült a várba.

Míg a „tüzérség” igyekezett megteremteni a lakható környezetet és az otthonos hangulatot, addig a gyalogság kezében is megvoltak az eszközök, hogy akkor is bejussanak valahogy, ha nem hívta őket senki. Ilyen eszköz volt a faltörő és az ostromtorony. Fejlettebb verzióik kerékkel, alvázal és viszonylag zárt tetővel készültek, hogy az egri asszonyok ne tudjanak gulyáslevest önteni a kopogtató személyek nyakába. Viszont motor híján a járművek falak alá juttatásában elég sok tolóembernek kellett részt vennie. Emellett nem volt az a kimondott aszfaltrakéta egyik ilyen járgány sem, pláne hogy az ostromtoronyok homokzsákokkal voltak erősítve, esetleg egyik-másik szinten lenyíló fedezék mögül elszüthető ágyúval, így a nem túl gyorsan mozgó személyzet könnyen belőhető volt a falakról.

„Ha tágabban értelmezzük az ostromgép fogalmát, és pusztán arra hegyezzük ki a kérdést, hogy ez egy olyan szerkezet, amellyel egy vár elfoglalása kevesebb időt vesz igénybe, akkor tekinthetjük a fegyvernem egyik korai képviselőjének a trójai falovat vagy a Jerikó falait ledöntő kürtöket is.”

Lehetne írni még számos érdekességről, pl. a nyilat kilövő Ballistáról, ami azért még nem volt interkontinentális, a torziós elven működő hajítógépekről vagy az ostromgépek modern háborús felhasználásáról, de ezekről talán majd egy másik alkalommal. Visszaulva a demográfiai fejtegetésre, azért én azt szűrném le, hogy hiába voltak az emberek jóval kevesebben a középkorban, egy csatában az emberélet akkor még kevesebbet ért. Ettől függetlenül érdekes világ lehetett.

Peta!

A-90 Orlyonok

Egy repülő szerkezet, amelyről szinte semmit sem hallottunk, amelyről csak szakmai berkekben tudtak; melynek még a konstrukciója is feledésbe merült. Egy repülőgép, amelyet fejlesztési zsákutcának nyilvánítottak, és kültéri múzeumokba kényszerítettek, az A-90 Orlyonok.

Az címben említett repülőgép egyike a már sokszor szóba hozott szocialista projekteknek. Kezdjük hát ismét egy kis történelmi visszatekintéssel! 1960-as éveket írunk, már jó néhányszor esett szó arról, hogy a hidegháború rendkívüli mértékű fegyverkezéssel párosult. Ez nemcsak a konkrét értelemben vett fegyvereket, fegyverrendszereket foglalta magában, hanem az azokat kiszolgáló rendszereket is (mai, divatos szóval logisztikai rendszereknek nevezzük őket). Ilyen rendszer volt az An-225 projekt is, amelyet gyakran hoztam fel korábban, és amely a Buran nevű űrprogramot, és a szintén Buran nevű űrrepülőgépet volt hivatott kiszolgálni. Nos, a mostani esetben sincs ez másképp, az A-90 jelzésű gépet szintén hadászati célból alkották meg, beceneve Orlyonok (oroszul: Орлёнок, ami sasfiókat jelent). Mint a képen is látható, teljes mértékben vízre tervezték. A megalkotásánál az alapkoncepció



az volt, hogy kell egy olyan nagy teherbírású repülőgép, amely gyors, hatékony, gazdaságos, és mégis gondot okoz az ellenségek számára annak észrevétele. Ezekkel az instrukciókkal látták el Rostislav Evgenievich Alekseev tervezőmérnököt, aki az 1970-es évek elején hozzá is látott a tervek kidolgozásához. Magát a típust ekranoplánnak nevezték el, az 'ekran' szó oroszul annyit tesz, hogy emelni, a 'plán' szót talán fölösleges lenne magyarázni. Ezt a nevet – vagyis hogy ekranoplán – működési, repülési elvének köszönheti, tehát annak, hogy a repülést közvetlenül a víz felett vég-

zi, kihasználva annak számos előnyét. Egyik ilyen előny, hogy érvényesül a dinamikus-párna effektus, vagyis a repülőgép által keltett légörvények és a vízfelszín olyan közel vannak egymáshoz, hogy az örvények plusz felhajtóerőt biztosítanak a repülőgép számára, amivel energia spórolható meg. A másik nagy előnye, hogy a radarhullámok alatt repül, tehát az ellenséges rádiólokátorok csak nehezen képesek észrevenni azt.

Az első, kísérleti jelleggel épített gépet Kaszpi-tengeri Szörnynek nevezték el (Каспийский Монстр – vagyis KM). Egyik kísérleti repülése során 544 tonna hasznos teherrel rakták meg, amely azóta is rekordnak számít (ha visszakeressük az egyik régebbi számban, kiderül, hogy az An-225 Mryia csupán 250 tonna hasznos terhet képes szállítani). Ebből az is látszik, hogy az ekranoplán jellegű gépek sokkal teherbíróbbak, éppen a dinamikus-párna effektusnak köszönhetően. A KM volt Alekseev első ilyen jellegű gépe, előtte szárnyashajókat kreált, ahol nagymértékben kiismerte a vízben és a vízfelszín közelében létező hullámokat, ezt kihasználva alkothatta meg első és legnagyobb vasmadarát. Sajnálatos módon a KM 1980-ban, egy kísérleti repülés során belezuhant a tengerbe. Mivel sekély részre esett, a függőleges vezérsíkja még sokáig kiállt a vízből, sírkeresztire emlékeztetve (a sors fintora, hogy maga Alekseev is ebben az évben hunyt el, pár hónappal az ekranoplán-katasztrófa előtt).

