

Ingyenes



H

KÖZHÍR

A BME Közlekedésmérnöki Kar HÖK Lapja

Budapesti Műszaki És Gazdaságtudományi Egyetem
Közlekedésmérnöki Kar

2008.december 67/3



MŰEGYETEM 1782

550 év

Érdekelnek a kezdetek?

Most elolvasható www.kozhir.extra.hu/archiv

Ajándék
Söralátét



TARTALOM

Tartalom

2008. december 67/3

Kedves Olvasó!

Ugyan az archívum itt-ott hiányos, de a szokásosnak mondható, 95%-os valószínűséggel 549 számmal ezelőtt jelent meg az első Köz hír, mégpedig 1977 szeptemberében. Önmagában is egy hihetetlen adat, hogy már több mint 33 éve működik folyamatosan szeretett kari lapunk, de ha ehhez hozzávesszük, hogy a keztekben tartott példánnyal együtt ez az 550. megjelenés, akkor tényleg örömteli eseményhez érkezünk.

A legelső megjelenést Kóradi Gyula neve fémjelezte, és mindössze négy oldallal büszkélkedhetett az újság. Azonban azok az idők még mások voltak, hiszen inkább a folyamatosság, mint a nagy terjedelem volt az elsődleges szempont, ezért nem is nagyjából négyhetente jelent meg a lap, mint mostanság, hanem minden héten. A lap azóta jelentős fejlődésen ment át, főszerkesztők és készítők váltották egymást, de a töretlen lelkesedésnek köszönhetően keztekben tarthatjátok ezt a jubileumi lapszámot.

A Köz hír történelméről természetesen olvashattok hasábjainkon is, mi több, régi főszerkesztők beszélnek arról, hogy mit jelent számukra a régi idők újságkészítése. Az utóbbi hetekben átlapoztuk a régi lapszámokat is, és ennek eredményeképpen egy-két klasszikust olvashattok majd ezen újság hasábjain is a már jól megszokott rovatok mellett.

Büszkeséggel tölt el, hogy a jelenlegi Köz hír-szerkesztőség is hozzátehetett ehhez a nagy teljesítményhez valamicskét, és ezúton szeretnék köszönetet mondani Mindenkinek, aki az utóbbi több mint három évtizedben aktív tevékenységével hozzájárult az újság megjelenéséhez. Természetesen, jár a köszönet és az elismerés a mindenkori Olvasónak is, ugyanis Nélkületek nem érhetett volna meg ennyi megjelenést, és nem is létezhetne a lap, hiszen a mindenkori jelmonddal élve, ez az újság értetek és általatok van.

Továbbra is várjuk a blogon és a *koz-hir@kozlekkar.hu* mail címen a véleményeket, a különböző rovat- és témaötleteket, valamint a vállalkozó szelleműek jelentkezését, akik szeretnének segédkezni az újság elkészítésében.

Sikeres vizsgaidőszakot és szeretettel teli, kellemes karácsonyi ünnepeket kívánok Mindenkinek!

Jó utat a Közlekeseknek!



balasnyikor

Köszöntő	2
Hírek röviden	3
Nem mi mondtuk...	3
BILK	4-5
Tudományos Diákkör 2008	6



Történelemlecke	7-9
Köz hír történelem	9
Akikre büszkék lehetünk	10-11
Áltanár interjú	12

Spicctan	13
Iparmúlt	14-15
A sógorok büszkesége	16-17
60 éves a gyermekvasút	18



Volánbusz tegnap és ma	19
Dizelparádé	20-21
Figyeljünk már egymásra!	22
Houghes H-40 Hercules	23

AutoHistory	24-26
Rejtvény	27
Szórakozás	28-29
Viccek	30
Közkinccs	31-32



Boldog Karácsonyt és eredményekben gazdag vizsgaidőszakot kíván a Szerkesztőség minden kedves olvasónak!



Hírek röviden

A 2008 decemberében hatályba lépő új Tanulmányi ügyrend szerint megváltozik a leckekönyvek kezelési rendje. A BME-n továbbra is van (hagyományos) leckekönyv, de nem osztják ki félévente a vizsgaidőszak kezdetén a hallgatóknak, csak a jogviszony végén adják át. Részletesen a KTH honlapján tájékozódhatsz erről.

A Baross koli alagsor 6-os termében megnyitott a Cardio terem! Többféle sporteszköz áll a sportolni, mozogni, vagy edzeni vágyók rendelkezésére: szobabicikli, taposógép és egyéb kiegészítők. Jelenleg mindenki díjmentesen használhatja, a terem kulcsát a portáról KSK-s diákigazolvánnyal lehet felvenni. Mindenkit meg-

kérünk, hogy utcai cipővel ne menjen be! Jó sportolást Mindenkinek!

Külföldi ösztöndíjakról olvashatsz a Támpont Iroda honlapján, legtöbbüknek 2009. januárban lesz a leadási határideje.

A vizsgaidőszak a hagyományos képzésben tanulóknak már elkezdődött december 15-én, az osztott képzésben résztvevő hallgatóknak pedig december 22-én kezdődik, a pótlási hét után. A vizsgaidőszak vége mindenkinek 2009. január 30.

Az 550. Közhír megjelenése alkalmából ajándékkal lépünk meg Benneteket! Ha a borító jobb alsó sarkában található

„Ajándék Söralátét” sarkot levágljátok, egy Közhíres söralátétet kaphattok... Részletek a HaBárban ☺!

Kellemes karácsonyi ünnepeket, és boldog új évet kívánok a BME Közlekedésmérnöki kar Hallgatói Képviselte nevében.

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

Gejza



Nem mi mondtuk...

Rovatunkban tisztelt oktatóink legnépszerűbb mondataiból gyűjtünk össze egy csokorra valót.

„Hát ja, a parabola mindig konkáv lesz... valamelyik irányból.”

(Mechanika)

„Minden tartályban egy kis méretű hegesztőt el kellett helyezni, hogy szerelni lehessen, mert kívülről aztán nem lehet.”

(Bevezetés a biz.ber. technikába)

„Az ifjú mozdonyvezető kilökte a bakot, de megállt, nem volt nagy zománcpattogás!”

(Bevezetés a biz.ber. technikába)

„A megállóhelyen nincs vasutas, csak egy tábla leszúrva, a vonat lassít, s le kell ugrani a kazalba.” (Bevezetés a biz.ber. technikába)

„A kockacukor és az ostor közötti választás lényegét az öntudattal nem rendelkező élőlények is viszonylag hamar felfogják.”

(Logisztikai management)

„Így jó lesz a függöny! Ti sötétben maradtok, én pedig fényárban úszom.”

(Logisztikai management)

„Biztos így írják a neved? Tuti, hogy nem tudlak meggyőzni!”

(Logisztikai management)

„Nehogy azt higgyétek, hogy nem találok fel saját matematikát, amit Ti semmilyen könyvből nem tudtok aztán visszaolvasni!”

(Logisztikai management)

„Tehát, azt vizsgálom, hogy beverve a fejemet képességeim plafonjába meg tudom-e csinálni!”

(Üzemszervezés)

„Nagyon oda kell figyelni! Ha valaki el akarja szűrni, ahhoz aztán külön fel kell készülni!”

(Üzemszervezés)

„Mikor nincs bekötve a külföldi? Ha magyar, vazze!”

(Üzemszervezés)

„Az egyik kezével vált, a másikkal a rádiót nyomja, a harmadikkal telefonál... Igazán nem várhatjuk el tőle, hogy a negyedikkel indexeljen, mert akkor már torzszülött lenne!”

(Üzemszervezés)

„Ha ez egy konditerem lenne, ahol hölgyek és urak üzik az ipart... Nem azt! Másikat!”

(Járművek hő- és áramlástechnikai berendezései)

„Legalábbis a Rejtő-szereplők nagy része alkoholista lett ilyen körülmények között!”

(Járművek hő- és áramlástechnikai berendezései)

„A hallgató által 'nem szeretem'-nek ítélt egyenletekkel írható le...”

(Járművek hő- és áramlástechnikai berendezései)

„Az i-x diagram nagyon hasznos dolog. Ha nem lenne, akkor vért pisálnánk, mire szemléletesen elmondanánk, hogy mi az a klimatizálás.”

(Járművek hő- és áramlástechnikai berendezései)

„Mert a hölgy, meg a férfi az autóban nincs nagyon elszeparálva egymástól... Ennek néha örülünk, néha nem!”

(Járművek hő- és áramlástechnikai berendezései)

„A furat egy borzasztó sunyi, feszültségkoncentrációt okozó gépelem.”

(Járműtervezés és vizsgálat alapjai)

„Itt a kárpát-medencei lavór alján mi szilárd talajban ne gondolkodjunk!”

(Közlekedésszisztika)

„Mikor még szűz volt a gépem, és felment a CATIA rá, akkor hipp-hopp fölállt!”

(Járműgyártás, fenntartás)

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



Ismerd meg Budapest legnagyobb logisztikai központját!

Mikor felvetődött, hogy a BILK egyik munkatársával csinálnunk interjút, a főszerkesztőnk mindenkit leszidott, aki nem tudta, mit takar ez a mozaikszó. Annak elkerülésére, hogy a jövőben Ti is ilyen szituációba keveredjete, olvassátok el cikkünket, melyben Fábián Zoltán, volt közlekkáros mutatja be a kombiterminált.

Mesélnél, hogy milyen volt Neked itt a karon, hogy végezted a tanulmányaidat?

Megmondom őszintén, szempontból nem vagyok jó példa, hogy egy kicsit csúsztam, az egyetemet nem öt év alatt végeztem el...

Szabad megkérdezni mennyi alatt?

Két évet csúsztam. Ennek több oka is volt. Egyik az, hogy az IAESTE-ben kezdtem el dolgozni, és az egyik csúszás az éppen azért volt, mert egy olyan szakmai gyakorlatra tudtam kimenni, ami augusztustól novemberig tartott Lengyelországban. Tehát ez élből egy olyan tantárgy elbukását jelentette, amiből nem volt keresztfélév. A másik pedig a mérnöki fizika...

Mi az, amire szívesen emlékszel vissza az egyetemi évekből?

Örülök, hogy a közlekkarra jártam, mert egy nagyon-nagyon jó társaság volt. Összességében nem őrök kellemetlen emlékeket, én azt látom, hogy hatalmas összetartás volt. Mondjuk a mi évfolyamunk igen balhésznek számított, tehát nagyon sok disznóságot megcsináltunk diákfejjel, és talán csak a szubmodulválasztás után komolyodtunk meg annyira, hogy ezeket a kikapukeréseket elhagyjuk. Az egyetemi élet mellett még a kari élet volt nagyon pezsgő, tehát a főkérmányos-választások, a főkérmányos-választás körüli bulik jutnak eszembe, hát azok mindig óriásiak voltak.

A szakirányodon milyen tapasztalataid voltak?

Ami hátrány szerintem, hogy nagyon az elméletre koncentrálnak a logisztika

oktatása közben. Ez önmagában nem lenne baj, viszont nagyon sokszor már elavultak azok a tanok, amiket hirdetnek, meg kicsit a feladatok is. A mai életre kevésbé készítik fel a hallgatókat, tehát kevés olyat adnak, ami segítené a diákokat, hogy naprakészebb információval lépjenek ki az egyetem kapuján.

Én mindenkinek azt tudom javasolni, hogy járjon szakmai gyakorlatokra, és kezdjen el ismerkedni a szakma gyakorlati részével. Érdekes diplomadolgozatnak jó témát választani, illetve olyan vállalatnál írni, ahol esetleg a diploma után álláslehetőséget kínálnak. Szerintem csak előnye származhat a hallgatónak abból, hogy kapcsolatot alakít ki logisztikai cégekkel, mert ha tisztában vannak a képességeivel, esetleg könnyebben juthat munkához.

Ez azt jelenti, hogy inkább érdemes a gyakorlati oldalával foglalkozni jobban az egyetem mellett, mivel kicsit elméleti szintű itt az oktatás és kevés a gyakorlat?

Az egyetem nagyon jó elméleti oktatást nyújt, de ezt célszerű magánszorgalomból egy kis gyakorlati tapasztalattal kiegészíteni, kicsit ismerkedni a szakmával.

Hol tudtál elhelyezkedni diplomával a kezdetben?

Jelenleg a BILK Kombiterminálban dolgozom kereskedelmi igazgatóként, 2003-ban végeztem ipari és szállítási logisztika szakirányon, szállítmányozási menedzser szubmodulon. Röviddel a diplomázás után a Samsung-nál kezdtem el dolgozni, és kicsivel több mint egy év után, 2004 őszén mentem át a BILK Kombiterminálhoz, ahol jelenleg is dolgozom.

A munkakörödről tudnál mondani pár gondolatot?

2004-ben, amikor odakerültem, éppen menedzsmenkváltás volt ennél a cégnél, és akkor kerestek a kereskedelmi és marketing területre egy embert. Úgyhogy először

mint kereskedelmi menedzser kezdtem el ott dolgozni, majd 2005 közepétől kereskedelmi vezető voltam. 2008. január 1-jétől pedig kereskedelmi igazgató vagyok, és ez az új munkakör kibővített feladatkörrel is jár. Lassan a kereskedelmi területen teljesen önálló döntési jogköröm van, az üzletiterv-készítésnél, a bevételi oldalaknál én határozom meg, hogy milyen bevételei vannak a terminálnak, illetve, hogy milyen a középtávú stratégiája. Emellett pedig új feladatkörként jött a leányvállalatok pátyolgatása.

A BILK-nek van egy saját rendező pályaudvara, a soroksári terminálállomás, és ez egy 10 hektáron elterülő, 7 vágánnyal, illetve egy pár csonka vágánnyal rendelkező pályaudvar, aminek Soroksár állomással külön összeköttetése van.

Maga a BILK Logisztikai Zrt egy terület- és ingatlanfejlesztő cégeként működik, ez azt jelenti, hogy a 70 hektáros terület nagy részén logisztikai létesítményeket épít föl, jellemzően raktárakat, raktárirodákat és irodákat, és ezeket utána bérbe adja.

A BILK logisztikai Zrt ügyfélkörében olyan cégek találhatók meg, mint maga a Waberer's csoport, tehát a Waberer's Logisztika Kft., a Waberer's Transz Kft., a Delta Sped Kft., és emellett olyan nagy cégek, mint a Budapesti Ásvány- és Üdítőipari KFT, népszerűbb nevén a Pepsi Cola, az Amway, vagy a DB Schenker.

Beszélnél picit a BILK-ről?

A BILK mint mozaikszó jelentése Budapesti Intermodális Logisztikai Központ; jelen kiépítettségében Magyarországon a legnagyobb intermodális logisztikai központ, több közlekedési alágazati kapcsolódási ponttal rendelkezik. Magának a logisztikai központnak nem egy üzemeltetője van. Egy adott területen fekszik, de ezen belül több tulajdonos is van. A 100 hektáros terület Soroksáron található, a XXI-II. kerületben, az M0-ás mellett, és négy





gazdája van jelen pillanatban. A tulajdonlasi felosztás a funkciók szerint van megoldva. Ha sorrendben megyünk, első helyen szerepel a MÁV, a Magyar Államvasutak, mely a rendező pályaudvart üzemelteti. A következő területtulajdonos a BILK Logisztikai Zrt, mely a területnek nagyjából a 70%-át tulajdonolja, és tulajdonosi körét tekintve a Waberer's csoport tagja. A harmadik tulajdonos a BILK-Logisztika 70 hektárjából vásárolt meg egy 5 hektáros részt, ez a Magyar Nemzeti Bank, amely itt építette fel a pénzjegyverdjét és disztribúciós központját, az ún. EURO Logisztikai Központot. És el is érkezünk a terület negyedik üzemeltetőjéhez, mely az a cég, ahol én dolgozom, vagyis a BILK Kombiterminál Zrt. Nagyjából 22-23 hektáros területen terül el, és gyakorlatilag szárazföldi kikötőként működik. Konténerek átrakását kezeljük, tehát a konténerek vasútról közútra, közútról vasútra való átcsoportosítását intézzük.

Milyen arányban részesedik a magyarországi szállításból a kombinált áruszállítás, és mennyire van ennek jövője, illetve lehetősége, hogy továbbfejlődjön?

A kombinált áruszállítás mind árutonna-kilométert, mind százalékos arányt tekintve évről évre nő. Egy kutatás alapján a világ konténerforgalma nagyjából 2020-ra megduplázódik. Ami a piacát illeti Magyarországon, meg akár a közép-kelet európai régióban is, annyit mondhatnék, hogy az átlagnál jobban fog fejlődni, ezt a jelenlegi számok is alátámasztják, mivel a

2006-os évben 2005. évi forgalomnál 20%-kal, 2007-ben az előző évinél 30%-kal többet kezelt a terminál. Ebben az évben pedig nagyjából olyan 15-18%-kal fog emelkedni ez az érték, tehát lehet látni, hogy egy dinamikus növekvő forgalomról van szó. És ez a 15-18% is csak azért nem 20 vagy 22, mert jelen pillanatban a terminál elérte a kapacitásának felső korlátját, tehát már nehezen tudunk új vonatprojekteket befogadni. Éppen ezért most fejlesztjük is a terminált új területtel.

Tehát van lehetőség a bővítésre. Magyarországon lesz rá annyira kereslet, hogy egy másik ilyen kombiterminált is megérje építeni?

Én azt látom, hogy hosszútávon mindenképpen lesz. November közepén fogjuk átadni az új terminálrészt, ezzel a vasúti kiszolgálási kapacitásunk majdnem megduplázódik, hiszen a jelenlegi 4 helyett 7 iparvágány lesz. A rakott konténereket tekintve tárolási kapacitásunk nagyjából egyharmadával fog nőni, és emellett a rakodógép-kapacitásunk is növekszik: jelenleg két bakdaruval dolgozunk, és három mobil, teleszkópgémes konténerrakodó géppel. Ezek mellé a napokban érkezik még kettő vadonatúj Kalmar típusú rakodógép (teleszkópgémes konténerrakodó – A szerk.). A terminál elméleti rakodási kapacitása ezzel a fejlesztéssel az évi 150.000 TEU konténerátrakó-képességről 220.000 TEU-ra fog növekedni. Úgy látjuk, hogy ez a kapacitás egy-két évig lesz elég. 2010-2011 felé megrendelünk még két bakdarut az új ter-

minálrészre, amivel gyorsabb lesz a kiszolgálás és a rakodási kapacitás is tovább nő.