Az KM sikeres tesztelése után (még az 1980-as lezuhanás előtt) Alekseev meg-

Meghökkenítő külalakja ellenére a leggazdaságosabb és leghatékonyabb repülő szerkezetnek bizonyult, ennek ellenére ma szárazdokkban állva várja az arra tévedő érdeklődőket.

bízást kapott az Orlyonok-sorozat megtervezésére. 120 darabot írtak elő, ebből 5 épült meg. Az egyiket szárazföldi kísérletekre szánták, a maradék négyet pedig 1973-ban átadták a szovjet légierőnek. A repülőgép 120 gyalogos katona vagy két teljesen felszerelt és megrakott csapatszállító jármű szállítására volt alkalmas. Felmerülhet a kérdés, hogy ha ilyen sikeresek voltak ezek a repülők, akkor miért nem terjedtek el szé-



lesebb körben?! A válasz természetesen most is az, hogy történt egy-két olyan szerencsétlenség, amelyben emberek vesztek életüket. Az egyik 1975-ben, ekkor még nem esett áldozat, azonban ugyanez a gép 1992-ben ismét lezuhant, és akkor a teljes legénység életét veszítette; egy évre rá az összes A-90-es típusú ekranoplánt kivonták a forgalomból. Épült egy darab olyan ekranoplán is, amelyet hadihajók megsemmisítésére terveztek – a Lun névre keresztelték el. Ezt 6 db szuperszonikus rakétával szerelték fel, amelyeket a géptörzs tetején helyeztek el. Ez a fegyverzet akármilyen hadihajót képes volt „kicsinálni”, és sokkal hatékonyabb és gazdaságosabb volt, mint bármely hasonló képességű hajó. A gép 1987-ben eredményes hadgyakorlaton vett részt, ahol a rakétákat is sikerrel tesztelték. Sajnálatos módon 1993-ban az összes addig működő ekranoplán ideiglenesen szárazdokkba került, és azóta is a végső döntésre vár.

Az 1980-as években még az amerikai hadsereg szakemberei is csodájára jártak ennek az alkotásnak, de sajnálatos módon 1993 óta nem történt elmozdulás a holtpontról. Kétségtelen, hogy egy olyan mérnöki konstrukcióról van szó, amit nem szabad hagyni feledésbe merülni, és amelyre a jövőben nagyobb figyelmet kell fordítani.

Pál

Haláli sz..(éklet)

Az élet, vagyis inkább a halál nagy kérdéseiről és a sokakat szemérmes pironkodásra készítő széketürítésről ritkán születnek könyvek, különösen gyerekeknek szólók. De Földünk kerekén él egy olyan ember, aki a tátongó, irodalmi úr kitöltésére erős készletet érzett, és ezt nem is nyomta el.

Pernilla Stalfelt *Kakikönyve* és *Halálkönyve* nem tartozik a mély értelmű olvasnivalók körébe, sőt az alapos áttekintésre nem is kell többlet fordítanunk szűk fél óránál. E cikkben található végeérhetetlen szövegszövegekkel ellentétben ugyanis mindkét „mű” rövid, tömör mondatokból áll, melyek többnyire csak kommentárként szolgálnak az igen mulatságos rajzokhoz. Az író becsületére legyen mondva, hogy valóban nem kertet, sőt élvezi, hogy a maga választotta témában és stílusban szóki-mondó lehet. És ez jó! Ha egy érdeklődő korszakát élő kisgyerektől már a századik „De miéééért?” kérdést hallod, akkor tényleg nem veszíthetsz semmit, ha a kezébe nyomod ezeket a kis könyveket. (Persze ké-

szűlj fel bátran a további kíváncsiságodá-ra! ☺)

Talán a legnagyobb pozitívum a Halál- és a Kakikönyvben is a kulcskérdések elég alapos körbejárása, de hozzátartozik az igazsághoz, hogy minden részletbe csak bele-belekap az író. Mindkét témát komolyan kezeli, és nyílt beszédstílusa néhol már önmagában humor forrása, de a képek aztán végképp azok. A halál kapcsán például az Isten-hitről, a temetésről, a túlvilággal kapcsolatos találgatásokról és az embertársunk elvesztése miatt érzett szomorúságról olvasgathatunk. A másik könyvben pedig az előforduló szín-, állag- és formaváltozatok, valamint az esetlegesen felmerülő üritésügyi problémák kielemezése után

különböző élőlények bogyóinak összehasonlítása és a világ különböző tájainak a széket hasznosíthatóságáról való vélekedése kerül a középpontba.