Most, hogy sok más egyetemen és főiskolán is kezdtek logisztikusokat képezni, közgázosabb beállítottságúakat, akik talán kicsit életszerűbben gondolkodnak, ezért előnyük lehet a munkaerőpiacon. Erről mi a véleményed a napi tapasztalataid alapján? Mennyire tudnak elhelyezkedni a végzett mérnök logisztikusok?

Én nem teljesen így látom. Tény és való, hogy nagyon sok főiskolán, meg egyetemen képeznek logisztikusokat, és kicsit talán telítettebb is a piac, mert a logisztika az utóbbi időben nagyon divatszakra lett. Én azonban azt mondom, hogy a Műegyetemnek, a Közgáznak, és a Széchenyi István Egyetemnek olyan rangja van, hogy mondjuk egy Gödöllői Agrártudományi Egyetemen végzett logisztikusnak kevesebb esélye van egy Műegyetemistával szemben.

Ami azt jelenti, hogy azért még valamilyen szinten megnézik, hogy az ember hol kapta a diplomát?

Hogyne! Azt tudom mondani, hogy mikor én a Samsunghoz mentem, utána láttam a leadott önéletrajzomat, és két dolog volt aláhúzva pirossal, és odaírva mellé egy felkiáltójel, az egyik a Műegyetem volt, a másik meg a külföldi szakmai gyakorlat. Ez számít.

Végezetül mit mondanál egy mondatban a jelenlegi közlekkárosoknak és logisztikusoknak?

Jó választás volt, hogy idejöttetek, hogyha tényleg logisztikusok akarnak lenni, és nem csak azért vannak itt, mert valamit be kellett jelölni a felvételi úrlapon. Arra kérem őket, hogy vegyék komolyan a szakmájukat, és kívánom, hogy minél több Műegyetemista logisztikussal találkozzak a jövőben.

Köszönöm a beszélgetést!



Péter



Balázs

TDK eredmények 2008

Nyilván mindenki észrevette, hogy néhány hete lezajlott az idei Tudományos Diákköri Konferencia. Ha máshonnan nem, akkor onnan, hogy aznap a tanórák elmaradtak. Érdekes volt részt venni a programon, aki ott volt, az tudja.

November 19-én, egy szerdai délelőttön került sor a 2008-as TDK-ra. A Z épület adott otthont a 9 órakor kezdődő rendezvénynek, az 5 szekcióban párhuzamosan, 5 helyszínen zajló konferencián 34 pályamunka került bemutatásra. A résztvevő hallgatók száma ennél persze jóval nagyobb volt, ugyanis sok dolgozat közös munka eredménye. A zsűrire nem várt egyszerű feladat, sok színvonalas előadást hallhattak. Az ünnepélyes eredményhirdetést csütörtökön 16 órakor tartották.

Több szekcióban megosztott díjak is előfordultak, így összesen 20 pályamű kapott helyezést. A jutalmazott indulók és témájuk szekciónként:

Gépjárművek szekció

1. Hartwig András, Józsa Péter, Iván Tamás Áron, Lesták Pál (*Formula Student versenyautó tengelycsonk kialakításainak vizsgálata*) és Bári Dávid, Geresdi Péter (*Versenyautó futómű rudazat alternatív megoldásainak vizsgálata*)

2. Dudás Zoltán (*Négyhengeres benzinmotor modellezése és optimalása*) és Hankovszki Zoltán (*Aktív kormányművel támogatott ESP*)

3. Kormos Ádám (*Lada motor teljesítmény növelésének lehetőségei és megvalósítása*)

Dicséret: Dóra Szabolcs (*Formula Student versenyautó kormányrendszerének tervezése és modellezése*), Rapp Tamás, Varga Dávid (*Formula Student versenyautók váltómechanizmusainak vizsgálata*) és Vaszari Dániel, Veigl Dániel (*Formula Student versenyautó futóművének vizsgálata*)

Járműelemek, járművek vizsgálata szekció

1. Demus Tamás, Parázsó János (*A MÁV V63 sorozatú villamos mozdonyok rendellenes kerék-futófelületi és nyomkarima kopásainak vizsgálata*) és Diamant Gábor (*A kerékpározás mechanikája*)

2. Bozsoki Zoltán, Demeter Árpád (*Magnézium gépjármű-alkatrészek alkalmazásának kockázata a gépjárműtűzek szempontjából*) és Konkoly Ákos, Molnár Zoltán (*Forgó-hajlító próbatest hőmérséklet szabályzásának kísérleti és szimulációs vizsgálata*)

3. Bozzay Melinda (*CAD-modell létrehozása 3D szkennelés során kapott pontfelhőből*)

Dicséret: Soltész Tamás, Sábitz László (*Dízelmotor forgattyús hajtómű terhelési viszonyainak vizsgálata véges elemes módszerrel*), Csizsek Ádám, Lázár Benedek (*Motorkerékpár súrlódó tengelykapcsolójának átalakítása*), Zipszer Gábor (*Aktív pompázs-szabályzó rendszer áramlási vizsgálata CFD segítségével*) és Kovács Éva, Kukk László (*„Járműelemek a gyakorlatban” című tárgy tananyagának fejlesztése*)



Közlekedésfejlesztés - logisztika szekció

1. Soltész Tamás (*Útvonaltervezési eljárás kidolgozása közlekedési hálózatra*)

2. Cimer Mónika (*Az íriszazonosítás az elektronikus kereskedelemben*)

3. Antal Norbert (*A CEP logisztika fejlesztési lehetőségei, különös tekintettel az internetes kereskedelmi csatornák logisztikai támogatására*)

Dicséret: Farkas Krisztina (*A Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtérén alkalmazott zajemissziót csökkentő eljárások*) és Tóth Imre Zoltán (*Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér tehermentesítése*)

Közlekedési áramlatok és járművek modellezése szekció

1. Németh Balázs (*Integrált járműirányítási rendszerek szabályozóinak modell alapú tervezése*)

2. Stróbl András, Fazekas Sándor (*Szoftveres folyamatanalízis eredményei a nagyméretű közúti közlekedési hálózatok tervezésénél*) és Fülöp Attila, Iványi Tamás (*Vasúti térköz modellezése mikroprocesszoros rendszerrel*)

3. Lapis Leonárd (*Egyszerűsített rugalmas járműmodell dinamikai vizsgálata Matlab környezetben*)

Dicséret: Kucsera Ádám, Lammel Miklós (*Teljes funkcionalitással rendelkező szimulátor fejlesztése a Domino55 vasúti biztosítóberendezés egyetemi oktatásához*), Erdődi Zsófia, Gál István (*Négyrotoros helikopter szimulációs modelljének méréseken alapuló pontosítása, légszűrő választási módszer kidolgozása*) és Sebők Béla (*Versenyautó egyenes vonalú mozgásának modellezése*)

Közlekedésszervezés szekció

1. Sándor Zsolt Péter (*Személyközlekedési módváltás informatikai támogatása*)

2. Aba Attila (*A Szépvölgyi út forgalomtechnikai felülvizsgálata*)

3. Cseke Péter Tíqulo, Polgár János (*„Újpest, új híd, új lehetőségek” - a Megyeri híd integrálása a közforgalmú közlekedési rendszerbe*)

Dicséret: Tóth Péter (*Kerékpáros biztonság különböző infrastruktúra elemeken*) és Györi Andrea (*Európai nagysebességű vasúti közlekedés és a magyar vasút kapcsolódási lehetőségei*)

További információk az eredményekről: http://tdk.kozlek.bme.hu/TDK_dijak_2008_HONLAP.htm




Történelemlecke

Ne ijedjete meg, a most következő cikknek nem sok köze van a nyilván sokak számára kevésbé kedvelt gimnáziumi tantárgyhoz. Arról olvashattok, miként vezetett el az út az első, kéziratos, ragasztott Közhírtől a mai, interneten is elérhető, pdf-es változatokig.

Történelmi szempontból az 1970-es évek átmeneti időszak, túl sok meglepetést nem tartogatott. Nekünk, közlekedésnek azonban mégis sokat jelent, hiszen ebben az évtizedben jelent meg az első Közhír. Az indulásról és a kezdeti nehézségekről Kórádi Gyulát, az első főszerkesztőt kérdeztük.

Az első „újságkezdemény” az 1973/74-es tanévben jelent meg, „K újság” név alatt.

Az újság minden rendszeresség nélkül készült, amikor összeállt, kiadtuk, félénként akár 2-3 szám is összejött. Az első lapszámok főszerkesztője még Léderer András volt. A lap kötetlen tematikával dolgozott, elsődleges célja a hallgatók tájékoztatása volt, de megjelentek benne a hallgatók írói, költői zsenéi is. A híreket akkor még csak a hirdető táblákról lehetett összeszedni, ami kissé nehézkesen működött, különösen, hogy a kar Kinizsi utcai épülete méreténél fogva már akkor sem biztosított minden tankör minden előadásának helyet, így sokan a két part között ingáztak. (Egyébként az oktatónak is volt újságuk „Kari hírek” címen.)

Az első lapszámok sikere nyomán merült fel, hogy rendszeressé kellene tenni az újság működését. Akkoriban a többi karon is indultak a „kari lapok”, amelyek a Jövő Mérnöke túl általános, csak a központi eseményekre koncentráló hivatallóságát próbálták aktuálisabbá, kari témákra fókuszálva frissebbé tenni.

Az első próbaszám 1975. szeptemberében jelent meg, az általam kitalált „KÖZHÍR” néven. Alcíme sokat sejtetett: Közlekedésmérnöki Kari KISZ bizottság hírei. A próbaszámot akkor még munkatársak hiányában egyedül készítettem. A második szám már „igazi” újság lett, többen írtak, többen szerkesztették, és már a cikkeket sem mi gépeltük, Demeter Ági személyében 10 ujjas gépírónk lett. A szerkesztőség kialakulása lehetővé tette a heti megjelenést.

Az újság rövid cikkekből, hírekből állt, minden műfaji megkötöttség nélkül. Min-

dennel foglalkoztunk, amiről mi – mármint a szerkesztők és a KISZ bizottság azt gondolta, érdeklődésre tarthat számot. Kellő mértéktartással kritizálhattuk az oktatást, az oktatókat, mértéktartás nélkül ostromozhattuk magunkat, és közölhattuk idétlen vicceinket is. Minden programra, amit a karon szerveztek, felhívtuk a figyelmet, és ha tényleg figyelemreméltó volt, utólag kisebb tájékoztatás is megjelent az eseményről.

A lap készítése elég speciális volt: A/3-as méretben, maximálisan 8 oldalon készítettük el a kéziratos minta példányt, amit az egyetem nyomdájában lekicsinyítettek A/4-es méretűre, és így nyomtatták ki. A kézirat egymás mellé ragasztott gépelt szövegekből, a közéjük berakott rajzokból, a kimaradó részekre kézzel – akár keresztbe-kasulbeírt szövegekből állt össze. A rossz nyelvek szerint az újságot a kormányra rakva, vezetés közben is lehetett olvasni.

A kézirat leadás határideje péntek éjfél volt. A szerkesztőségből általában gyalog vittük át a kéziratot az „R” épület portájára éjfél előtt pár perccel. Ez persze inkább a KÖZLEK-LIK Klub áldásos működésének volt köszönhető, amely akkor még a szerkesztőségi szoba alatt, a Zsil utcai pincében üzemelt. Később a klub is rendelkezett saját újsággal „KÖZ-LIK” címen, ami a KÖZHÍR felügyelete alatt került kiadásra, amolyan vicclapként.

Az újság persze sem küllemében, sem tartalmában (a cikkek hosszában, témájában) nem hasonlítható össze a jelenlegi lappal, de nem is ilyen lap készítése volt a célunk. Az vezérelt bennünket, hogy rövid, egy szünetben, vagy óra közben a pad alatt, feltűnés nélkül elolvasható cikkeket írjunk. Szerencsére könnyen és nagyon hamar sikerült bevezetni a „köztudatba” a lapot. Jó érzéssel tölt el, még most is, ha viszszagondolok mennyien szerették az újságot, keresték azt, várták a megjelenését.

1980- dübörögtek a diszkók, elterjedt a heavy metal, a rock, az alkoholfogyasztás elérte csúcspontját, a meglévő politikai rendszer pedig lazult. No, de a

Közhír háza táján sem volt ám tétlenkedés! Erről az időszakról Zelena Ferenc írt nekünk beszámolót.

A KÖZHÍR nekünk sokkal többet jelentett, mint egy újság, és még ma – a végzésünk után 23 évvel – is igazából az egyetemi éveink legmeghatározóbb élményforrása. Mikor másodév elején a későbbi feleségemmel, Csillával bekerültünk a szerkesztőségbe, még csak a nagyon jó társaságot láttuk. Aztán 3 évig, főszerkesztőként már rengeteg lehetőség volt a lap alakítására is. Akkor még szombaton is volt tanítás, és a minden péntek éjszakai szerkesztés után nem volt egyszerű egy délelőtti előadást még végigülni. Általában hajnali 3-4 körül végeztünk az őskori technikával készülő lappal. Elektromos írógépeket használtunk, csak elvélve fordultak elő hosszú ékezetes betűk, a hosszú i-kre, ü-kre filctollal húzigattuk be az ékezeteket – igyekeztünk igényesek lenni a helyesírásra. Volt egy A3 méretű tüköroldal, a legépebb anyagokat oda szabtuk be, ragasztás a jó öreg Technocollal, majd jöhetett a rajzolás, hogy kitöltse a szabad helyeket. A kész anyag valamilyen fotóeljárásról esett át az egyetemi nyomdában, és kedden került ki a négy vagy később inkább nyolc A/4-es oldalnyi kicsinyített újság.

Mai világunkból visszagondolva ezekre az évekre, Nektek az egyik legizgalmasabb kérdés az lehet, hogy vajon a lap kiadója, az egyetemi KISZ és pártszervezet hogyan befolyásolta az életünket. Tény, hogy mi akkor már nagyon szabadnak éreztük magunkat, kevés olyan dolog volt, amiről ne írhattunk volna. Persze működött az öncenzúra is, jól tudtuk, mely témákat – és ezek többnyire „nagypolitikai” témák voltak – érdemes elkerülni. Az egyetemi-kollégiumi élet szabad terület volt. Talán két olyan esetre emlékszem, amikor dolgozott az olló, és valami nem jelenhetett meg. Azért a szerkesztőségbe mindig ellátogatott az egyetemi KISZ sajtója, meg a kari pártszervezet összekötő tanára, de leginkább haveri volt a viszony. Évekig elvárás volt, hogy a fő- és felelős szerkesztő tagja legyen a pártnak – én ezt valahogy megúsztam, puhult a kontroll.

Az eredetileg egyetemi történelem megörökítésére létrehozott újságnak próbáltunk egy kicsit színesebb tartalmat adni.

Sokszor érte elődeinket az a vád, hogy belterjes a lap, az látszik, hogy a szerkesztők nagyon jól szórakoznak, de az olvasók nem mindig értették a péntek éjjeli született poénokat. A szerkesztőségbe folyamatosan jöttek azok, akiket minden más is érdekelt, nemcsak a „szakma”, volt aki az ELTE-ről vagy a vegyészkarról járt hozzánk minden péntek éjjel. A legnagyobb élmény az volt, hogy igazi terméket hozhattunk létre, amit egész éjjel írtunk/nyírtunk/ragasztottunk, majd kedden a tankörtársak kezébe került a lap, és láthattuk a reakciókat. Külön kaszt volt Közhíresnek lenni, pl. az Aranykerék vetélkedőn az évfolyamos csapatok mellett mi mindig külön indultunk. Télen a balatonfüredi egyetemi üdülőben megszervezett sajtótábor igazi jó buli volt, nyár végén meg egy-egy várost szálltunk meg, hogy mindenféle cikkíró versenyekkel szórakoztassuk a helybélieket meg magunkat. Van olyan társunk, aki Sturc aláírású cikkeivel már akkor is igazi irodalmat alkotott, nem csoda, hogy a mai napig rendszeresen fog tollat.

Nehéz olyat írni, amely egy mai egyetemistának is érdekes, és nemcsak egy nosztalgizáló visszaemlékezésnek hat. Talán mutatja a Közhír életben betöltött szerepét, hogy mindmáig aktívan működő baráti kapcsolatokat szereztem ott, hogy a bekötött évfolyamok most is a könyvespolcomon állnak. Nem sokon múlt, hogy nem lettem újságíró. Most meg örömmel tölt el a tudat, hogy a maiak közt tudhatom egykori szerkesztőtársaim lányát is, lehet, hogy meséltek a szülők valamit a régi időkről!

November utolsó hétvégéjén a Baross Gábor Kollégiumban tartotta évfolyam-találkozóját az 1993-ban végzettképes tábora, így nem volt nehéz megtalálni a rendszerváltó idők főszerkesztőjét, Lovas Károlyt.

Amikor a Közhírről kérdeznék, mindig felcsillan a szemem. A kari élet és ezen belül a lap szempontjából is ideális időszak volt a rendszerváltás kora, hiszen '89 előtt a „tilt, tűr, támogat” hármastól már csak utóbbi kettő érvényesült, azaz szabadabb volt a légkör, nagyobb szabadságot kaptunk, mint előtte, és a támogatás is megmaradt a KISZ részéről.

Hárman fogtunk neki a munkának, ami elég nagy kihívás volt, nekünk kellett megírni, begépelni a cikkeket, és elkészí-

teni az újságot, hiszen akkoriban még stencilgépeket használtak a sokszorosításra. Ahogy a lap egyre népszerűbb lett, úgy letünk egyre többen a szerkesztőségben, és úgy bővültek a lehetőségeik is az idő múlásával. Arra törekedtünk, hogy az újság megjelenése folyamatos legyen, tehát havonta kerüljön a közlekes kezekbe, még ha csak 8 oldalon is. Azonban, előfordult olyan is, hogy a nyári szünet előtt 32 oldalas kiadvánnyal jelentünk meg, ami a maga nemében egyedülálló az újság történelmében. A hirdetésszervezés terén is jelentős sikereket értünk el, hiszen a támogatók és hirdetőik segítségével minden évben tudtunk Közhír bulit tartani és kirándulást szervezni a tagoknak. Emellett saját szerkesztőségre is futotta, ami annyit jelentett, hogy fizettünk valakit, ami 4 órát foglalkozott azzal, hogy a kézírással elkészült cikkeket legépelje. Bőrkötésű, arany szöveggel nyomtatott sajtóigazolványt készítettünk, amivel szinte minden helyre be tudtunk jutni, főleg, hogy sok helyen szeretett egyetemünk monogramjának első két betűjét a Belügyminisztériumával azonosították.