Töprengjünk majd el egy kicsit magunkban, hogy mi avat egy témát tabuvá! Néhány ötlet: félünk attól, hogy senki nem osztja a véleményünket, testi-lelki problémáink vannak, amiket nem merünk elmondani másoknak, gusztustalannak tartjuk az adott dolgot, pedig teljesen normális, vagy nem akarjuk, hogy utolérjen minket. Rátok bízom, hogy melyik állítást melyik könyvhöz köthetitek! ☺

Az eladási statisztikákat elnézve Pernilla igen jelentős sikereket könyvelhet el magának. Levonhatjuk a következtetést, miszerint van igény az egyesek által kínosnak tartott kérdések kivesésére, és reménykedhetünk, hogy a humorosság elég jó közvetítő szál ahhoz, hogy nyíltan gondolkodó és beszélő emberiséggé váljunk.

Scheregyádi

Nem mind arany

...ami fénylik. Hogy Hollywoodból jön, az nem garancia. Ez is egy filmajánló, de eltér a megszokottól. Lehetne a címe: mit NE nézz meg, ha szeretnél sokáig boldog, egészséges, kiegyensúlyozott életet élni.

Én belefutottam egy ilyen „nemmegnézésre” érdemes gyöngyszembe, saját és szobatársaim legnagyobb bánatára. Tisztelem annyira az alkotókat, hogy ha elkészítenek egy filmet, akkor azt végignézem, még ha nem is igazán tetszik. De e cikkírást motiváló alkotás nekem is rengeteg kényszerűségbe került, pedig a végét nem is láttam. Így tuti nem lövöm le a poént. ☺

Egy könnyed vígjátékra vágytam, és arra adtam a fejem, hogy megnézzem a 27 *idegen igen* című filmet. Már a címe is gyanús volt, cseppet izzadságszagú. Azt hittem, hogy egy esküvős vígjátékot nem lehet elrontani, de csúfosan tévedtem. A főszereplő nő egy esküvőszervező cégnél dolgozik, és titkon szerelmes a főnökébe, aki persze tudomást se vesz róla. Esküvőről esküvőre jár, mindenütt felkéri koszorúslánynak, s a ruhákat folyton megtartja (innen az eredeti cím: 27 Dresses). Egy srácnak feltűnik, hogy

a nő mindig eltűnik. ☺ Véletlenül ugyanabba a taxiba szállnak, és veszekedni kezdenek. Ez az ellentét túl erőltetett, hiszen még csak akkor ismerkedtek meg, és úgy beszélnek egymással, mintha 70 éve házasságok lennének. Legalább!

A nő határidőnaplója a fiúhoz kerül, aki pimasz módon szinte minden lapra felírja a nevét és a telefonszámát, lebonyolítják a találkát is. Időközben megérkezik a főszereplő bombázó húga, és egyből elcsavarja a főnök fejét úgy, hogy valótlanságokat állít magáról. És mindennek tetejében felkéri a nővérét, hogy szervezze meg az esküvőjüket. A „végéntutibefutó” srácról kiderül, hogy ő írja a helyi lap esküvői mellékletébe a beszámolókat, s a főhősnőnk titokban eleped érte, gyűjti a cikkeket. A húgika esküvőjéről is készít egyet, ezért sokat lógnak együtt, ám a gonosz főszerkesztő követel tőle egy cikket, melynek a „mindig ko-

szorúslány”-ról kell szólnia. Gyűlik az anyag, persze titokban meg is jelenik a mű. Egy áttivornázott éjszaka után a reggeli mellé találják a címlap-sztorit: a szakítás garantált. Hősnőnk maga alatt van elég rendesen, s elhatározza, hogy bevall mindent a főnökének a menyasszonyáról. A próbavacsorán sor kerül a terhelő fotók bemutatására, a galambpár szakít, mindenki a főszereplő ellen fordul.

Bevallom hősiesen: eddig bírtam. A történeten is látszik, hogy sok ember erősen gondolkodott rajta. Nem egy könnyen emészthető vígjáték, vontatott az egész. Az ember szinte magától ki tudja okoskodni előre a párbeszédek is, bevillannak a válaszok. És ott vannak azok a fránya idegtépő majdnem-vallomások: ahelyett, hogy izgalmassá tennék a hangulatot, az ember csak üvölt fájdalmában: ”Mondd már ki...!”. Valahogy kitalálható a film vége. Ha valakinek mégis van elég ereje, hogy végignézzék, akkor szóljon nekem, és meglátjuk, mennyire volt igazam. Most megyek, és nézek valami igazán szórakoztatót! ☺

Vera

Programajánló

Itt a nyár, kinyitottak a szabadtéri szórakozóhelyek, és rövidesen megkezdődnek a nagy fesztiválok. Jelen programajánló most ezekre koncentrál, nem feledkezve meg az aktuális filmpremierekről sem.

Aki a komolyabb dolgokat részesíti előnyben, azoknak június 10-től egész nyáron át igényes szórakoztatást nyújt a Budapesti Nyári fesztivál: koncertek, opera és musical mind fellelhető a műsorban. Természetesen a nyár koronáját nem hagyhatjuk figyelmen kívül: a Szegedi Szabadtéri Játékok idén is viszi a prímet, Európaszerte ismert ez az ünnepe a világot jelentő deszkáknak. Tehát július 4.-től vigyázó szemetek Szegedre vessétek!