Az újság tartalma is jelentősen változott, hiszen az addigi rajzos illusztrációk helyett abban az időben jelentek meg először a fényképek a hasábkokon. Az olvasóközönség oldaláról is kedvező volt a hozzáállás, hiszen sokkal inkább magukénak tekintették a hallgatók, mint az akkori egyetemi újságot, A Jövő Mérnökét. Ez abban is megnyilvánult, hogy az akkori EHK-delegáltak sikerült elérnie, hogy bármikor nyomtathassak az egyetem nyomdájában, ami azt jelenti, hogy ezentúl itt készültek a Közhír lapszámai.

Az új évezredből pedig Keresztes Pétert kerestük, akit felkeresni nem volt túl bonyolult, időpontot egyeztetni vele azonban annál nehezebb, hiszen most is a kari élet aktív résztvevője.

Én a gólyatáborban kerültem kapcsolatba először az újsággal, ugyanis lent volt az akkori főszerkesztő, Bacskai István, alias Bacs, és egyik este valahogy beszervezett, pedig előtte soha nem vettem részt újságkészítésben. Szeptemberben aztán az első szerkesztőségi ülésen rögtön megkaptam a zenerovatot.

Abban az időszakban (2001/2002) elég kaotikus volt az újság megjelenése, pont egy olyan „nagy generációváltás” előtti pillanat volt, mikor az „öregek” már nagyon nem akartak vele foglalkozni, folyamatosan keresték, hogy kik legyenek az újak, az ifjak pedig, mint én is, csak nézelődünk. Írtunk néhány cikket, de én például fél évig el is hanyagoltam az újságot, bár az pont egy olyan félév volt, amikor csak egy újság jelent meg. Utána átalakultunk: Bacsiek kiléptek, és mikor másodéves lettem, Jászi Eszter volt a Közhír felelőse a HK részéről, ő kezdte el összeszedni a csapatot. Ekkor öt vagy hat emberből állt összesen az egész Közhír, és én vállaltam a főszerkesztőséget. Voltak, akik segítettek a korábbiak közül, de ők már nem működtek közre benne aktívan.

Akkor nem az volt az alapvető gond, hogy új design legyen – bár ilyen gond nem is volt, ugyanis színes elő- és hátlappal jelentünk meg –, hanem, hogy rendszeres legyen a megjelenés, és azt a hónapot írjuk rá, amikor az olvasók kezébe kerül.

Nem volt könnyű a munka, mert igazából senki nem akart rendesen nekiveselkedni és csinálni, tartalom sem volt az újsághoz. Előfordult egyszer, hogy leültem, és írtam egy cikket a Kispál és a Borz-ról, hogy ne legyen üres az utolsó előtti oldal.

A probléma abból adódott, hogy egyszerre ment ki az előző nagy csapat, és nem neveltek utánpótlást. Recessziós időszak volt, sok idő és energia kellett, hogy az emberek összeálljanak egy csapattá.

Az első szám nagyon nehezen jött össze, én ültem le, fogtam magam, és egy éjszaka alatt betörteltem, így lett kész. Ezek után igyekeztem olyan embereket összeszedni, akikkel lehet dolgozni, a második újságot már ketten tördeltük.

Végül az alapvető célokat megvalósítottuk, mert olyan emberekkel bővült a csapat, akik később hasznosak voltak, és sokat alakítottak a lapon. Ezek után pedig elkezdett a Közhír időben megjelenni.

Félévente volt egy OHV különszám is, amivel senki nem foglalkozott szívesen, ez azért kellett, mert akkoriban még nem tudta mindenki megnézni a neten az eredményeket, és kötelező volt megjelentetni. Ezt azért sem szerettük, mert tudtuk, hogy

„...az addigi rajzos illusztrációk helyett abban az időben jelentek meg először a fényképek a hasábkokon.”

úgysem olvassa el senki. Kített egy újságot, de semmi más nem volt benne, csak az adatok, nem is írtunk bele mást.

Egy számítógép volt az irodában, ami működött, azon csináltunk mindent, ott írtuk a cikkeket, és ott folyt a tördelés is. A nyomdába sem digitális formában vitték a kész újságot, hanem ki kellett nyomtatni, és azt sokszorosították. A színes oldalakat pedig fóliákra nyomtattuk a négy alapszínhez, amiből a többi keverték. Nem volt

digitális diktafon, csak az „Oktató is (volt) ember” rovathoz volt egy szalagos felvevő. Egyébként ennek kapcsán eszembe jutott, hogy még az én időszakom előtti újságokban találtam az oktatóktól elhangzott aranyköpéseket, ami még most is felsejlik az újságban, és én is beindítottam, mert abban az időszakban még bejártam előadásra, és azokból, amiket ott összegyűjtöttem, elég sokáig tudunk meríteni.

Lelkesedésből és jóindulatból csinál-

tuk, bennem például fel sem merült, hogy ezért a tevékenységért akár Közhíri ösztöndíjra is lehet pályázni. Egy alkalommal az akkori titkárnő figyelmeztetett, hogy be kellene adnom a pályázatot.

*Péterné,
balasnyikó a
Közhír régi főszerkesztője*



Kedves Olvasóim!

1975 őszén születtem Budapesten a KISZ Közlekkari Szervezetének Bartók Béla úti irodájában. Születésem ekkori időpontját tulajdonképpen csak első születésnek lehet nevezni, mivel ettől kezdve minden héten újjászülettem. Létezésem lényegét két fő momentumban lehet összefoglalni: oldalaimon keresztül kaptak tájékoztatást a hallgatók a Kar és a Párt folyó ügyeiről, főként azoknak a mérnöklányok ügyeit közvetlenül érintő vonulatairól; valamint helyet kaptak hasábjaimon szerkesztőim-szüleim cikkei, költeményei, gondolatai. Kezdetben mindössze 12 oldalon, ám minden szorgalmi héten megjelentem. Szüleim – a megjelentetni kívánt írások gondos összegyűjtése után – legépeltek, a gépelt hasáboakat ollóval körbevágták, majd lapra ragasztva a sokszorosító üzembe küldték, ahonnan rövid átfutást követően 600 példányban ívenként ömlesztve megérkeztem. Ezek után gondos kezek válogattak, rendeztek, szortíroztak és hajtogattak. Az akkori hallgatók is örömmel vártak rám minden kedden, pillanatok alatt elfogytak a lapok. Kollégisták egymás kezébe adtak, előadásokon a pad alatt lopva olvastak, egyszóval rendkívül közismert és népszerű voltam.

Éltem át azért válságokat is: emlékezetes, amikor szerkesztőim egyszer valamely akkor bizonyos rétegek körében elterjedten hallgatott, kissé azonban fajgyűlölő zenekar szövegeit közölték le általam, melyre az oktatói kar megnyilvánulása roppant heves volt. Több számom foglalkozott az üggyel.

Tavasszal mindig üde színfolt volt a kistestvérem: a Kari Napok Különszám megjelenése. Sőt, nem egyszer még a nagy

esemény alatt is nap mint nap jelent meg friss információ gondos szerkesztőim felügyelete alatt.

Időközben új szelek kezdtek el fújni: a KISZ-ből HÖK lett, szerkesztőim felett pedig a HK gyámkodott. Megjelenési számom fél évenként 14-ről 5-6-ra csökkent, oldalszámom viszont 20 fölé emelkedett. Szüleim is időről-időre megújultak, mely maga után vonta külsőm rendszeres megváltozását is. A gépelésről lassan-lassan áttértünk a számítógépre (változnak az idők), és a műegyetemi sokszorosító után reinkarnálódásom helye sűrűn változó árú és minőségű nyomdákhoz került.

Aztán válságosra fordult a helyzetem: szerkesztőim száma veszedelmesen lecsökkent, és már-már a kritikus mennyiséget súrolta. Megjelenésem fél évenkénti 2-3 számra redukálódott, olvasóim kezdtek el pártolni tőlem. Ezek után kerültem ismét új kezekbe, amik felhozták a jelenlegi szintre formámat és tartalmamat, melynek révén újra pillanatok alatt elfogy a 600 példány, 28 oldalas terjedelemben.

Létrehozásom körül mindig is egy szorgos, de nyitott, szinte baráti társaság dolgozott. Sohasem volt milliókért megtervezett arculatom, nem folyattak értem, rólam tízmilliókba kerülő reklámkampányt, nem harsogott egyszer sem az utca engem kínáló szendvicsemberektől, nem kaptak szerkesztőim százezreket havonta. Mégis néha tartalomban és színvonalban felülmúltam azon testvéreimet, amelyek a nagybetűs életben próbálták meg átélni az elmúlt éveket.

Szidtak és dicsértek, utáltak és szerettek, olvastak és hanyagoltak, használtak szemetesnek, uzsonnát burkoló csomagolónak, vetélkedőn építőanyagként és még ki

tudja minek. Mindenesetre – és ez ellenségeim legnagyobb fájdalmát jelenti – mindig foglalkoztak velem.

Egy valami tartott fenn, és remélhetőleg ez a jövőben is így lesz: a LELKESEDÉS. Bennem az olvasók a hozzájuk és a róluk szóló cikkeket kellene, hogy megtalálják. Szegény szüleim azonban csak a saját szemszögükből képesek látni a világot, ezért kérem, Hölgyeim/Uraim, őket nem elítélni. Inkább segíteni. Egy hozzám hasonló kicsiny kari lap olvasója csak azt várhatja el tőlem, amit ő is képes lenne megtenni értem, bár ennek a megfellebbezhetetlen alapigazságnak ellenére szerkesztőim mindent megtesznek azon lehetetlenség eléréseért, miszerint mindenkinek tetszszék, amit bennem találnak.

Köszönöm annak a több száz embernek (egy részük ma már nem hallgató, hanem oktató), akik valaha közreműködtek létrejöttömben, hogy másoktól eltérő, kimagasló kitarításuk e sok éven keresztül is fenn tartott; köszönöm olvasóimnak, hogy forgatják lapjaimat, még akkor is, ha csak a rejtvény és a viccoldal érdekli őket; köszönöm mindazoknak, akik a háttérből támogatottak mind engem, mind pedig azokat, akiket az előbb felsoroltam.

Tavasszal megkezdem 68. félévemet, és újabb szülők, újabb gondolatok forognak oldalaim körül. A folyamatosságot már csak néhány régi, kis híján elfeledett szerkesztőm jelenti, de mindig jön új, s még újabb...

...és továbbra is a BME egyik legjobb kari lapja leszek.

Nagyon sok szeretettel:

A Közhír

Akikre büszkék lehetünk

Karunk két professzorát, és egyben két korábbi dékánunkat, Kövesné Dr. habil Gilicze Évát és Dr. Zobory Istvánt – mindketten az MTA doktorai - nemrégiben nagy megtiszteltetés érte: a Magyar Tudományos Akadémia egy-egy bizottságának vezetőivé választották őket. Hogy mit is takar pontosan ez a kinevezés, és milyen feladatokkal jár, arról olvassátok el a Velük készült interjúinkat!



Kövesné Dr. habil Gilicze Éva:

Pontosan milyen bizottságról van szó, és mit takar a kinevezés?

A Magyar Tudományos Akadémia működéséhez hozzátartozik, hogy az egyes tudományos osztályoknak - így konkrétan a Műszaki Tudományok Osztályának, amelyhez mi tartozunk - különböző bizottságai vannak. Ezeknek mind a vezetése, mind a tagsága a köztestületi tagok szavazata alapján három évenként megújul. Két egymást követő ciklusban lehet valaki a bizottság vezetője, a Közlekedéstudományi Bizottság most váltott elnököt és titkár. Három jelöltből engem választottak elnökké, én pedig felkértem Bokor Zoltánt, a Közlekedésgazdasági Tanszék jelenlegi vezetőjét, aki az utóbbi négy évben a bizottság titkára volt, hogy tevékenységét a továbbiakban is lássa el. Ha a munka gördülékennyé vált, akkor újabb és újabb programokat tervez majd el a bizottság önmagában, illetve más bizottságokkal együtt. Én még a Településtudományi Bizottságnak is tagja vagyok, és gondolom, hogy a települések és a közlekedés kölcsönhatásából következően velük is lesznek közös rendezvényeink, és tekintettel arra, hogy a Gépszerkezettani

Akadémiai Bizottságnak Zobory professzor úr lett az elnöke, és a járműtechnikával kapcsolatos szerkezet-konstrukciós és üzemtani kérdések oda tartoznak, illetve a karunk gépész tanszékein lévő kollégák annak a bizottságnak a tagjai, nagyon valószínűnek tartom, hogy az együttműködésre velük is sor fog kerülni.

A bizottság mivel foglalkozik, például miből állnak az említett programok?

Egyelőre azt gondoltuk, hogy áttekintjük a közlekedéstudományi folyóiratok helyzetét, a publikációs lehetőségeket, gondolok itt konkrétan a Városi Közlekedésre, illetve a Közlekedéstudományi Szemlére, ezeket a Közlekedéstudományi Egyesület adja ki. Abban a szerencsés helyzetben vagyok, hogy a Városi Közlekedésnek szerkesztőségi és szerkesztőbizottsági tagja vagyok, a Közlekedéstudományi Szemle c. folyóiratnak pedig elnöke, tehát lehetőség van arra, hogy a doktoranduszok publikációs munkáját ezen kapcsolatrendszeren belül is segítsem. Szeretnénk a Közlekedéstudományi Egyesülettel a rendezvények szervezésében együttműködni, ez nem lesz új keletű dolog, hiszen volt már egy nagysikerű rendezvény közlekedésbiztonság témakörben. Utána terveink szerint áttekintjük a dok-

A bizottság felügyeli, illetve tudományosan figyelemmel kíséri a Közlekedési Múzeum és a Közlekedéstudományi Non-Profit Kft. működését, így ezeknek a bemutatása is minden évben a bizottság tevékenységének részét képezi.

torképzésünket, szeretnénk, ha az Akadémia is segítségét és támogatását adná a doktori iskolák működéséhez. Úgy gondoljuk, hogy a doktoranduszok tevékenységét a szakmai véleménynyilvánítás, a Fiatal Tudósok Fórumának megszervezésén keresztül pedig az eredményeiknek bemutatása, előre viheti. Bizottságunkhoz tartozik az úgynevezett Logisztikai Albizottság, szeretnénk ennek is az elmúlt időszakbeli munkáját áttekinteni, illetve az együttműködés során közös konferenciát szervezni. Ezeken kívül, remélem, valamennyi tagunk előáll majd témajavaslat-tal, és ezen témákból válogatva egy- vagy kétéves munkaprogramot is összeállíthatunk.

Hány tagja van a bizottságnak?

21 választott tagunk van, és 4 fő kooptálására van lehetőségünk. Itt a négy fő kooptálásánál alapvetően szakterületi javaslatból indulunk ki, illetve a fiatalítást próbáljuk megvalósítani, hogy két ifjú tudós, aki karunkon tevékenykedik, tagjai legyenek majd a bizottságnak. Az Akadémia mellel 25 főben maximalizálja az egyes bizottságok taglétszámát.

Ebből sokan vannak a karról, illetve az itteni tanszékekről?

Vannak az itteni tanszékekről is, a Közlekedésgazdasági Tanszékről elsődlegesen, de a Közlekedésautomatika Tanszékről, és a Közlekedésüzemi Tanszékről is, azután a győri egyetem Közlekedési, illetve Környezetmérnöki Tanszékről, és még a Műegyetem Építőmérnöki Karának Vasútépítési Tanszékéről is. Ennek a bizottságnak járműves kollégák is tagjai, például éppen Zobory professzor úr. Nincs korlátozva az, hogy valaki szakterületileg hány tudományos bizottságban dolgozhat, de az ember ereje határt szab annak, hogy mennyire lehet kiterjedt az a munka, amit az akadémiai szférában elvégezhet.

Dr. Zobory István:

Pontosan mi az Ön által vezetett bizottság megnevezése?

Gépszerkezettani Akadémiai Bizottság. A Magyar Tudományos Akadémia Műszaki Tudományok Osztályához tar-

tozó egyik szakterületet fogja össze, ide tartozik a stabil- és mobil gépek - az utóbbiak között a járművek - összes konstrukciós és üzemtani vonatkozása. Sok éve tagja vagyok a bizottságnak, és most jelöltek, és választottak meg elnöknek, hároméves időszakra. Régebben választottak már Bizottsági Elnököt a budapesti, illetve a miskolci Gépészkarról, sőt a mi Karunkról is. Nem meghatározott rend szerint, hanem a bizottsági tagság választása alapján valósul meg az elnöki poszt betöltése. Karunk számára is elismerést jelent, hogy tőlünk került ki az elnök. A jelölésnél a köztestületi tagok részéről beérkezett, adott személyre vonatkozó szavazatok számát veszi figyelembe az Akadémia. Jelölésemet az eredményezte, hogy személyemre számos szavazat érkezett. Az elnökválasztási ülésen három jelölt közül az első körben 50%-nál több szavazat érkezett rám. Mint megválasztott elnök javaslatot tehettem a bizottság titkárának személyére. A javaslatom a korábbi titkárt, Dr. Váradi Károly professzor urat, a BME Gép- és Terméktervezési Tanszékének vezetőjét nevezte meg, akit a bizottság egyhangúlag megszavazott a titkári posztra.

A karról sokan képviseltetik magukat a Bizottságban?

A gépszerkezettan szakterülete a teljes országot átfogja, minden mérnökképzést folytató egyetemről vannak tagok, a BME Gépészkarról, a Miskolci Egyetemről, Gödöllőről, Győrből, Veszprémből, Debrecenből, és így jön össze ez a társaság. A bizottsági tagság előfeltétele a kandidátusi fokozat ill. PhD. vagy a tudomány doktora fokozat, ill az MTA doktora cím megéléte. Az MTA rendes- és levelező tagjai Karunk esetében Michelberger, Bokor, és Palkovics professzor urak megválaszthatják azt a bizottságot, ahol tevékenységüket kifejezni kívánják.

Őnök is szerveznek különböző rendezvényeket, például konferenciákat?