A könnyű műfaj kedvelői valószínűleg már jó előre tudják, merre viszi majd őket 120 literes túraszákjuk. Irány a kemping, csomag le, sátor fel, és buli! A sort a Volt nyitja, rögtön vizsgaidőszak után: július második a kezdés dátuma. Lesz minden: hip-hop, punkrock, ska és dub. Választék a maximumon, bár a pogózás után a fejen már sehol, a hangulat ellenben a tetőfokon. Rögtön utána két nagy rendezvény

üti egymást: július 9-én a Hegyalja Fesztivál, míg 10-én a Balaton Sound kezdődik. A változatosságra egyik helyen se lesz panasz, és valószínűleg szünyogokból is azonos mennyiséget nyújtanak, lévén mindkettő vízparti. Kevéssel utána a felsőoktatás megmutatja, hogyan érezzük igazán jól magunkat: EFOTT! A magyar alternatív és rock zene színe-java, a stand-up comedy hazai sztárjai, és még sokan mások ígérnek parádés szórakozást. Idén irány Dunaújváros! Az év – és Európa – legnagyobb bulija előtt kapunk majd egy hónap pihenőt, ezalatt mind agyunk, mind pénztárcánk regenerálódhat valamelyest. De ott a ZP (zöldfüleknek Zöld Pardon), az egész nyáron át tartó fesztivál, ami minden este 200 HUF ellenében szívesen látja azokat, akik csak élvezik, de nem csinálják a fesztivált. Aztán egyszer csak eljön a Nulladik Nap. Iron Maiden. És tovább, hasonló nagy nevekkal, egy

héten át. Persze, hogy SZIGET. Kell ennél többet mondanom? Ugye nem. Talán még annyit: augusztus 12-től!

Még ilyenkor is van, aki a légkondicionált moziteremre esküszik. Ajánlatomat röviden így összegezném: egy sorozat nagyjelmje, és egy nagy filmből született sorozat... A Szex és New York mára kultuszműsor lett, nemrég pedig megszületett az egész estés verziója, ennek a bemutatóját „izgulhatják végig” a rajongók és kíváncsiak június 5-től. A másik film már más kategória. Ugyanis kihozták a Narnia Krónikái második részét – ami köré már az első részt követően is hasonló rajongótábor kezdett épülni, mint kedvenc ifjú varázslónk köré. Tehát a moziban is akad csemege, ha nem is oly bőséges, mint a zimankós napokon.

Tanulság: amíg süt a nap, addig nem esik. Így aztán ki a szabadba, piknikezni, sétálni, kerekezni, bármi! Pókerezni a zöld gyepen éppoly jól lehet, mint a zöld posztó mellett. Hajrá, a régi szlogen ezúttal kis betűvel: hévvel a szabadba!

András

Informatika - AMD versus Intel

Feltetted már magadnak azt a kérdést, hogy mire mennél számítógép nélkül? Nem is olyan régen, pont egy ezzel ellentétes gondolat járt azok fejében, akiknek a mai PC-t köszönhetjük. Eszükbe sem jutott, hogy egy átlagember otthon számítógépet használjon. Érdekel, hogy is volt ez a kezdetekben? Lássunk egy kis történelmet!

Robert Noyce és Gordon Moore megalapították az Intel Corporationt, Jerry Sanders néhány társával pedig az AMD-t. A dolog pikantériáját az adja, hogy a két rivális cég alapítói a kezdetekben egy hajóban eveztek, mindegyikük a Fairchild Semiconductor nevű cég alkalmazottai voltak. További érdekesség, hogy az AMD megalkulásához szükséges tőke a már jól menő Intel céget alapító Robertnek köszönhető. A névválasztás az Integrated Electronics-ból és az Advanced Micro Devices-ből ered.

A számítógép agya a CPU (Central Processing Unit), vagyis a központi feldolgozóegység. A mikroprocesszorok története 1971-ben kezdődött, amikor egy pici ismeretlen cég, az Intel a világon először több tranzisztort épített egybe, hogy egy központi vezérlő egységet alkosson. Nyolc

évvel ezután készült el az első személyi számítógép. Az AMD-nek nagyon nehéz dolga volt, mert akkoriban gomba módra szaporodtak az elektronikus alkatrészeket gyártó cégek. Az AMD az életben maradása érdekében elkezdte a legnagyobb félvezetőgyártók chipjeit másolni. Az akkori IC-k viszonylag egyszerű felépítésűek voltak, így kisebb újratervezés és hibajavítás után könnyedén el lehetett kezdeni a gyártást. Az AMD üzletmenete gyakorlatilag az engedély nélküli másolás politikájára épült, de így sikerült nagy nyereségre és fejlődésre szert tenni. Ennek okán a már közel háromszor nagyobb Intel perrel fenyegette az AMD-t, aminek eredménye egy megegyezés lett a két cég között. Az 1976-ban aláírt keresztlicenc-megállapodás értelmében az AMD licenct díjat volt kénytelen fizetni az Intelnek az általa gyártott EPROM-chi-

pek után, míg az Intel megszerezte a jogot az AMD által gyártott chippek second sourcingjára, vagyis arra, hogy eredeti nevén gyárthassa a termékeket.