Az MTA valamely szakbizottsága legtöbbször önállóan kezdeményez és szervez nemzetközi jelentőségű tudomá-



nyos konferenciákat. A többi bizottság az így alakuló konferencia koncepcióhoz mint tevékeny társ szervezet aktívan kapcsolódhat. Az Akadémia bizottságaiban vannak albizottságok is, például a Gépszerkezettan Akadémiai Bizottságban Méretezési Albizottság, Géprendszer Albizottság, Tribológiai Albizottság, stb. működik. Ezek mindegyikét albizottsági elnök és titkár vezeti. A bizottsági élet úgy folyik, hogy körülbelül kéthavonta tartunk bizottsági ülést, és azon belül az albi-

zottságok is üléseznek. Előadások hangzanak el, van, amit hivatali ügyként kell intéznünk, például ha beadásra kerül egy akadémiai doktori értekezés, akkor a bizottságnak meg kell vizsgálnia a jelölt habitusát, ki kell jelölni a bírálókat és a védési bíráló bizottságot, stb. Ez a bizottsági munka hivatali része. Ezen kívül rendszeresen elhangzik minden bizottsági ülésen egy vagy két tudományos témáról előadás a vonatkozó szakterület újabb kutatási eredményeiről. Itt igyekszünk bevonni a fiatal kutatókat is. Azon gondolat is felmerült bennem, hogy egy kisebb konferencia keretében a szakterület doktoranduszainak munkáját – ha nem is teljes

szélességében, de legalább lerövidítve – be fogjuk mutatni, hogy tájékoztatást kapjon a bizottság a folyamatban lévő kutatásokról. Itt elhangozhatnak vélemények, és bizonyos irányba orientálni lehet a fiatalokat, ami segítheti a téma további sikeres kutatását. Elnöki periódusom alatt szeretném elmélyíteni az együttműködést a Közlekedéstudományi Bizottsággal és a Szilárd Testek Mechanikája Bizottsággal, ahol bizottsági tagként tevékenykedem és így közvetlenül is módom van erősíteni ezeket a kooperációkat. Szeretném erősíteni az Akadémia és a hazai ipari és közlekedési vállalatokkal való szakmai kapcsolát, elősegítve az akadémiai és egyetemi berkekben megfogalmazódó innovációs gondolatok lehetőség szerinti gyors bevezetését az alkalmazott kutatási és fejlesztési tevékenységbe, ily módon is támogatva a magyar nemzetgazdaság fejlődési ütemének növelését célzó törekvéseket.

Köszönjük a beszélgetéseket, és ezúton is szívjből gratulálunk a kinevezésekhez!

Petrus és Pöl



Az Akadémia a kormányzattal is kapcsolatban áll, különböző kérdésekben véleményt kérnek a bizottságoktól is.



Áltanár Álinterjú

Ez egy elképzelt beszélgetés egy olyan tanárral, aki szintén a képzelet szüleménye. Természetesen akár összefüggéstelenségek is lehetnek benne, de az is csak a képzelet szülötte, mint Alien. Bármilyen hasonlóság a valósággal csupán a véletlen műve.

Először szeretném megköszönni, hogy így a vizsga időszak kezdetén valamint a Zh időszak végéhez közeledve időt tudott szakítani erre a beszélgetésre?

Örömmre szolgál ha segíthetek a diákoknak, ezért jöttem tanárnak. Persze voltak más okai is. (július, augusztus). Szeretek tanítani, ez egy nagy kihívás számomra és lehet az előadásaimat hallgatóknak is.



Hol nőtt fel és később hová járt középiskolába?

Pesti gyerek vagyok, Angyalföldről származom a 13 kerület ringatott. Ganstáékkal együtt nőttem fel azóta is összejárunk öröm rappellgetni. Persze csak ha igid időm bighi engedi.

Ezek után meglepő, hogy pont a Műszaki Egyetemre jött.

Egyszer elromlott a szóró pisztolyunk és én megjavítottam, innen eredeztethető az áramlási folyamatok iránti elhivatottságom. De fontosnak gondolom, hogy megemlítssem nekünk egy-egy laborra kellett annyit tanulnunk, mint maguknak egy zh-ra az én időmben még minden sokkal keményebb volt. Hát igen anno Moszkvában más idők jártak.

Nagyon szép rajzokat készít a leadott anyag segédleteként. Hogyan tett szert ilyen rajztudásra?

Velem született képesség azt gondolom. Már az óvodában kitűntem a társaim közül, amikor aszfalt rajzokat készítetünk. Később is tovább tökéletesítettem a

technikám, a gépelemek tanszék segítségével természetesen, olyannyira, hogy legutóbb a helyszínelőktől kerestek meg, hogy én rajzoljam körül a hullákat.

Gondolhatnánk mi diákok, hogy a tanítás nem is olyan nehéz feladat. Lehet viszont, hogy aki a katedrán áll másképp gondolja, tanár úrszámára mennyire megérőltető ez a feladat?

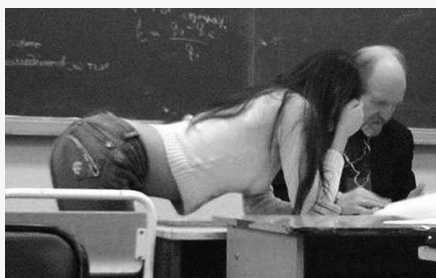
Mondhatnám acél idegek, kellenek hozzá, martenzitesre edzett acél idegek. De pro primó ezt vállaltuk, ezért nem panaszkodhatunk. Pro secundó ezért fizetnek minket. Pro terció a ZH-k javításakor szerzett revans kárpótol mindenért ☺

Ha már a fegyelemnél tartunk, sokan puskáznak, azaz meg nem engedett segédleteket használnak. Ön is használt esetleg illetve mi a véleménye a jelenségről?

Soha nem használtam (-kis papír esik ki az öltönyéből-). Csak emlékeztető jelleggel írtam talán, néha... Azt viszont nagyon is elítélem, hogy egyes diákok komplett padkönyvtárakkal érkeznek és ZH, vizsga alatt még akár kölcsönözni is lehet náluk.

A tárgyak közül egyik legnehezebb oktatását is végzi. A beadandó rajzok elkészítéséhez nyújtott segítségükkel, a konzultációkkal élő diákok gyakran úgy érzik nem is igazán nyújtottak segítséget nekik a munkában...

Ezt ki mondta?



...Nem saját tapasztalat (Persze ott azt mondták minden tőrés rendben, van aztán fíccent a nulla pont). Többiekől hallottam.

Nagyon nehéz feladat a rajzok legapróbb részleteit a reggeli konzultációs időpontban kijavítani. Alacsony még a vércukor szintünk, még a reggeli szalonnázás előtt vagyunk. Valamint a reggeli iwiw-ezés is későbbre csúszik. Egyébként meg ott van a leadás utáni két hét, amikor piros ceruzát nem kímélve esti unaloműző gyanánt áthúzzunk, amit lehet, egyszer elszundítottam és mikor felriadtam véletlenül a terítőt kezdtem tőrésekkel leláttni. Egy

"Nekünk egy-egy laborra kellett annyit tanulnunk, mint maguknak egy zh-ra, az én időmben még minden sokkal keményebb volt..."

kollégámtól hallottam egy versenyről, ahol az nyer, aki minél több hibát talál. A győztes az lett, aki a tanszéki szövegmezőben is három hibát talált.

Milyen lehetőségek voltak akkoriban, amikor még hallgató volt, a szabadidő eltöltésére? Illetve mostanában mivel tölti, ha esetleg marad ideje a hallgatókkal való foglalatosság után? (kell még az aláírás a tárgyból ☺)

Szabadidőmet igyekszem most is hasznosan eltölteni, illetve amikor még én is a padokat koptattam gyakran jártam vendéglátó helyekre (egymásra kacsintunk, mert pont tegnap futottunk össze Icsában). Szeretem a sportokat is természetesen. Szinte az egész olimpiát láttam, és a BL meccseket is rendszeresen nézem.

Mit tanácsol a diákoknak a saját tapasztalatai alapján?

Érdemes jól érezni magukat minden időben és helyen. Ehhez amilyen lehetőségek adódnak azt ki kell használni, ami nincs azt pedig meg teremteni. Tanulás, nők és HaBár mértékkel vagy mértéktelenül, tetőzés szerint.

Köszönöm a beszélgetést!

PPetya



SPICCTAN C₂H₆OH (Alkohol) fogyasztásának szembeötlő szakaszai és azok struktúrájának jellemzése

Enyhén spicces:

A tünetek: Csillogó szemek, gyakori vigyor, néha váratlan kurjongatás.

Pályagörbe: egyenes.

Félspicces:

A tünetek: Szemek még jobban csillognak, heveny nótázási inger, a beszéd felgyorsul, minden tizedik szó után egy-egy elfojtott bőfögés.

Pályagörbe: Egyenes, itt-ott gyorsan korrigált oldalirányú billenéssel.

Spicces:

A tünetek: Szemcsillogás marad, a vigyorgás konstans, infantilis jellegű. A beszéd érthetőségi foka csökken, kezd megszűnni a különbség a zöngés és zöngétlen mássalhangzók között.

Pályagörbe: Kissé hiperbolikus, illemhelyre való távozás közben ötletszerű megkapaszkodás különböző tárgyakban, az egyik ilyen a pincérnő bal melle.



Kótyagos:

A tünetek: A szeme fénye megtörik, trágár kifejezéseket használ, minden bőfögéssel kísért csuklás után fals éneklés. Bodri kutya bottal verésénél egy könnycsepp az arcon.

Pályagörbe: Ciklois ívekkel tarkított parabola.

Enyhén részeg:

A tünetek: Az arc vonásai plasztikussá válnak, a mimikai izmok nyersgumiszerűen funkcionálnak. A beszédben gargalizáláshoz hasonló szavak tűnnek fel, indiszkrét vádaskodás a ló nemi szervének és a pincér végbelének feltételezett kapcsolatáról. A tartó reflexszerű ellopása.

Pályagörbe: Ilyet az ökör is csak vágtaiban vizek.

Félrészeg:

A tünetek: A szem fénye teljesen megtört, a tekintet gyűrűző pocsolyához hasonlatos. Furcsa mondatok és látszólag értelmes turkesztáni pásztorábránd részletek keveredése, a WC-ben vizelés közben obszcén ódáknak a falra firkálása reszketeg betűkkel.

Pályagörbe: Átmegetérgörbébe, amely a lépcsőn való leugráskor archimedesi spirálhoz hasonló.



Részeg:

A tünetek: A szem csukva marad, csak akkor nyílik ki, amikor a lekókadó fej felborít pár üveg sört. Halk sírdogálás, az arcon megjelennek az örökölt degeneráltság koravén ráncai. Illemhelyre bezuhanás a csukott ajtón keresztül.

Pályagörbe: Matematikailag leírhatatlan, négydimenziós mozgás, negyedik dimenzióan bejön a Delirium Tremens.

Tökrészeg:

A tünetek: A szem szinte állandóan csukva, de ha néha nyitva is van, csak a fehérje látszik. Ezen keresztül látható Robin Cook Kóma című regényének tévéfilmváltozata. Az érzékszervek teljesen destruáltak, se kép, se hang, halk hörgés, időnként a bal orrlyukon keresztül történő hányás. Mint a zárójelentésből kitűnik a detoxikálóban a Filmszakadás című film megtekintése.

Pályagörbe: Nincs, csak apró reprezentatív helyváltoztatások a csuklás következtében.

Iparmúlt

Új technológiák

Nem szeretném azt a hamis látszatot kelteni, hogy az Autógyárban a technológiát csak hozzá nem értés és bakik jellemezték. Ellenkezőleg: sokszor jó talaja volt a korszerűsítésnek. Három jellemző példát említenék: a shavingelést, a pneumatikus hossz mérés bevezetését és egy nagyfrekvenciás berendezést. Az első kettő egy szovjet tanulmányút tapasztalataiból indult el. Sajnos a másodiknál később az ügyeletes gyári bürokrácia és nemtörődomség sikeresen közbelépett. A harmadik pedig példa arra, hogy egy használható, új lehetőség gyakorlati eredményeit sok minden ronthatja.

A shavingelés, magyarul hántolás, hőkezelés után nem köszörült, egyenes és ferde fogú fogaskerekek profilhibáinak csökkentésére szolgál. Ugyanis a fogprofilok hőkezelés alatti torzulása a legutolsó fogazási fogásból eredő maradó feszültségek függvénye. Érdemes ezért utoljára minél kisebb fogást venni. A szokásosnál sokkal kisebb forgácsolási fogásmélység lehetséges egy fogaskerék alakú, élnek szolgáló bemetszésekkel ellátott shavingelő tárcsa és a kerék kitérő tengelyekkel való együttforgatásával. Ez a hántolás. Az új fogazószerszám megtervezésénél csak az volt a bizonytalan, hogy az egyes nyugati szakcikkekben ajánlott különleges profilkorrekció pontosan milyen, és hogyan lehet azt kivitelezni.

Lehetőségünk volt néhány nyugati tárcsát megvenni. A mérőszobában azután kiderült, hogy ezek a különleges korrekciók legfeljebb néhány különleges esetben használatosak, a kereskedelembe árult szerszámoknál nem. Az új technológiát tehát problémamentesen, sikeresen bevezettük.

Néhány motor- és hajtómű-alkatrésznél, például a dugattyú csapfuratánál, igen kis tűrésekre, ezekhez pedig új rendszerű, üzemi mérőeszközökre volt szükség. A technológia akkori állása mellett ezt pneumatikus mérőműszerrel lehetett megvalósítani. Kisnyomású műszereket egy francia gyár és később egy NDK üzemi gyártott. Igazán jó megoldás a nagynyomású változat volt, amit az USA-ban és egy szovjet üzemben gyártottak. Az előbbi tudomásom szerint embargós volt, a szovjet változat pedig nem került kereskedelmi forgalomba. A tanulmányút résztvevői azonban kaptak, és hazahoztak egy ilyen dokumentációt.

Kísérleti műhelyünk a kapott dokumentáció alapján elkészítette a műszert, de a rajzok annyira hibásak voltak, hogy először a méréskor még levegő sem jött ki belőle. Aránylag hamar megtalálták a rajzban hiányzó furat helyét. Ekkor már szépen mozgott a belül kúpos üvegcsőben a lebegő mutató, de ezzel megállt a tudomány. Mert a dokumentáció a rajzon kívül mást nem tartalmazott. Hogyan kell a műszert és az egyes darabokhoz való mérőfejeket méretezni, hitelesíteni, arról semmi tájékoztató nem volt. Hivatalosan tulajdonképpen nem voltam ezért felelős, de a kísérleti csoportvezető nem hagyott békén:

- Maga ügyis mindig számol, csináljon már valamit ezzel a mutatóványos bódéval!

Mert a népnyelv ezt a nevet ragasztotta a műszerre.

Először nem érdekelt túlságosan a dolog, de azután kedvet kaptam hozzá. Sőt. Rájöttem, hogy az elsőéves egyetemista kóromban Patyi bácsitól Általános géptan vizsgára kapott áramlástani feladatot összenyomható (gáz) áramlásra átfogalmazva a műszer méretezése és kalibrálása megoldható.

A műszer méretezésének megoldásával lehetőség nyílt a konstrukció szakszerű és önálló áttervezésére. Mert mellelég utóbb az is kiderült, hogy a tanulmányútról hozott dokumentáció korántsem volt egy kiforrott, sorozatgyártásba vett változat. Egy korai kísérleti darabhoz készült, és legfeljebb múzeumi célra lett volna használható. Egyebek mellett a mérőfejhez vezető hajlékony tömlő csatlakozóelemei csak kerti locsolócsőnek lettek volna használhatók; azokkal pontosan, reprodukálhatóan mérni nem lehetett. Átterveztem a nyomásszabályozót is. Legnehezebb volt a belül kúpos mérőcső elkészítése. Szerencsére az Egyesült Izzó üvegtechnikai műhelyében Porubszki vállalta, és szinte szívességi alapon meg is oldotta ezt.

Későbbi továbbfejlesztésre kidolgoztam egy más pneumatikus mérőkört és mutatót használó típust is. Erre és az új nyomásszabályozóra szabadalmat is kaptam. A műszer a Motorgyárban sikert aratott a felhasználók között is. Egyebek mellett megszűnt egy sok selejtet adó probléma, és a motorok egy kellemetlen üzemi problémája. Sajnos a Szerszámgyárban mégsem aratott osztatlan sikert, közvetlen főnököm csendben igyekezett a gyártási kapacitást más, neki hasznosabb célra igénybe venni.

Az Autógyárból való távozásom után hamarosan megszűnt a pneumatikus hossz mérés is. Az ok rendkívül egyszerű volt: az üzemeket ellátó központi sűrített levegő vezeték állapota. A gondos karbantartás eredményeképpen ez – különösen télidőben – eléggé dús olaj-levegő keverékkel látta el a felhasználókat. A vezetékek rendbe hozásáról vagy a méréshez kis helyi kompresszorok beállításáról természetesen szó sem volt. Amíg ott voltam, emiatt úgy havonta kellett a műszereket teljesen szétszerelni és valahogy kimosni. Ezt legegyszerűbben a műszer leselejtezésével lehetett megoldani. Távozásom után tehát ezt választották.

Későbbi és különleges eset volt a nagyfrekvenciás berendezés beszerzése. Nagyfőnöknőnk akkor már a trösztöt igazgatta, de nem felejtkezett meg rólunk. Egy napon a leszólt valaki az igazgatóságról, hogy Bíróné telefonált Moszkvából. Bennünket nem terhelő forrásból le tudna kötni egy nagyfrekvenciás berendezést a Szerszámgyár edzőüzeme részére. Kapásból válasszak: 8000 Hz frekvenciájú vagy 120 kHz frekvenciájú típust akarunk. Alapjában véve örültem volna a lehetőségnek, de teljesen készületlenek voltunk a fogadásra. Jobb az óvatosság: saját felelősségemre ott helyben a 8000 Hz-es forgógépet választottam. Azután vártam a további részleteket.

További részletek pedig nem jöttek. Csak néhány hónap múlva szóltak a Szállítási Osztályról: beérkezett a gép, gondoskodjunk a Szerszámgyárba átszállításról. Miközben ezt intéztem, csöndesen töprengtem, hogyan lehet majd ezt a hatalmas, 130 kVA-es generátort megfelelő készülékekkel ellátni. Mert a géphez egy lap nem sok, annyi leírás vagy kezelési utasítás se érkezett. És én nem vagyok egy gyakorlott villamosmérnök.

Egyéni problémám nagyon hamar és teljes mértékben megoldódott. Edzőüzemünk vezetője, egy nálam több évvel idősebb mérnök, ugyanis saját maga szerette készíteni berendezéseit. Azonnal jelentkezett erre a célra beruházási munkaszámért műhelye részére. Más egyszerűbb esetekben ez szimpatikus volt nekem, mert végül is ő maga használta az általa barkácsolt dolgokat, nem volt lehetősége reklamálni az esetleges hibákat. De itt egy szerintem sokkal nehezebb és nagyfrekvenciás tervezésről volt szó. A gép beszerzési ára jelentékeny, és szakmai szempontból is feltétlenül szemmel fogják illetékes helyekről tartani.

Mivel véleményemet a gyáregység vezetője és műszaki vezetője nem kérdezték, óvatos megoldást választottam. Sürgősen nyitottam egy új munkaszám engedélyező füzetet, és úgy intéztem, hogy az én aláírásom ne legyen az engedélyen. Azután gondosan eltettem az új füzetet.

A gyorsacélöntő és az -edző berendezés pedig elkezdett készülni. És készült, és készült. Már másfél év eltelt. Egy nagy helyiség tele volt házilag készült dolgokkal, hiszen akkoriban még a rezgőkör kondenzátorait is ott helyben készítették. A kis grafittegelybe tett vas csak nem akart a 130 kVA-tól megolvadni. Még pirosodni sem. A munkaszámot pedig már 750.000 jó magyar forint terhelte.

Nem terhelte felelősség, de már egyre jobban untam az eredménytelenséget. Megkérdeztem az edző főnökét, nincsen-e kifogása az ellen, hogy megnézzem meg a dolgait. Még örült is neki. Megadta a készülékbe szerinte beépített önindukciót és kapacitást. A készülék ohmikus ellenállását az adott frekvenciánál nem tudta. Kérdésemre azt is megmondta, hogy rezonanciaüzemre méretezte berendezését.

Egy ideje a Szerszámgyárban dolgozott egy fiatal, jól képzett villamosmérnök, Bölöni Gyula. Megkértem, jöjjön segíteni. Volt egy oszcilloszkópja. Kérésemre ezzel egy Lissajou-görbe kapcsolást állított össze. A berendezést üzembe helyezve a műszer ábrája mindent mutatott, csak rezonanciát nem.

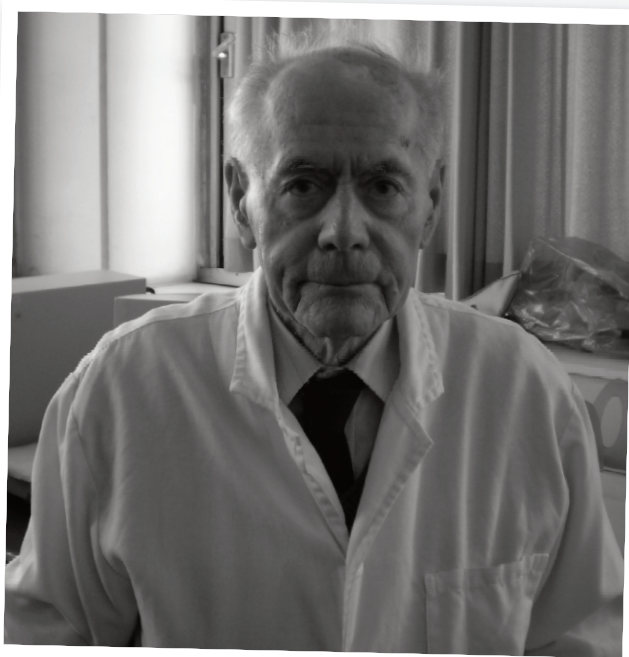
Tehát valami alapvető hiba van a méretezésben. A kapott önindukció és kapacitás értékekkel felírtam a készülék áramerősségét megadó egyenletet. Ez sajnos azt mutatta, hogy az adott kapacitással és önindukcióval a berendezés a legkedvezőbb ohmikus ellenállásnál is legfeljebb 14 kilowattot tud felvenni! A méretezési hiba ezzel megvolt. Népiesen szólva a nagyteljesítményű szivattyúra egy konyhai vízcsapot szereltek. És azután nem értették miért nem elég a kifolyó víz.

Az eredményt megmutattam a szerkesztőnek. Belátta a hibát, és azt mondta, meg fogja próbálni a rezonancián kívüli üzemet. Ehhez (akkor már kapható lett) megvett még egy csomó kondenzátort, és újabb próbát tartott. Nem voltam jelen, de az eredményt megtudtam: újabb kudarc. És amint a készüléket utána megnézve láttam, a meddő áramkomponens mágneses erőtől az áramot az olvasztótégelybe vezető, jó nagy keresztmetszetű alumínium sín pár tartósan kihajlott.

A nagyfrekvenciás generátort ezután a Motorgyárba vitték át. Bölöni Gyula is vele ment, de nem őt tették meg főnökének, hanem kísérleti csoportunk addigi vezetőjét, szakmájára nézve egy esztergályost. Az edzőkészülékeket pedig a továbbiakban a Szerszámszerkesztés tervezte. Tudomásom szerint ezekkel a berendezés rendben működött. Csak később, 1956 után, amikor már az egyetemen dolgoztam, hallottam újra róla.

Az anyagellátás mintaszerű szervezete akkor is alakított. Kifogyott az edzőfolyadékknak használt desztillált víz. Bölöni Gyula természetesen kijelentette, hogy annak beérkezéséig nem tudnak dolgozni. Főnökét ez a fölösleges kényeskedés felháborította. A munkának mennie kell, jó lesz a csapvíz is. Hogy példát mutasson, maga állt a géphez.

Szemtanúk szerint a rövidzárlat okozta tűzijáték nagyon látványos volt, de ahogy mondani szokták, a hülyének mindig szerencséje van. Csak a haja pörköldött meg, és a főnökségről váltották le.



Dr. Gedeon József

Semmeringi vasút – a sógorok büszkesége

Az első hegyi vasút Európában 1848 és 1854 között épült, legmagasabb pontján 898 méterrel a tengerszint felett halad, átlagos meredeksége 20-25 %. Ez Semmering számokban. De nem a számok tették a kulturális világörökség részévé – immár 10 esztendeje: az UNESCO 1998-ban vette fel a védett értékek közé.



A vasútbarátoknak a Semmering név mellé eszébe juthat egy sorozatszám is: 1116 – a Siemens által gyártott, az osztrák vasútnál rendszeresített, de nemzetközi személy- és tehervonatok élén hazánkban is gyakran megforduló mozdony sorozatszám. Manapság ez a mozdony látja el legnagyobb részét a Semmeringbahn vontatási feladatait, ennek nyomán gyakran csak „Semmering”-ként emlegetik. A szakasz két végpontja között légvonalban mindössze 21 km a távolság, de a terepviszonyok miatt a vasútvonal közel kétszer ilyen hosszú: 41,7 km. A menetidő jelzi a technológia fejlődését, de egyúttal a pálya nehézségét is: 1860-ban 2 óra 4 perc, 1938-ban egy óra, 1990-ben pedig már csak 42 perc. Mindez érthetővé válik, ha a szintkülönbségre vetünk egy pillantást, ami a pálya teljes hosszát tekintve 439 m.

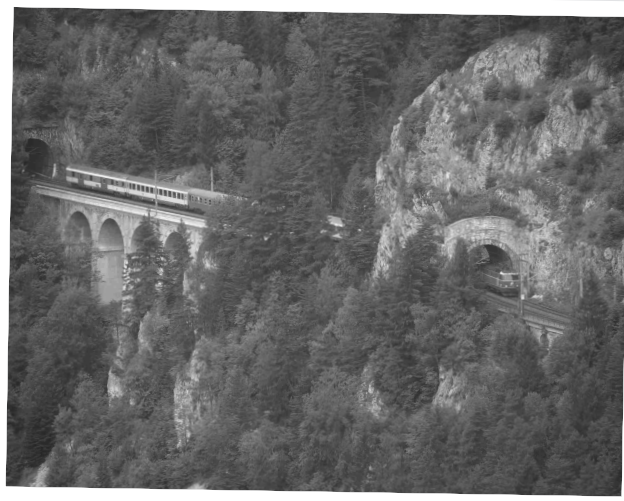


Menjünk vissza kicsit az időben. Az építés Carl Ritter von Ghega tervei alapján történt. A Semmeringbahn egy olyan terv részeként jött létre, melynek feladata az volt, hogy összekösse a császárvárost Trieszttel. Az elkészült nyomvonalon kívül volt egy a mai S6 semmeringi gyorsforgalmi úttal közel egybeeső nyomvonalterv, valamint egy meredek hágó, ahol a maximális meredekség 36‰ lett volna. A nyomvonal kiválasztása után következett a munka megszervezése. A kor arányaihoz képest hatalmas, 20000 (!) fős gárda dolgozott a hat év alatt az építkezéseken. A dolgozók egyharmada nő volt.

Mivel a vasútépítés a XIX. század első felében még nagyon gyerekcipőben járt, a Semmeringbahn építése több addig egyedülálló lépéssel vitte előre a mérnöki tudományokat – mint korábban említettük, a pusztá nyomvonalválasztás is unikumnak számított. Emellett mind a hídépítésben, mind az alagutak kialakításában új technológiákat vezettek be. A viaduktok között volt többszintes, és akadt olyan is, amelynek kezdő- és végpontja között szintkülönbség volt. Az alagutak kialakítását – melyek közül a leghosszabb 1434 méteres – az tette bonyolulttá, hogy szokatlan közetszerkezetekkel és állandó vízbetörésekkel kellett megbirkózniuk a kivitelezőknek. Ghega a tervek elkészítéséhez 1842-ben tanulmányutakat tett Angliában és Észak-Amerikában. Az általa kidolgozott három variáns 1844. január 31-én került feljebbvalója, a Déli Állami Vasutak vezetője elé. A saját tervei mellett Ghega hivatalból véleményezett több, másoktól beérkezett tervet is, ezeket azonban a hosszú alagutak ötletei miatt el kellett vetni – az akkori technológiával egy 5-6 km hosszú alagút építése 15-18 évbe tellett volna. Hogy érthető legyen a nagy létszám és a hosszú kivitelezési idő, számításba kell vennünk, hogy a teljes műveletet kézzel végezték. A nagy alagútfúró gépek és a nagy hatóerejű robbanóanyagok csak jóval később kerültek be az építők kelléktárába. A pálya és a műtárgyak mellett említést érdemelnek a kiszolgáló épületek – állomások, bakterházak stb. –

is. Ezek többsége az építés során kitermelt kőből készült.

Térjünk vissza kicsit a számokhoz. Beszéltünk már a leghosszabb alagútról, de emellett azért ezen a rövid pályaszakaszon több érdekesség van: a közel 42 kilométeres távon 16 viaduktot és 15 alagutat létesítettek. A viaduktok között van 276 m hosszú és akad 46 m magas is. Utóbbit ér-



zékeltetendő: a Szabadság híd az útpályától a pilonok tetejéig mintegy 24 méter magas...

A leghosszabb alagút elkészítése körül az elejétől fogva sok volt a bonyodalom. A művelet meggyorsítása érdekében függőleges aknákat fúrtak az alagút feletti sziklarétegen át az alagút tengelyéig, így több ponton kezdhették el a fúrás. Azonban a vízbetörések nyomán felgyülemlett vizet ekkor még csak az aknákon keresztül tudták eltávolítani, ami nem volt egyszerű feladat. Meg kellett küzdeni a kibontott kőzetmennyiségre nehezítő nyomással is: az alagút falait azonnal be kellett építeni, hogy megelőzzék a beomlást. Mindent egybevetve, az 1844-ben elkészített terveket a teljes építkezés

tényleges költségvetése négyszeresen (!) meghaladta.

Elképzelhető, hogy kétséges volt, hogy egy ilyen pályára a korabeli gőzmozdonyok teljesítménye elegendő-e. A vontatás megoldására több elképzelés is született, a gőzmozdonyok használata mellett szóba került kábeles vontatás (helyhez kötött gőzgépekkel), valamint pneumatikus vontatás (vákuum segítségével egy dugattyú viszi előre a szerelvényt, amely egy csúsztható csatlakozón keresztül kapcsolódik a kocsikhoz). A gőzmozdony-pályázat végül történelmi jelentőségűnek bizonyult a vasúttörténetben. Anglia vasútvonalain a gőzmozdony megmutatta, hogy a síkvidéki vontatáshoz nincs jobb alternatíva, de mi a helyzet a hegyekben? Nos, a semmeringi próbán kiderült: a gőzmozdony mind a pneumatikus, mind a kábeles vontatást felül tudja múlni. Több, erre a megmérettetésre kidolgozott találmány is született, amely a későbbiekben is hasznára vált a gőzvontatású vasutaknak, többek között itt jelent meg először a végleges, ma is ismert kialakítása a mozdony tűzterének. Még a pályázó mozdonyok megérkezése előtt Ghegának alkalmá volt tesztvezetésekre különböző típusokkal, és már ezek a tesztek is megmutatták a semmeringi gőzmozdonyvontatást ellenzőknek: léteznek az ottani emelkedőkön és kanyarokban is használható mozdonyok.

Két hazai (Günther- és Wien-Gloggnitzer-vasút), egy belga (Cockerill) és egy német (Maffei) cég indult a pályázaton.



Mind a négy mozdony megfelelt az előírásoknak. A kiírásban – tekintettel a speciális igénybevételre – a bíráló bizottság a „kerékterhelés” kifejezést megváltoztatta: „az erő, amellyel egy kerék a rugón keresztül terhelve van”. Ezt az értéket 6,9 tonnában határozták meg. A próbameneteket követően – miután mind a négy mozdony megfelelt, mit több, másfél-kétszeresen túlteljesített – a Maffei cég Bavaria nevű mozdonyát kiáltották ki győztesnek. Végül azonban egyik típus se került sorozatgyártásba, mivel 1852-ben a belga Cockerill és a német Kessler céget bízták meg az első Semmering-mozdonyok legyártásával, megadott instrukciók alapján.

A technika korabeli csodái után térjünk ki egy kicsit arra is, amit a laikus szemlélő lát a Semmeringbahnból. Már 160 évvel ezelőtt, az építkezés kezdetekor is odafigyeltek arra, hogy a vasúti műtárgyak harmóniában legyenek a környezettel: megjelent a tájépítészet egy kezdetleges formája. A Semmering és környéke csodálatos látvány, az Alpok varázsa, kiegé-

szítve a beleilleszkedő civilizációval, teljes pompájában tárul az utas elé, mikor a szerelvény kilép a Weinzettlwand-alagút felső végén. Hasonló élményben lehet részünk a Kalte Rinne fölött húzódó viadukton, ahonnan sok más szépség mellett megcsodálhatjuk a 2007 m magas Rax késő tavaszig hóborította csúcsát. Ez a környék a vasút nyomán egész kis turista-paradicsommá fejlődött, mára természetesen a téli sportok kedvelői veszik igénybe a szolgáltatások széles skáláját nyújtó üdülőhelyeket.

A végtelenségig rakhatnám egymás mögé a szavakat, a látvány akkor is magáért beszél: aki egyszer látta a Semmeringbahn-t, érezni fogja, hogy joggal lett a Világörökség része.

András


60 éves a Gyermekvasút

Mikor a Főszerkesztő Uram kitalálta, milyen cikkek kellenének ebbe a számba, örömmel láttam, hogy a Széchenyi-hegy keskeny nyomtávú vasútja is téma. Örömmel vállaltam is, hogy írok róla pár gondolatot, ugyanis a kisvasutak mindig közel álltak a kicsi szívemhez. Akartam is szolgálatot teljesíteni rajta annak idején, de aztán az elmaradt, és mivel most már vénség vagyok, marad a cikkírás (meg a Kemencei Erdei Múzeumvasút építése, de arról majd másik cikkben).

Szeretett fővárosunk egyik turisztá-látványossága, és a gyerekek-felnőttek nagy kedvence a volt Úttörő-, mára Gyermekvasúttá szelídült erdei vasút. Mivel a kisvasutakat mindig amolyan „újra gyerek lehetek”-szerű érzés és némi romantikus miliő lengi körül, és ez ráadásul Buda egyik legszebb területén kanyarog, teljes joggal lehet népszerű a városból kicsit „kiszabadulni” vágyó emberkének körében.

Tehát hatvan éve mi is történt pontosan? Ugyanis nem lehet azt sem állítani, hogy akkor készült volna el az egész Úttörővasút, se azt, hogy akkor kezdték volna a megvalósítását. Viszont az első kapa-vágás 1948. április 11-én történt, és az „első ütemet” is ekkortájt fejezték be, mind-össze 66 nap alatt. Ezért idén nyáron voltak is nagy ünnepélyek az évforduló alkal-mából, noha a teljes mai vonal csak 1950. augusztus 20-án került átadásra.

1947-ben kezdtek azon agyalni né-pünk bölcs vezetői, hogy valahogyan len-díteni kéne az eléggé megcsappant népes-ségen, és támadt is egy olyan ötletük, hogy a gyerekek részére tesznek egy-két kedve-ző lépést. Meg akkor már uniformizálják is az egész társaságot, biztos, ami biztos. Ennek a célnak nagyon megfelelt a Gyer-mekvasút és a Gyermekváros-projekt, ami kezdetben a cserkészeknek és az úttörőknek közös kikapcsolódási és találkozási he-lyül szolgált volna, valamint a vasutat is kö-zösen üzemeltették volna. De hogy-hogy nem, a politikailag elfogadhatatlan cser-készek eltűntek a képből, olyannyira, hogy

mire az első szakasszal készen lettek Vi-rágvölgy állomásig, addigra már Úttörővasút és Úttörő Köztársaság volt a két létesítmény. Mivel akkoriban még nem volt a környék tömegközlekedéssel elérhető, csak az 1874-ben átadott Fogaskerekű ment Széchenyi-hegyig, ezért a párhuzamosan folyó Gyer-mekváros-Gyermekvasút építkezések egy-másra voltak utalva; a tábor csak vasúton lehetett elérni, a vasúton dolgozó önkéntes és hivatásos vasútépítők pedig a táborban voltak elszállásolva.

A vonalat eredetileg Zugligetig, az ot-tani villamos végállomásig szándékozták el-vinni. (Mára már csak a villamos díszes ál-lomásépülete maradt ott.) De mivel a te-repviszonyok nem tették lehetővé azt, hogy adhéziós vasút közlekedjen odáig, második fogaskerekűt meg ésszerűtlen lett volna épí-teni, ezért módosult a nyomvonal.