Az Intel és az AMD hat hónappal az IBM PC megjelenése után, 1982 februárjában írta alá tíz évre szóló licenc-megállapodását. Nem túlzás azt állítani, hogy ez biztosította az AMD jövőjét. Az IBM ugyanis, mint később kiderült, erősen alábecsülte a PC iránti várható keresletet.

Az Intel egyik alapítójának, Gordon Moore-nak a nevét sokan ismerik, az 1965-ben - 4 évvel az integrált áramkör felfedezése után - tett megállapítása miatt, miszerint a tranzisztorok száma kétévenként megduplázódik (Moore törvény). Ma már 300-400 milliós nagyságrendű tranzisztorttal rendelkezik egy processzor, az Intel célja, hogy tartsa ezt az ütemet.

Többek között az AMD és az Intel közötti rivalizálásnak köszönhetjük, hogy egyre gyorsabb, gazdaságosabb, megbízhatóbb és olcsóbb CPU-k állnak rendelkezésünkre, és hogy mindenki számára elérhetővé váltak a számítógépek.

Angel

IRON HOOK KUPA

Újra itt a vizsgaidőszak, a szorgalmi időszak lezárásával véget ért az Iron Hook Kupa tavaszi idénye is. Az idén nevező 22 csapatot év elején négy csoportba sorsoltuk, és a csoportkörrel ezúttal oda-visszavágásra terveztük, hogy a mérkőzések számát megnöveljük. Mivel ebben a félévben csoportonként csak két-két csapat juthatott az egyenes kieséses szakaszba, megnőtt a tét és nagyobb versengés alakult ki a továbbjutó helyekért.

A csoportkör végül az alábbi végeredménnyel zárult:

A csoport

1.All In	10 7 – 3 45:36 21
2.Egyesült Állatok	10 6 2 2 63:37 20
3.FC Kapuzárás	10 5 3 2 35:29 18
4.Rába Stock	10 3 3 4 40:35 12
5.Vakegerek	10 3 3 4 29:28 12
6.Zsömi16	10 – 2 8 31:76 2

C csoport

1.Mi FC	8 7 – 1 46:18 21
2.Miletics Laciék	8 6 1 1 43:28 19
3.Faláb FC	8 4 – 4 28:22 12
4.Sördögök	8 2 – 6 39:46 6
5.FitLess FC	8 – 1 7 33:77 1

B csoport

1.Entyempentyem	10 8 – 2 49:29 24
2.Retardált Rombolók	10 7 – 3 29:17 21
3.Papa	10 5 2 3 42:24 17
4.EEEEE!	10 5 2 3 18:13 17
5.Banyekok	10 2 2 6 31:36 8
6.Amazon AS	10 – – 10 26:76 0

D csoport

1.Gumimacik	8 6 – 2 69:21 18
2.Body Check	8 6 – 2 34:25 18
3.Fejben fáradunk el	8 5 – 3 25:23 15
4.Dep. nyakonrúglak	8 2 – 6 27:45 6
5.Beerák	8 1 – 7 16:53 3

A legjobb nyolc között a következők szerint alakult a továbbjutás:

Negyeddöntők

All In – Retardált Rombolók	2 : 1
Mi FC – Body Check	8 : 2
Entyempentyem – Egyesült Állatok	1 : 4
Gumimacik – Miletics Laciék	3 : 0

Elődöntők

All In – Mi FC	0 : 1
Egyesült Állatok – Gumimacik	2 : 1

Harmadik helyért

All In – Gumimacik	2 : 10
--------------------	--------

Döntő

Mi FC – Egyesült Állatok	2 : 0
--------------------------	-------

Legamatórebb címért

Sördögök – Beerák	6 : 4
-------------------	-------

Lánydöntő

Amazon AS – FitLess FC	4 : 1
------------------------	-------

A szoros és élvezetes elődöntők után végül a Mi FC és az Egyesült Állatok csapata küzdhetett meg a végső győzelemért. Az igen nagy rutinnal rendelkező Mi FC megmutatta, hogy még mindig képesek a régi formájukat hozni, és kétgólos győzelmükkel megérdemelten állhattak a dobogó legfelső fokára. A másodéveseknek idén csak az ezüstérem maradt, de bőven lesz még bizonyítási lehetőségük.

Velük ellentétben sajnos a Gumimacikat már ebben a formában nem láthatjuk többet, de a bronzmeccsen elért fölényes győzelmükre még sokáig emlékezhetünk. Szégyenkezésre az All In-nek sincs oka, hiszen újoncként csak egy hajszállal maradtak le a döntőről. Talán majd jövőre...

A legamatórebb címet ebben a félévben a Sördögök csapata érdemelte ki, miután 6-4-re legyőzték a Beerákát.

Lányoknál az Amazon AS zsinórban hatodszor is megnyerte a döntőt, míg a FitLess FC tovább gyarapította ezüstérem kollekcióját.