Ha már a nyomvonalaknál tartunk, azt azért megemlítem, hogy rengeteg terv ké-szült, nem is mind a budai hegyekbe he-lyezte volna a kisvasutat, voltak elképze-lések a Margitszigetre, a lóvasút utódjának, Gödöllőre, a HÉV és a Kastély közé, vala-mint a Népligetbe is. Habár, mindegyik te-rep kedvezőbb vasútépités szempontjából, azt hiszem, így utólag nézve azt mondhat-juk, hogy a lehető legjobb megoldást vá-lasztották. Annak ellenére is, hogy bőven akadtak ellenzői a háborús újjáépítés kel-lős közepén létesülő kisvasútnak. Szeren-csére ezek a vélemények kisebbségben maradtak, mert ha valóban az újjáépítés utánra maradt volna a vasútépités, akkor gyanítom, hogy még ma sem lenne Gyer-mekvasút. Pláne, mivel az 1968-as közle-kedési koncepció is hasonlóan „kedve-zett” a kötőtpályás megoldásoknak, mint a mai.

A második szakasz Ságvári-ligetig épült meg, méghozzá úgy, hogy az első sza-kasz átadása utáni napon haladt is tovább az építés. A János-hegy nyugati oldalán ha-

ladó szakaszt már nehezebb terepviszonyok jellemzik. Több komoly műtárgy megépí-tésére volt szükség, legjelentősebb a Bu-dakeszi út fölött átvezető híd, ami nem csak a szintbeli kereszteződés elkerülése érde-kében létesült, hanem a magassági viszo-nyok is indokoltá tették. Ságvári-ligetet szánták a kisvasút központi állomásának, a Pályafenntartó Szakszolgálat is itt léte-sült, innen ugyanis nagyjából ugyanolyan hatékonyan lehet elérni a majd elkészülő tel-jes vonal északi és déli szakaszait is. 1949. június 24-én, négy hetes csúszással adták át a második szakaszt, ekkora már egyre na-gyobb érdeklődés övezte az Úttörővas-utat.

1950. augusztus 20-án adták át a be-fejező szakaszt, személyi kultusztól és kommunista propagandától nagyon nem mentes ünnepélyek közepette. Mivel az épí-tés szempontjából ezt a szakaszt volt a leg-nehezebb és legköltségesebb befejezni, ezért majdnem kudarcba is fulladt, csak az építkezés előrehaladottságának volt kö-szönhető, hogy az elhúzódó háborús újjá-építés miatt a vasúttól elvont források nem eredményeztek Ságvári-ligeti végállomást. Az itt található műtárgyak, hidak és a pusztán látványosságnak beépített alagút ugyanis nagyon megdobták az árat. Ha-gyományteremtő volt ez a maga nemében, a kettes metró építése is hamarosan leállt 10 évre, a hármasnak sincs vége egyik irány-ban sem, a négyesről vagy az M6-os alag-újtjairól nem is beszélve.

A nyomtáv 760 milliméteres. Az épí-tés során jóformán csak újrahasznosított alapanyagot használtak fel, a háború alatt ugyanis az ország vasúti hálózatának majd-nem fele megsemmisült, így bőven volt hul-ladék, ami ide még beépíthető. Sérült nor-mál nyomtávú aljból például egész jó kes-keny nyomtávú aljat tudtak csinálni. Ugyan-is se ipar, se kapacitás nem volt arra, hogy közvetlenül a háború után még ide is külön legyártsanak mindent. Az évek során szá-mos változás történt a vonalon, több eset-ben a visszafejlesztés jegyében. A járműpark úgy-ahogy újult, helyel-közzel a biztosító berendezések is, (bár még mindig vannak 1940-es muzeális darabok), de a kiszolgáló épületek, a megállóhelyek száma és a já-ratsűrűség terén is történtek kurtítások. Utóbbi igazodott a 70-es évek óta tartó saj-nálatos utasszámcsökkenéshez. 1990-ben



teljes pályarekonstrukciót végeztek (kéz-
zel...), gépi pályafenntartó munkák csak
1995-től lehetett végezni, ekkor történt az
öt évvel azelőtti új vágányok (amelyek szin-
tén újrahajszosítottak) szabályozása is.

Nagyon sok érdekességet lehet még
olvasni a Gyermekvasút honlapján, de én
azt javaslom mindenkinek, hogy látogasson
el személyesen is, és utazzon egy kört, mert
valóban gyönyörű a környezet!

Péti!



Volánbusz tegnap és ma

*A VOLÁNBUSZ Közlekedési Részvénytársaság közel 80 éves
múlttal rendelkező személyszállító szervezet. A budapesti székhelyű,
de országos tevékenységet folytató cég a legnagyobb a hazánkban
működő, személyszállítást végző Volán társaságok között, és sok tekintetben
elsőként jegyzi a szakmában.*

1927-ben a magyarországi államvas-
utak közúti szállítási tevékenységük ellá-
tásához 30 autóbusszal és 2 millió pengő
alaptőkével megalapították a Magyar Vas-
utak Autóközlekedési Vállalat Részvény-
társaságot (MAVART).

A társaság személyszállítással és áru-
fuvarozással foglalkozott, és elsősorban a
vasúti hálózathoz kapcsolódott. 1934-ben
átvette a Posta 43 autóbuszát, ezzel kie-
emelkedően a legnagyobb közúti közlekedési
vállalat lett, majd 1935-ben átalakult, a Ma-
gyar Államvasutak Közúti Gépkocsi Üze-
mévé (MÁVAUT), amely már 224 útvo-
nalon közlekedtetett autóbuszokat.

1948-ban, a II. világháborút követő-
en megkezdődött a közúti közhasznú au-
tóközlekedés teljeskörű kialakítása. Létre-
hozták a MÁVAUT Autóbusz-közlekedé-
si Nemzeti Vállalatot, majd a Teherfuva-
rozási Nemzeti Vállalatot (TEFU NV).



1953-ban 252 autóbusszal (ebből 110
db átalakított „fapados” Csepel teherautó-
val) megalakul a 16-os számú Autóközle-
kedési Vállalat mint tiszta profilú autóbusz-
közlekedési vállalat, melynek jogutódja
később a Volán 20-as számú, majd a VO-
LÁNBUSZ Vállalat lett.

1961-ben a KPM megalapította az Au-
tóközlekedési Vezérigazgatóságot (AVIG),
amelynek vezetésével, az „egy megye - egy
vállalat” elv alapján, 18 megyében létre-

jöttek a számozott, vegyes profilú autó-
közlekedési vállalatok. Kivételt csupán
Budapest, illetve Pest megye kapott: a fő-
városban létrejött a tiszta profilú TEFU, il-
letve MÁVAUT vállalat, amelyek tevé-
kenysége messze túlmutatott a területi ha-
tárokon.

1970-ben megalakult a VOLÁN
TRÖSZT és létrejött az 1-24 számozású
VOLÁN Vállalat.

1992-ban a Közlekedési, Hírközlési és
Vízügyi Miniszter megalakította a VO-
LÁNBUSZ Rt.-t a VOLÁNBUSZ Vállalat
általános jogutódjaként, közel 3000 mun-
kavállalóval, több mint 800 járművel, min-
tegy 66 millió autóbusz-közlekedési kilo-
méter-teljesítménnyel.

A VOLÁNBUSZ ZRt. 2001 óta ren-
delkezik az **MSZ EN ISO 9001:2001** mi-
nősítéssel. 2005-től a társaság budapesti
székhelye révén egyik főszereplője a főváros
és környéke közötti személyszállításnak, és
így tagja a közösségi közlekedés korsze-
rűsítését szolgáló Budapesti Közlekedési
Szövetségnek is.

Forrás: www.volanbusz.hu

A történeti áttekintés után egy gyöngy-
szem a panaszkönyvből („-jelek között a
panasz, dőlt betűvel a kommentár): egy
1985-ös születésű férfiú panaszlevele, meg-
hagyva az eredeti helyesírást is:

„Tisztelt Volán társaság!

Panaszommal szeretnék élni miszerint,
július 13-án Bajáról 13:05-kor jöttem haza
és a busznál akkora tömeggel néztem
szembe hogy nem láttam a végét. Többen
fel sem fértek a buszra. Az emberek számát
az tükrözheti a legjobban hogy 2 buszt töl-

töttek volna meg teljesen, Mégsem indí-
tottak mentesítő járatot.

Ezt hogy engedheti meg magának a
cég? Ha már baján sem tudtak felszálni az
emberek, akkor képzelhetik hány embert
hagytak ott amíg a busz fel nem ért pestre,
és menyit pénztől estek el emiatt? Ráadásul
a jegypénztár is be volt zárva, ebből kifo-
lyólag nem tudtunk előre váltott jegyet sem
venni.

Nem tudom hogy ez hogy megy
önöknél, de ilyenkor legalább Kalocsáról in-
dítani kéne egy mentesítő járatot. Vagy a ko-
munikációt kéne megfelelően biztosítani
hogy ilyen esetek ne fordulhassanak elő mi-
vel ez a cég jóhírért rombolja. Sokan arra a
döntésre jutottak hogy inkább vonattal
mennek. Az még hagyján hogy az utat vé-
gig áltuk sokadmagammal (nem először te-
szem hozzá) de még a sofőr magatartása
sem volt megfelelő.

Úgy viselkedett mint egy kis király.
Parancsolgatott és minősíthetetlen hangs-
újjal beszélt az utasokkal.

(“Szerintem othon a neje elnyomja ha
van neki, és itt tölti ki a kissebbségi komp-
lexusát”) ez elfogadhatatlan.

Ha legközelebb is előfordul ilyen
magatartás, akkor kénytelen leszek hivatalos
úton elindítani egy folyamatot ennek meg-
szüntetése érdekében. És ha akkor sem tör-
ténik változás akkor feljelentést fogok ten-
ni és kártérítést fogok követelni az elszen-
vedett kellemetlenségekért, sérelmekért.

Várom Válaszlevelüket.

Üdvözléssel: Egy felháborodott utas.”

*A dolog szépsége, hogy nem közleke-
dett július 13-án az a járat, mert csak H-Szo-
ig közlekedik. Vasárnap más
járat, máskor érinti azt a
megállót.*

Melinda



Dízelparádé

Lassan közeledik a karácsony, jönnek az ünnepek, melyekhez szorosan kapcsolódik a piros szín. A magyar vasúton pedig pont ez a tűzes árnyalat (az egységes színterv bevezetése óta) a dízeljárművéké.

Ennyi bevezetés után vegyük górcső alá a Magyar Államvasutak jelenleg is aktuális dízelgépparkját. A MÁV-os dízelmozdonyok elnevezése M betűből és egy kétjegyű számból áll. Az M a „motormozdony” kifejezésre utal, a szám első számjegye pedig a tengelyszámra. Nézzük hát növekvő sorrendben:



Az első a sorban nem más, mint a MÁV minimozdonya, az M28. A kizárólag tolatási célokat szolgáló kis kéttengelyes dízel-mechanikus gépezet 100 kW teljesítményű, maximális sebessége pedig 50 km/h. A győri MÁVAG gyártotta 1955-59 között, szám szerint 34 db-ot.



Szintén a MÁVAG gyermeke az M31-es. A dízel-hidraulikus, C tengelyelrendezésű mozdony 1958-60 között készült (53 db), legnagyobb sebessége 60 km/h, és 331 kW teljesítménnyel büszkélkedhet. Ma 5-6 működőképes példány lelhető fel belőle. Érdekessége, hogy eredetileg Egyiptomnak szállították.

A Ganz-MÁVAG másik háromtengelyes dízele az M32-es, mely jóval később, 1972-74 környékén volt gyártásban. 275

kW-os 8 hengeres Jendrassik motor hajtja. 56 példányából mára 19 maradt. A 2055 pályaszámú idén gyakran volt látható a Kelenföldi Pályaudvar felújításánál. A típus különlegessége, hogy robbanásbiztos változat is készült belőle, tűzveszélyes üzemek számára.



„Nagypályára” érve, következzenek a négytengelyesek: Az M40-es típust a Ganz-MÁVAG 1963-70 között gyártotta, a sorozat első példányait 589 kW, a későbbieket 736 kW (1000 LE) teljesítményű motorokkal. A főleg tolató- és tehervonati szolgálatra hivatott Bo’Bo’ tengelyelrendezésű dízel-villamos mozdony legnagyobb sebessége 100 km/h, így néha személyvonatok továbbítására is alkalmazták. Érdekesség, hogy néhány széles nyomtávú M40-es is készült, melyeket Záhony körzetébe szántak. Mára 28 db-ra apadt az állománya, ebből három példányt a 2000-es években remotorizáltak, bennük Caterpillar erőforrás dohog.



A személyszállításban legnagyobb számban alkalmazott dízel az M41-es. A Ganz-MÁVAG dízel-hidraulikus B’B’ ten-



gelyelrendezésű mozdonyának 1325 kW-ja (1800 LE) mellé 100 km/h-s végsebesség társul. A közepes terhelésű személyvonatok fővonalai továbbítására tervezett járműből az 1972-84 közötti gyártás során görög és tunéziai exportra is jutott. A jelenlegi 83 darabos állományból 35 remotorizált.



Egy prototípus következik, az M42-es. Ezen dízel-villamos mozdonnal a MÁV az M44-es sorozatot tervezte kiváltani, ám csak 1 példány készült el belőle. (A konstrukció jó volt, csak pénz nem jutott a sorozatgyártásra.) Ezt az egyet 1994-ben a Ganz-Hunslet gyártotta, ma a GySEV szolgálatában áll, Sopronban honosítva.



Elérkeztünk az első importcikkhez, az M43-hoz, mely szorosan kapcsolódik az M47-eshez, ugyanis mondhatni testvérmodellek. A MÁV 2 fajta tolató- és mellékvonalai mozdonyt rendelt Romániától. Mindkettő az Augusztus 23-a Gyár terméke, amely 1974 és 1979 között szállította a



M47

MÁV-nak a gyengébb 331 kW-os, 60 km/h végsebességű 43-as sorozatú és az erősebb, 514, illetve 700 kW-os, 70 km/h-s 47-es sorozatú mozdonyokat. M43-ból ma közel 82 db van, ebből 15 remotorizált. Az M47-nél más az arány, a mintegy 93 példányból 54 felújított.



M44

Az M44 dízel-villamos mozdony a MÁV legnagyobb darabszámú tolatómozdonya, és egyben a Ganz-MÁVAG egyik legsikeresebb típusa is. 1957 és 1974 között mintegy 926 db készült belőle, a hazai piacon túl többek között Lengyelország, Bulgária, Jugoszlávia számára, sőt még Kínának is. A Bo'Bo' tengelyelrendezésű vontatójármű teljesítménye 442 kW (600 LE), legnagyobb sebessége 80 km/h.



M46

Az M46 egy kisszerűs mozdony, mindössze 9 készült belőle a Ganz-MÁVAG-ban 1961-64 között. Az 450 kW teljesítményű, 65 km/h-s végsebességű dízel-

hidraulikus konstrukció mára majdnem teljesen feledésbe merült, egyetlen példánya lelhető fel a Vasúttörténeti Parkban, üzemképtelenül.



M61

Most már az igazán nagy vasak, a hat-tengelyes monstrumok következnek. Az M61 típusjelet a svéd Nydqvist och Holm Aktiebolag (NOHAB) terméke kapta, melyből a MÁV 20 db-ot vásárolt. A trollhättani gyár 1963-64-ben szállította le a gépeket. A kultikus dízel-villamos, Co'Co' tengelyelrendezésű, 1435 kW-os mozdonyok 2000. december 21-ig voltak menetrend szerinti forgalomban. Azért is került bele a típus a cikkbe, mert a 6 megmaradt üzemképes példány valamelyike különleges feladatokat (nosztalgiavonatok, pályafenntartás) teljesítve most is feltűnhet a vaspályán.



M62

Az M62-es már egészen más irányból érkezett kis hazánkba. Szergejről, a szovjet ipar remekéről van szó. A LZOR Luganszk (akkoriban Vorosilovgrádi Dízel-mozdonygyár) 1965-74 között szállított le a MÁV megrendelésére 270 db normál- és 18 db szélesnyomtávú dízel-villamos mozdonyt. Az 1472 kW-os (2000 LE) 100 km/h-s maximális sebességű gépek állománya mára lecsökkent 89 darabra. 1997 és 2007 között 34-et remotorizáltak közülük, 3 kivétellel Caterpillar erőforrással.

A valaha volt legerősebb magyar dízelmozdonyról sajnos múlt időben kell

beszélni. A Ganz-MÁVAG által gyártott 1985 kW-os (2700 LE!), 130 km/h végsebességre képes vontatójárműből 10 darab készült 1970 és 1975 között. A pályafutásának korai végét egy sajnálatos baleset és sorozatos meghibásodások okozták, 1990-ben végleg kivonták a forgalomból. Egyetlen példány maradt meg belőle muzeális célokra, ez jelenleg Szombathelyen állomásozik.



M63

Dízel-határozó:

- M28 – Mazsola
- M31 – Zetor
- M32 – Gokart
- M40 – Púpos
- M41 – Csörgő
- M42 – Szörnyella
- M43 – Kis Dácsia
- M44 – Bobó
- M47 – Dácsia
- M61 – Nohab
- M62 – Szergej
- M63 – Gyík

Freezy





Figyeljünk már egymásra!

Folytatnám az előző számban, a Gepárdos cikkben megkezdett adomázgatást a bámulatos nagyságú élettapasztalatomból, de jelen esetben az ünnepélyes jubileumi kiadás örömére a szokásosnál egy fokkal békésebb/konstruktívabb témakörben. Két olyan történetet taglalnék, ami nagyon sokszor eszembe jut, mióta megtörtént, elgondolkodtat, és talán a Kedves Olvasót is el fogja.

Lássuk-lássuk! Nem titkolt szándékom ezzel a cikkel az, tehát, hogy feléresszek néhány gondolatot. A két esemény, amit már emlegettem, sokat formált a közlekedéshez, és átvittem a tanulmányaimhoz való hozzáállásomon is. Mindkettő után biztos voltam benne, hogy erről majd írok cikket, mert ha minden igaz, pont ahhoz a közönséghez tudom eljuttatni a mondani-valót, amely a közlekedés biztonságosabbá tétele terén (előbb-utóbb) többet tud tenni, mint az átlagember.

Történt még 2004 telén, közlekedésmérnök hallgatóvá válásom hajnalán, hogy műábrá zh helyett inkább kimentem Lengyelországba a haverokkal Rammstein-koncertre. Ez a koncert végül elmaradt, ami a cikk szempontjából nem olyan érdekes, de a velünk történt további eseményekben (valamint a gondolkodásbeli „fejlődésemben”) már lényegesen belejátszott. Mikor a sportcsarnok parkolójában megtudtuk, hogy nem lesz buli, nem az volt az első gondolatom, hogy „Ej, maradtam volna inkább műábrázni!”. A szállást is már előre lefoglaltuk, hát akkor nincs mit tenni, visszaindultunk oda. Nem volt közel, fáradtság, eső, sötét, autópálya, minden adott volt, hogy ne randalírozzak az úton, bár, egyébként sem szoktam. De mindez nem volt elegendő, ugyanis mikor egy lehajtóhoz érkeztünk, hirtelen két fehér lámpa villant fel előttem úgy 100 méterre. Mivel ömlött az eső, nem láttam rendesen, és azt hittem, valaki tévedésből a lehajtón a forgalommal szemben kanyarodott le. Láttam már ilyet. Így félrekaptam a kormányt a lehajtó felé, hogy kb. „menetirány” szerint menjünk el egymás mellett, és nekem a lehajtón lesz helyem fékezni. Nem így lett sajnos. A lehajtó szalagkorlátját sikerült a két kerék közé kapni, és az mintegy rámpa, átdobott a mezőre. Dobtunk öt szaltót, aztán meg-

álltunk. Mentők, kórház ilyenek. Szerencsére komoly bajunk nem lett. Mint kiderült, a szabálytalankodó „csak” tolatott az autópályán, a tolatólámpák villantak fel, be is vonták a jogsiját, wow. A kórházban volt időm agyalni az életen. Min múlik? Hajszálnyi dolgokon. Miért akkor értünk épp oda? Miért dobott meg a szalagkorlát? Ha egy méterrel arrébb vagyok, csak megvezet. Miért nem volt a mezőn fa? ... A közlekedés teljes automatizálására vágytam akkor épp, hogy ne tudjanak az emberek soha többet szabálytalankodni. Szóval idén már remélem, megcsinálom végre az elektrót, meg a számbert! :D



Most nyáron volt a másik dolog, amin megütközhettem. Vízimentőként dolgoztam Szigligeten éppen. Ilyenkor a strandon van a szállás is, tehát ott aludtam. Vagyis nem aludtam, mert egy társaság többszöri kérésére ellenére sem fejezte be az üvöltözést az ablak alatt, sőt. Aztán elmentek valami kocsmába, és néhány óra múlva s***részen jöttek vissza. Egyik csákó üvöltözött a barátnőjével, aztán 2 körül kocsiba vágta magát, beült mellé egy másik tag is, és nagy gázzal elhúztak. Ekkor már vízimentőhöz méltatlan gondolatok jártak a fejemben, de miután csend lett, legalább lehetett pihenni, úgy-ahogy.

Másnap reggel a pénztáros néni mondja, hogy pár sarokra innen éjjel 2 körül ketten felcsavarodtak egy oszlopra, a vezető meghalt. Pfff. Egyutcsás falu, zéró forgalom éjjel, vajon ki lehetett? Érzékeny mód bekapcsolva: pár másodperccel a halála előtt még én is hallottam a hangját (épp ordibált a párjával). Ez így valóban elég borzalmas. Kikapcsolva: olyan részegen ült volán mögé, hogy még járnia se lett volna szabad, ráadásul egy másik embert is kórházba juttatott, a szülei/barátnője helyzetébe pedig jobb, ha bele sem gondolok. Az ember naponta hall a médiában ilyesmi híreket, és már-már belefásul. Ennek az is lehet az oka, hogy hát ugye úgyse ismerem az áldozatot, és egyébként is, addig jó, amíg nem velem történik. Gondolhatjuk így is, ja.

Az említett két sztoriból az egyik velem történt. Én nem hagytam ott a fogam. A másik szereplő, aki bár ismeretlen, mégse közömbös, igen. Én miért nem, és ő miért igen? Önámítás azt gondolni, hogy „velem úgysem történhet semmi”. Rengetegen mégis így gondolják. Ezen (is) kéne változtatni, odafigyelni egymásra, és magunkra, és nem csak a közlekedésben. Mindig abban reménykedem, hogy ez az egyetem, ide felelős, gondolkodó, értelmes emberek járnak. Néha ebben a hitben megingok. Nem akarok senkit megbántani, vagy kioktatni, ugyanakkor nyilván senki nem is fogja úgy érezni, hogy „hát igen, én vagyok a felelőtlen, nem gondolkodó, nem értelmes hányad, aki a cikkíró elképzeléseit rengeti”. De időnként lazán találkozom a (leendő) értelmiségi rétegben is olyan felfogással, amin sürgősen változtatni kéne (nyilván nem hogy a közeljövőben, de hosszútávon is kétséges, hogy egy kvázi felnőtt ember elképzelései változnának a világról), ha egy egymás irányában türelmesebb, (mondhatnám a „toleráns” szót is, de nem szeretem) világot szeretnénk kialakítani. Én nagyon remélem, hogy rajtam kívül egyre többen ezt szeretnék...

Péla!



Houghes H-40 Herkules

Mivel a Kedves Olvasó egy különleges újság különleges kiadását tartja a kezében, nem tehettem meg, hogy ne valami különlegesről írjak. Nagyon sokat töprengtem azon, hogy mi lehet méltó arra, hogy bekerüljön ebbe az ünnepi számba, és végül sikerült megtalálnom a témát. Ez pedig nem más, mint a Houghes H-40-es hidroplán.

Valóban nagyon sokat törtem a fejem azon, hogy miről írjak. Ahogy bújtam az internetet, egyszer csak rábukkantam egy érdekes képre. Akik tartottak már Közhírt a kezükben – na jó, és bele is lapoztak –, azok észrevehették, hogy általában repülőkről írok. Hát most is épp ilyesmi oldalt olvastam, és megláttam ezt az összehasonlító diagrammot, és eléggé rácsodálkoztam. A repülőgépek méreteinek összehasonlításában négy repülőgép szerepel, hármukról már jelent meg cikk ezeken a hasábozon. De a negyedik, szárnyfeszításválságát nézve a legnagyobb, meg kell mondanom őszintén, számomra ismeretlen típust jelentett. Rákerestem, és meg is találtam, és amint megtaláltam, tudtam, hogy erről fogok írni az ünnepi számban. Lássuk hát, mit is takar ez a megnevezés, hogy Houghes H-40 Herkules!

1942-t írunk. A második világháború kellős közepén az amerikai hadseregnek az az égető problémával kellett szembenéznie, hogy a vele szövetséges briteknek hadi felszereléseket és embereket kell eljuttatni az óceán másik partjára. A hajóval történő szállítás igen kockázatosná vált a német U-boot-ok miatt. Ezért azt a megoldást találták ki az okos emberek, hogy ha hajóval nem tudnak szállítani, akkor szállítanak repülővel. Igen ám, de akkoriban közel s távol semmiféle alkalmas eszköz nem állt rendelkezésre. Ez persze sosem jelentett gondot a rengeteg pénzzel rendelkező Pentagonnak, épp ezért kiadták az ukázt, hogy dolgozzanak ki egy koncepciót a probléma áthidalására. A megfelelő ötlettel Henry J. Kaiser állt elő, aki akkoriban a Liberty hajóprogramot vezette. Ő csak az ötletet szolgáltatta, de mivel egyáltalán nem értett a repülőgépekhez, ezért a mérnöki feladatokkal Howard Houghes-t bízta meg. Számos lehetőség felmerült a végleges megoldás előtt: el kellett dönteni, hogy iker-törzses vagy egytörzszű repülőgépet szeretnének-e, valamint, hogy négy, hat vagy eset-

leg nyolc motor hajtja-e a repülőgépet. Végül az egytörzszű, nyolc motoros verziónál maradtak. El is indult a tervezés, azonban egy kitételnek meg kellett felelni (ma inkább mérnöki kihívásnak mondanánk): a háborús helyzetre való tekintettel a fémek felhasználása nagyon-nagy mértékben korlátozva volt (gyakorlatilag csak fegyvereket és harci gépjárműveket gyártottak), tehát a repülő alternatív anyagból kellett építeni. Ez az anyag pedig nem volt más, mint a fa. Igen, a repülőgépet gyakorlatilag fából építették, de természetesen a mozgó alkatrészek fémből voltak. Ennek eredményeképpen a sajtó 'Spruce Goose' ('Lucfenyőgúnár') gúnynévvel illette ez a szerkezetet. Igazából nyírfából készült, de ez valahogy elkerülte a sajtó figyelmét. Maga Houghes, aki gyakorlatilag életre hívta a gépet, érthető okokból nem rajongott a névért.

A repülő olyan hatalmasra sikeredett, hogy 750 állig felfegyverzett G.I. Joe vagy egy harcász állapotban lévő M4 Sherman tank szállítására volt képes. Illetve lett volna, ha sikerült volna a háború vége előtt befejezni. De nem sikerült. Mivel az eredeti ötletgazda, Kaiser, időközben kihátrált a projektből, Houghes-nak egyedül kellett befejeznie azt. Eredetileg három repülőgép szerepelt a megrendelésben, de végül csak egy készült el. Az is elég körülményesen. Vízre tervezték ugyan, de az a gyár, ahol először összeszerelték annyira messze volt a tengerparttól, hogy képzelenség lett volna elszállítani oda egészben a gépet (ez főleg a 97,5 méter szárnyfeszításválságának tudható be), ezért szétszedték, és a tengerparton újra összerakták. Az első tesztelésre 1947. november 2-án került sor Long Beach mellett, ahova számos újságíró és politikus is meghívtak. A gépet ekkor maga Houghes irányította. A fedélzeten tartózkodott rajta kívül még a másodpilóta, két fedélzeti mérnök, tizenhat gépész, hét meghívott újságíró és hét, az ipart képviselő befolyásos személyiség. Ezen a na-

pon 'gurulópróbákat' hajtottak végre (már amennyire a vízen lehet gurulni), az első kettő eseménytelennek mondható. A harmadikon viszont Houghes-nak sikerült elemelnie a gépet a víztől, és egészen 21 méterrel a víz fölé emelkednie (és még ezen a magasságon is érezhető volt a párna-effektus). A végsebesség 217 km/h volt, és nagyjából 1 mérföldet, azaz 1,6 km-t repültek vele. Ez a bemutató elhallgattatta azokat, akik hevesen bírálták a tervezőt a sokáig elhúzódozó, addig sikertelennek mondható vállalkozás miatt. Ennek ellenére a projektet leállították, az elkészült repülő hangárba helyezték, ott is van a mai napig. Mint kiderült, az a levegőben töltött néhány perc volt az összes idő, amit repült ez a gép. Sokan még azon is vitatkoznak, hogy egyáltalán alkalmas-e repülésre a H-4.

Houghes haláláig, 1976-ig gondosan vigyázott rá, és akármikor kész lett volna újra repülni, erre azonban sajnos nem került sor. 1980-ban a California Aero Club kiállította Long Beach-en, Kaliforniában a Herkulest. Azt a hangárt azonban 1988-ban megvette a Walt Disney cég, és kijelentette, hogy a H-4-et nem kívánja tovább kiállítani, így azt máshol kellett elhelyezni. 1990. július 4-én végül szétszerelték, majd a McMinnville-ben található Evergreen Aviation Museum-ban helyezték el, és mind a mai napig ott található. Az eredeti hangárból, ahol Howard Houghes megálmodta a 'Spruce Goose'-t, ma egy 29000 m²-es filmstúdió lett.

Howard Houghes életéről Aviator címmel játékfilm készült, amelyet Martin Scorsese rendezett, Leonardo DiCaprio játssza benne a címszereplőt, és amely filmet 5 Oscar-díjjal tüntettek ki. A H-4 pedig büszkén pihen az Oregon állambéli kisváros repülőmúzeumában, és képviseli egy letűnt kor hangulatát, amelyben nem számított sem pénz, sem emberi munka. Egy valami számított igazán: hogyan lehet az elenséget minél hatásosabban kiiktatni...

Pál

Gázturbinás autót a népnek! 5. rész Rekordtörő, földhözragadt madarak

A Gázturbinás autók sorozat utolsó részében a sebességi rekord "autókról" – vagy mi a csodákról - lesz szó, amelyek a sóstavak és sivatagok vidékén száguldoztak, olykor hangsebesség felett. Természetesen most is Farkas Sándor írása alapján készült a cikk. (<http://autohistory.blog.hu>)

Az első, kizárólag sebességi rekord-döntésre épített gázturbinás autó az angol Donald Campbell Bluebird CN7-ese volt. Donald édesapjától, Malcolm Campbelltól örökölte a sebességlázat és a Bluebird elnevezést is. Malcolm 1924 és 1935 között kilenc sebességi csúcsot állított fel Napier és Rolls-Royce motorokkal szerelt autóival, amelyek mind a Bluebird nevet viselték.

Donald a harmincas években még egy biztosítótársaság irodistájaként dolgozott, majd a második világháborúban pilótának jelentkezett. Hamar kiderült azonban, hogy fiatalkori reumája miatt nem vezethetett vadászgépet, úgyhogy haditechnikai alkatrészeket szállító cégeknél dolgozva védhette csak hazáját. A háború után továbbvitte 1948-ban elhunyt apja örökségét, a minél nagyobb sebességek hajszolását. Leginkább a vízen produkált elkesztő sebességeket; majd első komolyabb bukását 1951-ben, a Rolls-Royce gázturbinával szerelt, még édesapjától örökölt és átalakított Bluebird K4 jelű csónakjának tesztelése közben szenvedte el, közel 250 km/h sebességnél. A jókora csobbanást túlélve Donald nekiállt továbbfejleszteni a járgányt, és 1955-re csapatával elkészítette a sugárhajtású K7-et, melyet egy 18 kN tolóerejű hajtómű tolt előre a vízen. Az első rekordját még abban az évben fel is állította

vele, 326 km/h sebességgel. Ezt három évvel később Conistonban már közel 400 km/h-val tromfolta.

Szilárd talajon először 1960-ban próbálkozott a Bluebird CN7 (Campbell-Norris 7) névre keresztelt autóval. A kocsit Ken és Louis Norris tervezték; szemlátomást John Cobb 1947-es Mobil Railton Speciálja alapján. A CN7 felépítése és aerodinamikai jellemzői ugyanis nagyon hasonlítanak az egyébként sima belsőégésű motorral hajtott járgányéhoz, amellyel Cobb már megostromolta a 400 mérföldes sebességi rekordot. A kocsit meghajtására egy szerény 4250 lóerős Bristol-Siddeley Proteus 705-ös gázturbinát szereltek bele. A hajtóművet úgy építették át, hogy mind a két végén csatlakoztatni lehetett hozzá egy-egy reduktort, vagyis a hajtás kiment mind a négy kerékre, amelyekre független kerékfelfüggesztést és Girling féktárcsákat szereltek.

A Bluebird technikai paramétereinél már csak az ára volt megdöbbentőbb: kereken egymillió fontot kóstált a jármű, amennyi pénzért abban az időben 2000 darab komolyabb kulcsrakész kit-autót vehetett magának az angol nép barkácsolni szerető fia.

A karosszéria alumínium-paneles monocoque szerkezetű, tehát nagyon könnyű volt. Campbell nagyban játszott, és aranyáron mért gépcsodájával egyenesen a Bonneville sóstó fenekét célozta meg, ahol aztán 580 km/h-s sebességnél hatalmasat bukva ripityára törte a Bluebirdöt. Egy darabig úgy tűnt, Campbell feladja a szárazföldi rekordkísérletet, ám hatalmas munkával, újragondolva az eredeti terveket, 1962-ben újra felépítették a Bluebird CN7-et. A pilótafülkét teljesen átalakították, és hátulra egy jókora függőleges vezérsíkot építettek a nagyobb stabilitás elérése érde-

kében. A módosított járművet 1963 májusában tesztelték az ausztrál Eyre tó medrében, ám a valódi rekordkísérlettel majd egy évet kellett várni a folyamatos esők és áradások miatt, amelyek a területet sújtották. Végül 1964. július 17-én Campbell 648 km/h fölötti oda-vissza átlaggal új világrekordot állított fel a hajtott kerekű autók között.

Rekordja nem állt meg sokáig, mivel az amerikai Summers fivérek négy Chrysler Hemi motoros Goldenrodja 658 km/h fölött száguldott 1965 novemberében Bonneville-ben. Donald Campbell így elindította a mai napig tartó versenyt a gázturbinás, sugárhajtású és belsőégésű motoros rekorderek autók között - az már más kérdés, hogy a verseny gyakorlatilag már réges-rég eldőlni látszik a sugárhajtás javára.

Az Eyre tavi futás után Campbell vizsztatért sugárhajtású motorcsónakjához, a K7-hez. 1967-ben a Coniston tavon készült egy új rekordkísérletre, amikor csónakja mintegy 480 km/h-s sebességnél egy hullám miatt a levegőbe emelkedett, majd hátul a víznek csapódva összetört. Testének és csónakjának maradványait csak 2001-ben találták meg a tó alján...

Donald Campbell kihívására az amerikai választ Craig Breedlove adta meg sugárhajtású Spirit Of Americájával. Breedlove egy igazi benzingőzzel beoltott vagány srác volt; 1950-ben, mindössze 13 évesen vette meg első Deuce Coupéját, három évvel később már egy alkoholüzemű, feltöltős '34-es Ford hot roddal döngetett a Mojave sivatagban, közel 250 km/h sebességgel. 1957-ben egy Oldsmobile motoros streamlinerrel futott 380 km/h-t Bonneville-ben. Breedlove iskolai elvégzése után a Douglas repülőgyárban kezdett dolgozni technikusként, ahol rengeteget tanult az aerodinamikáról és a nagy sebességnél fellépő anyagszerkezeti változásokról.