Mivel ősztől már nem mi látjuk el az Iron Hook szervezői feladatait, ezúton is szeretnénk köszönetet mondani, mindenkinek, aki segítette munkánkat.

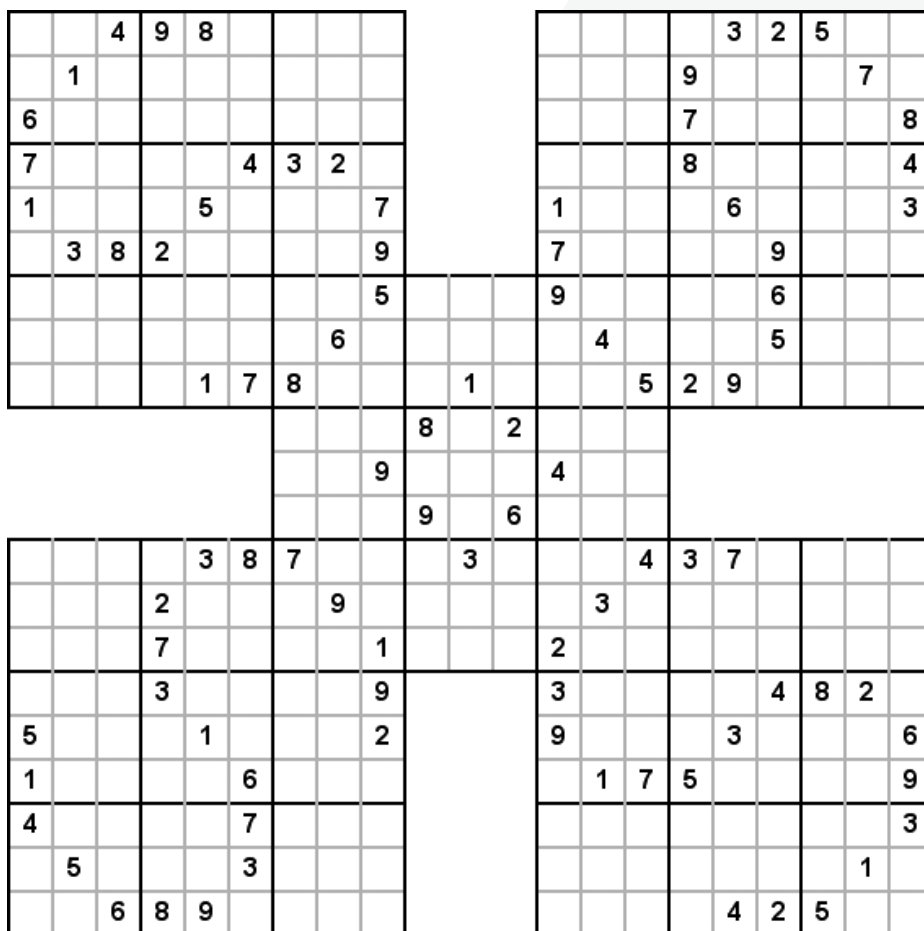
Gratulálunk a csapatoknak és sok sikert kívánunk a következő félévre!

Bence

Játékszabályok:

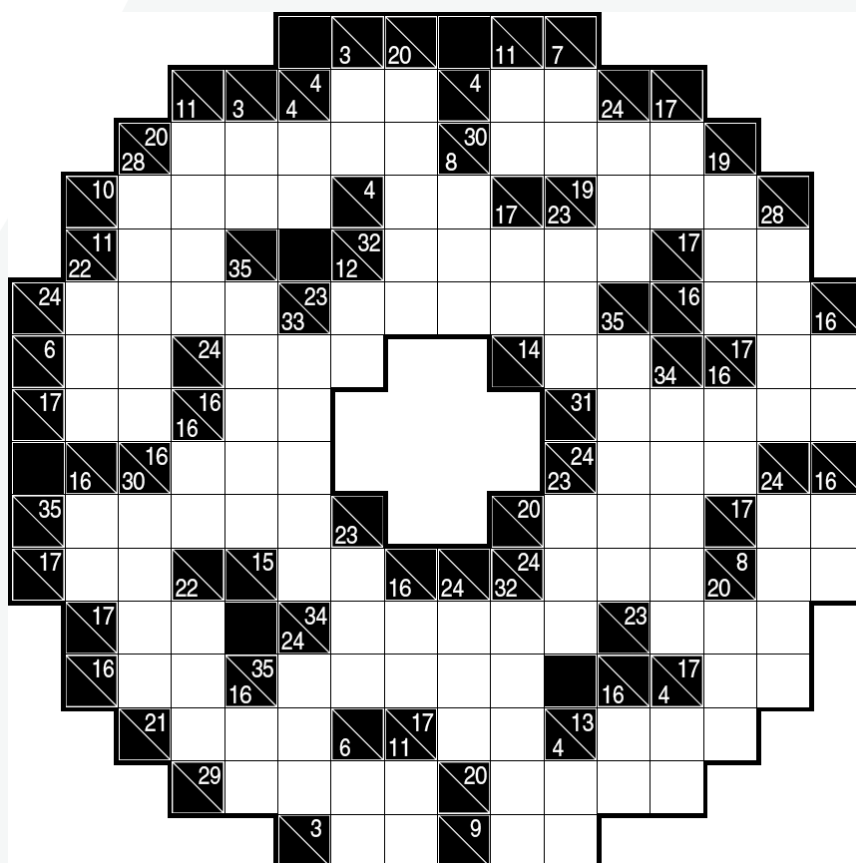
Sudoku:

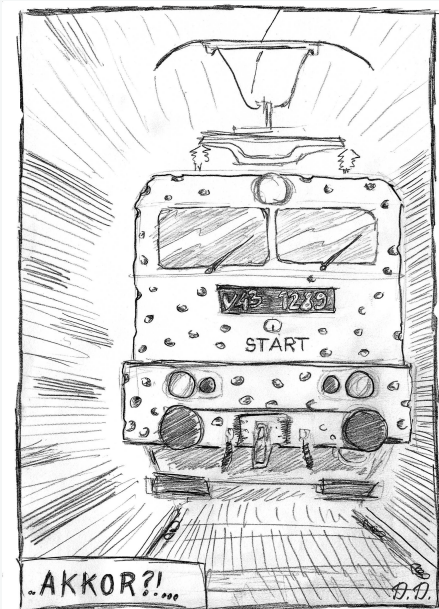
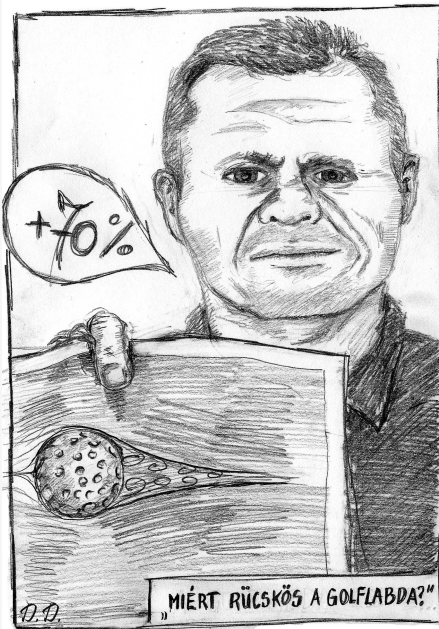
A mezőket úgy kell kitölteni, hogy minden egyes vízszintes sorban és függőleges oszlopban, valamint minden egyes kilencmezős 3x3-as négyzetben 1-től 9-ig terjedő számok legyenek, úgy hogy nem ismétlődhetnek sem a sorban, sem az oszlopban, sem pedig a négyzetben.



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.





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



Mr. John és a felesége amatőr bűvárkodást végeznek egy gyönyörű öbölben. Közben a nő valahogy lemarad és nyoma vész. Mr. John hiába keresi, így hát szól a rendőrségnek, hazamegy és vár, miközben azt sem tudja hova legyen az aggodalomtól. Másnap csengetnek az ajtaján, mire ő rohan megnézni, hogy ki az. Két rendőr áll a küszöbön.

- Mr. John, - kezdi az egyikük - van 1 nagyon rossz, 1 kevésbé rossz és 1 nagyon jó hírünk az ön számára. Melyiket mondjam először?

- A legrosszabbat!

- Megtaláltuk a felesége holttestét kinn az öbölben.

- Jaj Istenem! Mi a kevésbé rossz hír?

- Mikor felhúztuk, rajta csüngött egy tucat tarisnyarak, két homár és egy hatalmas languszt.

- És a nagyon jó hír?

A rendőr vigyorogva mondja:

- Holnap ismét felhúzzuk!

Egy férfi egy hotel bárjában megismerkedik egy idősebb, de elég csinos nővel. Iszogatnak, beszélgetnek, kiderül, hogy a nő már 55 is elmúlt. Úgy 3-4 pohár ital után közelebb hajol a nő a férfinak, és a odasúgja:

- Próbáltad már hármásban? Mit szólnál egy anya-lánya pároshoz?

- Még soha, de nem volna ellenemre a dolog! - feleli izgatottan a férfi.

- Nos, akkor ma este szerencséd van. Gyere velem! Felmennek a nő szobájába. Belépnek az előszobába, a nő felkapcsolja a villanyt és beszél:

- Mama, nézd csak, kit hoztam!

Iskolában a gyerekek az uborkáról tanulnak. A tanárnő felrajzol egy uborkát a táblára mire az osztály elkezd hangosan röhögni. A tanárnő bepipul és rászól Móricára:

- Szerinted mit rajzoltam a táblára?

- Egy f@szt!

A tanárnő teljesen elképed és rohan az igazgatóhoz, hogy odahívja. Az igazgató be-megy az osztályba:

- Gyerekek mi ez a rendbontás és ki rajzolta ezt a f@szt a táblára?

- Mit mond a szűz lány a vibrátornak?

- Ne remegj, én is most csinálom először!

A férj kérdezi a feleségét:

- Drágám! Hol van a tea?

- Jaj, ti férfiak, soha semmit nem találtok. A tea a gyógyszeresfiókban van egy kakao-sdobozban, amire az van ráírva, hogy só.

Egy férfi a kasszájánál áll a kigyózó sor végén. A mellette lévő sorból rá-rá pislant, mosolyog egy szőke bombázó. A fickó nem bírja tovább és kedvesen hozzászól:

- Nem ismerjük mi egymást valahonnan?

- Nem vagyok benne biztos, de szerintem az egyik gyerekem apja lehet.

A fickónak eszébe jut az egyetlen eset, amikor hűtlen volt:

- Úr Isten! Ön az a sztriptíz táncosnő, akit a legénybúcsún a csocsóasztalon dugtam meg a haverjaim szeme láttára, miközben a te barátnőd nedves zellerlevéllel vertek és egy uborkát dugtak a seggembe?

- Nem. Én a fia angoltanárja vagyok.

- Mama, minden mese úgy kezdődik, hogy "egyszer volt, hol nem volt"?

- Nem, kisfiam, van ami úgy kezdődik "Drágám, ma este túlóráznom kell..."

Kedves utasaink, itt az Önök kapitánya beszél! Mivel erősen zuhanunk, ezt megállítandó már kidobáltunk minden nehezéket. Sajnos ez nem volt elég, úgyhogy utasaink közül kell megválnunk néhánytól. Hogy ne lehessen kivételezéssel vádolni bennünket, ábécé sorrendben szabadulunk meg a túlsúlytól. Jelentkezzenek tehát először az "A", mint Afro-amerikaiak!

Természetesen senki sem mozdul...

- Akkor jelentkezzenek a "B", mint barna bőrűek!

Újból senki, csak a sorok közt egy kisgyerek mondja az apjának:

- Te papa, nem kéne jelentkezni? Hiszen mi afro-amerikaiak is vagyunk, meg a bőrünk is barna!

Mire az apja:

- A pofádat befogod fiam, mi most itt NIGGEREK vagyunk, úgyhogy először a KÍNAIAK jönnek.

Mire a hátsó sorból egy hang:

-Nem kínai! Sárga!

- Hogyan működik az internetes szépség-ápolás?

- Átküldök egy kiló bájtot.

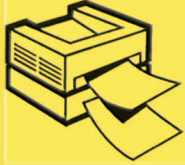
Eta Néni Fénymásolója

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



STAGE

Technic

Rendezvénytechnika

Hang-, Fény-, Színpadtechnika

Web: www.stage technic.hu

Tel: +36 - 70/334 - 1191



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**

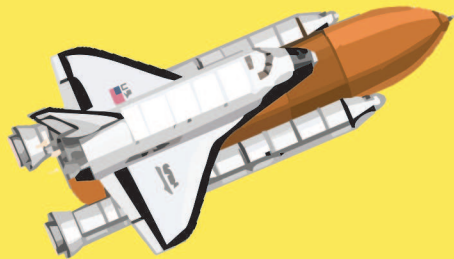
☉1 hét, 2 ágyas szobában, reggelivel

63 900,-
/fő ártól

www.neckermannborze.hu

A részvételi díjak tartalmazzák a megjelölt szállodai szolgáltatást, ellátást, a repülőjegyet 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.

Neckermann
Utazás



2008. május 66/4

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

Felelős kiadó:

Kovács Másodiknap András

Felelős szerkesztő:

Bella Kegyelemkettes Dániel

Kari lap felelős:

Maszlavér Átnyálazom Gábor

Főszerkesztő:

Pölczman Bekellhúznimercsak Balázs

Tördelőszerkesztők:

Erdődi Kéneméglnap Zsófia

Hukics Lastminute István

Olvasószerkesztők:

Fiskál Szörvályvör Szandra

Tóth Nemférfi Csilla

Design:

Osváth-G. Színkód? Péter

Zsákai Fázisdiagram Balázs

Terjesztési felelős:

Hennel Nyááááár Tivadar

Írták:

Angyal Megígérve Róbert

Bán Finishben Veronika

Csizsek Szörpötmég! Ádám

Felföldi Megfélemlítve Péter

Fiskál Minekarajzhenger? Szandra

Hennel Jönavonat Tivadar

Hukics Kilincselelőre István

Kovács Netgém Frigyes

Kovács TéDéjKá Krisztián

Molnár Négyvégén András

Orosházi Ezmirevoltjó? Tamás

Osváth-G. Mindjárt Péter

Pölczman Atomhulladék Balázs

Portik-Bakai Zöldség Zsuzsa

Rajzok:

Dér Színesceruza Dániel

A Közhíres csapat (2007-2008)



Osváth-G Péter

Tóth Csilla

Orosházi Tamás

Hukics István

Dér Dániel



Pölczman Balázs

Bella Dániel

Angyal Róbert

Bicsák György

Bán Veronika



Őri Anett

Hennel Tivadar

Erdődi Zsófia

Kovács Frigyes

Felföldi Péter



Fiskál Sz. Seherezáde

Csizsek Ádám

Zsákai Balázs

Molnár András

Bozzay Melinda

Szerkesztőség:

1114 Budapest, Bartók Béla út 17. fsz. 8-9.

Tel/Fax: 1/463-3780

E-mail: kozhir@kozlekkar.hu

Web: www.kozlekkar.hu