Természetesen ezeket a tapasztalatokat saját céljaira is felhasználta, amikor 1959-ben elkezdte megépíteni rekordtörő autóját. Elsőként 500 dollárért megvásárolt egy J-47-es gázturbinás sugárhajtóművet, amely többek között az F-86 Sabre vadászgépeket is működtette. A leselejtezett hajtómű 22 kN-os tolóereje bőven elegendőnek tűnt Breedlove számára, s a külön-



leges erőforrás köré egy különleges autót konstruált. 1962-re készült el a Spirit of America névre keresztelt háromkerekűje, amely azonnal kiakasztotta mind a rekordok bírát, mind a rekordokra törő riválisokat. Egyrészt az autónak egyszerűen nem volt rendes kormányműve, szinte csak egyenesen tudott menni, ugyanakkor nem volt valódi hajtásrendszere sem, hiszen a sugárhajtómű révén a kiáramló gázok tolóereje mozgatta. 1963 augusztusában végül Breedlove kigurult 12,5 méteres rakétájával a Bonneville sóstó medrébe, majd 655 km/h feletti átlagot futva, egyértelműen övé lett a leggyorsabb kerekeken gördülő jármű a Földön. A rekordot azonban nem nagyon tudták kategorizálni a gép felépítése miatt; végül a háromkerekű kialakítás alapján a motorkerékpárokhoz sorolták a bírák.

A General Electric J-47 az egyik legelterjedtebb sugárhajtómű volt; 1948 és 1956 között mintegy harmincezer példány készült belőle; alkalmazták vadászgépekben és bombázókban egyaránt. Alaphelyzetben 52,8 kN-os tolóerővel bírt, ám utánégetővel elérte a 79,6 kN-t is.

Rádadásul rekordját sem tarthatta meg sokáig, hiszen először 1964 februárjában, majd májusában Art Arfons állított fel 698 km/h sebességet, házilag barkácsolt vadászgép-sugárhajtóművével szerelt Green Monsterjével.

A kesztyűt fel kellett venni, így hát Breedlove újból megrohmozta Bonneville-t a Spirit of Americával. Először 753 km/h-s átlagot futott, majd úgy döntött, hogy még magasabbra teszi a léceket. 1964 októberében elképesztő, 846 km/h-s átlagot futott. Ez azonban majdnem az életébe került... A

visszaúton Breedlove 7-800 km/h sebességről kezdett fékezni, ám mindkét fékezőernyője leszakadt. A kerékfékek pillanatok alatt elfüstöltek, így alig lassulva leszaladt a pályáról, lekaszált néhány telefonpóznát, majd 300 km/h körüli sebességgel a közeli tóba pottyant. Breedlove valószínűleg rövidtávú úszási rekordot is felállított aznap, amikor eltempózott nyeletlen baltaként süllyedő Spirit of Americájától. De szegény Campbellel ellentétben ő kisebb karcolásokkal megúsza a balesetet, és egy csapásra nemzeti hős lett belőle. A People magazin az Amerika Kapitány nevet aggatta rá, tetteit pedig a Beach Boys is megénekelte Little Deuce Coupe albumán. Ezt követően 1965-re elkészült a Green Monsterhez hasonlóan J79-es sugárhajtóművel szerelt, immáron négykerekű Spirit of America-Sonic 1. A J79 turbina alaphelyzetben 52,8 kN-os tolóerővel bírt, ám utánégetővel elérte a 79,6 kN-t is. Ilyen teljesítménnyel a háta mögött Breedlove úgy vélte, elérhető a járműve nevében is szereplő cél: a hangsebesség. 1965 novemberében 893 km/h-s átlagot futott, amit Arfons egy héttel később 926,8 km/h-val tromfolt. Amikor a tómederben leestett jeges eső miatt már senki sem mert Bonnevilleben száguldozni, Breedlove még egyszer kiment a Sonic 1-el és 966 km/h-val új rekordot állított föl.

Ezután Arfonsse figyelme inkább újra a dragversenyek, illetve a traktor-pulling felé fordult, ahol egy gázturbinás erőlködővel keltett feltűnést.

Breedlove azonban nem adta fel a küzdelmet a hangsebesség eléréséért, noha ismét komoly problémákkal kellett szembenéznie. 1970-ben a szintén amerikai Gary Gabelich a kaliforniai Long Beachen 1000,8 km/h-t futott Blue Flame névre keresztelt, rakétahajtású szörnyetegével. Breedlove erre válaszul úgy döntött, hogy az új járgányába ő is rakétahajtóművet fog szerelni. Az elképzelései szerint egy hidrazin hajtású holdrészalóegység-hajtómű röpítette volna autóját, amellyel felülmúlhatja az 1225 km/h-t, vagyis a hangsebességet. Csak hogy a hetvenes-nyolcvanas évek fordulóján, a Budweiser

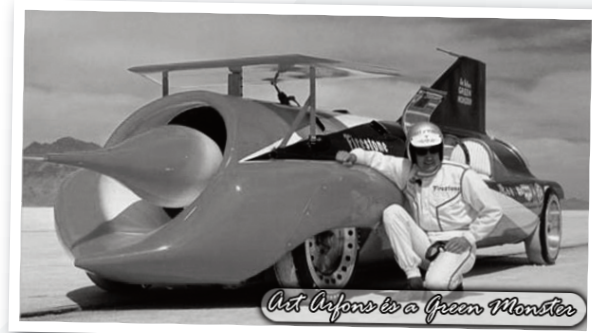
Rocket nem-hivatalos Mach 1-es futása után a rakétahajtású járműveket betiltották, s Breedlove dobhatta a félkész autót a kukába.

1983-ban az angol Richard Noble 1018 km/h-t futott Rolls-Royce Avon turbínával szerelt autójával, a Thrust 2-vel, végképp megdöntve a sugárhajtású járművek rekordját - a Blue Flame rekordjával kapcsolatban lehetett a rakétahajtóműre hivatkozni, így az más kategóriát képviselt. Breedlove összeszorította a fogát, és 1992-ben nekilátott a Spirit of America 3 megépítésének, hogy visszavegye azt, ami az övé. A megépült járgány legalább olyan látványos volt, mint elődjei, és hasonlóan kemény ellenféllel kellett szembenéznie.

Ezúttal Richard Noble és az ő brutális, két sugárhajtóműves Thurst SSC-je állt szemben a karcsú, egy hajtóműves Spirit of America 3-mal. Breedlovenak nem volt sok lehetősége a kísérletezésre, mindent egy lapra tett fel. 1996 októberében a nevadai Black Rock sivatagban próbált nagyot menni, amikor 1086 km/h sebességnél összetörte a járművet. A későbbiekben a rosszra fordult időjárás akadályozta meg Breedlove-ot a rekordkísérlet megismétlésében. A kocsit 1023 km/h átlagot ért el, ám ezt nem hitelesítették. Egy évvel később pedig Noble gépe, a Thrust SSC túllépte a hangsebességet. Craig Breedlove ezúttal alulmaradt, de megígérte, hogy méltó választ ad a kihívásra. Kíváncsian várom, hogy mikor fog újra feltűnni az immáron hetven éves rekordtörő az egyik sóstó medrében.

A jeles rekorder legyőzője, s egyben a jelenleg leggyorsabb szárazföldi jármű építője, Richard Noble 1946-ban született. Hat éves korában látta a Loch Ness-i szörnyet - legalábbis John Cobb Crusader nevű sebességi rekorder csónakját a tavon - s ez az élmény meghatározta az ő életpályáját is.

1974-ben a marketingigazgatóként látta elérkezettnek az időt saját sugárhajtású rekordautójának, a Thrust 1-nek megépítésére. Ezzel azonban nagyot bukott 1977-ben egy tesztelés során. A ripityára tört járgány maradványait még a baleset napján eladta 175 fontért, és nekilátott egy új autó építésének. A Thrust 2-t egy vadászgépből kioperált Rolls-Royce Avon 302 hajtómű köré tervezték, amely 56 kN-os normál és



72 kN-os utánégetős tolóerővel rendelkezett. Az autó megépítésére, akárcsak Campbell, egymillió font anyagi támogatást gyűjtött össze, plusz még 750 ezer font értékű alkatrészt kapott.

A Thrust 2 1980-ra készült el, és azonnal meg is döntötték vele a brit sebességi rekordot. Ezután többször is elvitték az autót Utahba, ám Bonneville-t akkoriban áradásszerű esőzések öntötték el, és Noble-ék dögvelégetlenül hagyták ott az egyre kevésbé száraz sóstómederre emlékeztető terepet. Új helyszín után kutatva találtak rá a nevadai Black Rock sivatagra, ahova 1983 őszén érkezett meg Noble és mintegy 25 fős csapata. A rekordfutás során Noble 1019 km/h átlaggal szelte keresztül a sivatagot oda-vissza.

Miután a Thrust 2 és Noble beírták magukat az autótörténelembe, a kocsni műzeumba vonult, építője pedig más projektekkkel kötötte le energiáit. Többek között könnyű repülőgépet gyártott, és atlanti átkelésre tervezett gázturbinás szuperjachtot. Mindemellett, akárcsak Breedlove-ot, foglalkoztatta a gondolat, hogy olyan gépet építsen, amellyel túllépheti a hangsebességet.

Az öreg amerikai rókával szinte fej-fej mellett haladva kezdték meg szuperszonikus járgányaik fejlesztését és építését a kilencvenes évek elején. 1990-ben a Castrol olajtársaság 40 ezer fontos támogatásával kezdődött meg a munka, amelyet kétévnyi tervezés és kísérletezés követett. A nagy szponzorok azonban túl kockázatosnak találták a Thrust Super Sonic Car programot, és becsukták a pénztárcáikat. Noble és csapata ott álltak megfűrödve, kész tervekkel és nullára fogyott keretösszeggel.

Végül persze sikerült megoldani a finanszírozási gondokat; a frissen megalapított Mach 1 klubon és a Daily Telegraph újságon keresztül 4800 magánszemély és mintegy 215 vállalat támogatásával sikerült összeszedni a szükséges 900 ezer fontos tőkét. Ezek után megkezdődhetett a két, F4 Phantom II vadászrepülőből származó Rolls-Royce Spey Mk 202 sugárhajtóművekkel szerelt autó építése. Az egyenként 90 kN-nál is nagyobb tolóerőt produkáló turbinák már önmagukban is sikerrel kecsegtettek, ráadásul Noble beszerzett még tartaléknak két erősebb Spey Mk 205 turbinát is, amelyek 110 kN-nál is többet bírtak.

Az autó teljesítményét úgy 110 ezer lóerőre becsülték, miközben gyorsításkor akár 18.2 liternyi üzemanyagot is felhőpölt másodpercenként. Egy ilyen szörnyeteget nem tudott akárki kordában tartani, úgyhogy Noble Andy Green-t választotta pilótának, pályázat útján. A Thrust SSC vezetése nem volt egy könnyű feladat; nem csak az igen bonyolult fedélzeti irányító rendszer működését kellett kitanulnia - ami azért egy pilótától elvárható - de szokatlan megoldásokkal is szembesült, mint például azzal, hogy a hátsó kerekek a kormányozottak, akár egy targoncánál.



A rekordkísérlet helyszínéül Noble ismét Black Rockot választotta, az időpont, október 15. pedig tisztelgés volt Chuck Yeager és a Bell X1, az első hangsebességű repülő ötven évvel azelőtti teljesítménye előtt. 1997 október 15-én pedig Noble, Green és csapatuk újfent történelmet írt: a Thrust SSC 1227 km/h fölötti átlaggal, egy órán belül megfordulva, elsőként hitelesítve átlépte a hangsebességet.

Richard Noble természetesen azután sem tétlenkedett, hogy betolta két sugárhajtású autóját a Coventry Közlekedési Múzeumba; egy évvel a Thrust SSC rekorddöntése után részt vett a Farnborough F1 légitaxi kifejlesztésében és sorozat-

gyártásának előkészítésében. 2004-ben azután egy újabb rekordkísérletben vett részt, ezúttal a JCB nehézgép gyártó cég Diesel-Max névre keresztelt gépének születésénél bábáskodott.

Az általa vezetett csapat jó néhány tagját a Thrust SSC teamből hozta magával. Végül a két, összesen 750 lóerő teljesítményt leadó ikerturbós JCB 444 dízelmotorral szerelt gépezet 2006. augusztus 22-én Bonneville-ben 563 km/h feletti sebességet futott, amellyel ugyan nem döntötte meg a hajtott kerekű járművek sebességi rekordját, de a leggyorsabb dízelmotoros autótá tette a földkerekségen. Jelen pillanatban Richard Noble erejét a JCB rekordautó továbbfejlesztése köti le, de szinte biztosak lehetünk benne, hogy vissza fog még térni egy sugárhajtású szörnyeteg kedvéért Black Rockba. Annál is inkább, mivel ugye ott van még az a tartalék két darab Spey Mk. 205-ös sugárhajtómű is, amit azért fel kéne használni valahogyan...

A sor utolsó szereplője Don Vesco, aki már 16 éves kora óta rendszeres látogatója volt a sóstó medrének. Vesco terve a kerék-hajtású autók rekordjának megdöntése volt, amit 2001-ben a Turbinator névre keresztelt gépével meg is tett, mintegy 737 km/h sebességgel. A rekordfutás során mintegy 742 km/h csúcsebesség elérése után a gumik egyszerűen felrobbantak, viszont Vesco sértetlenül szállt ki az autóból, és azt nyilatkozta, hogy nemsokára az 500 mérföldes csúcst fogja megostromolni vele. Nem rajta múltott, hogy nem sikerült a dolog...

Nem sokkal a rekord felállítása után rákot diagnosztizáltak nála, s a betegség 2002 decemberében elvitte a nagyszerű versenyzőt, akit meggyászolt az egész bonnevillei sebességőrült család.

Don Vescoval zárom a gázturbinás és sugárhajtású autók történetét bemutató sorozatot, remélem mindenki talált számára érdekes témát az 5 cikk során, és mindenki gazdagodott egy kicsit a gázturbinás próbálkozások megismerésével.

Grafika



REJTVÉNY

Rejtvény



KÖZHÍR

2008. december 67/3

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

Játékszabály:

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.

AKRON (USA FOLYÓJA)				KÉMIAI ELEM VEGYJELE CI	GYAKORI KÖTŐSZÓ	ROCK-ZENEKAR KÉN VEGYJELE		NÉMET TAJEGYSÉG		FIGYEL			OKTATÁSI HIVATAL		TELEVÍZIÓ
RENDENBEN				MEGOLDÁS 1. RÉSZÉ				HOZAM		ZARGATNI KEZDI			KÉMIAI KÖTÉSFAJTA		LEJEGYZ
MEGOLDÁS 2. RÉSZÉ															
ÖREG						NEM LÚGOS							NÉMET GK-JEL		SUGÁR
						AROMA							ESET ELEJEI		SZÓRÓLAPOT ADOGATÓ
OROSZ GÉP- GYÁRTÓ CSOPORT					TUD RÓLA							EGY.HALLGATÓI KÉPV.			FIGYELJ
TOVA					HATSZÁRNYÚ ANGYAL							ROVAR TESTRÉSZE			
	IPARVÁGÁNY HASZN.SZER							RANGJELZŐ		LENCSÉINEK RÉSZÉI					
	UNDERGROUND ZK.							ÁKI		FÜTŐANYAG					
						HARÁNT IRÁNYÚ							RÓMAI CSÁSZÁR 1042-BEN		
						CSIGA PÁRJA							VICTORY		
SPANYOL NÉV								PINCÉBE HORD							
A BGK GONDNOKA								ÍZESÍTŐT							
KÁLIUM VEGYJELE		NEMZETKÖZI RÁDIO INTÉZET					CSATTAN/ÁS ANGOLUL					IPARVÁROS			
							MEGSIRATÁS RÉSZÉI					NEVELÉS RÉSZÉI			
		α	E								LATIN LÉTIGE				ELI
											ABÉCÉNK 8. BETŐJE				
ROMÁN GK. JEL					GYORS ANGOLUL				α	KÖZÉPEN NEDVES!			MALAC LAKHELYE		
RÁRÓ EGYNEMŰI!															

Rejtvény

A helyes megfejtők között az alábbi nyereményeket sorsoljuk ki:

- Két személyre szóló belépő Kisvárdai Szilárd következő koncertjére
- Ingyenes átkelés a Bartók Béla úton
- Egy példány a Közhír 550. számából

Ezen kívül mindenki, aki megpróbálja megfejteni a rejtvényt a következő díjban részesül:

5-től 90 percig terjedő unaloműzés egy tetszőleges előadáson vagy gyakorlaton.

Petrus





Szórakozás

Rovatunkban, szakítva a hagyományokkal, nem ajánlunk olvasnivalót, úgyis tudjuk, hogy ezekben a hetekben senki nem kíván jegyzeten kívüli karaktereket tanulmányozni. A filmek közül ezúttal az alkalomhoz illő, mégis picit más Karácsonyi lidércnyomást választottuk, valamint a karácsonyi hangulattal fogalmi ellentétben lévő depresszív A gépész című filmet. Végül pedig a TV on the Radio albumát ajánljuk figyelmetekbe és különféle programokat az ünnepekre. Jó szórakozást Mindenkinek!

- Film -

Ne arra gondoljunk ilyenkor, hogy minden üzletben zsúfoltság van, nincsenek meg az ajándékok, lövésünk sincs az ünnepi menüről, és még a fa díszítését is jótékony homály fedi!

Az ünnep közeledtével Tim Burton egyik animációs filmjét, a Nightmare Before Christmas (Karácsonyi lidércnyomás) című alkotást szeretném bemutatni. A szereplőkkel már rengeteg trendi kiegészítőn találkozhattunk. Viselőik nem biztos, hogy tisztában vannak a film valódi mondanivalójával, ezért szeretném most mindenki-vel megosztani a gondolataimat.

Egy képzeletbeli világban járunk, ahol az ünnepek külön kis kolóniákat alkotnak. Halloween városának fő móka-mestere, Csontváz Jack és csapata gözerővel készülnek az év számukra egyetlen fontos napjára. A sok farsztó próba után Jack kirándulni indul, és egy igen érdekes felfedezést tesz. Betéved a szomszédos Karácsonyvárosba. Meglepődve tapasztalja, hogy itt mennyivel másabb az élet, mint náluk odaát, a kietlen túlvilági díszletek között.

Hazatérve a szörnyeknek lelkesen ecseteli, mi mindent látott-hallott az új helyen. Majd arra a következtetésre jut: olyan sokszor tettek már rémítő dolgokat, próbálkozzanak meg idén a karácsony lebonyolításával!

Jack vezetésével elrabolják a Télapót, és hozzálátnak az előkészületekhez. Mindent a saját szájuk íze szerint valószínűsít meg: pihe-puha játékbabák helyett levágott fejű, rémisztő kinézetű, amorf dolgokat készítenek a fa alá tenni.

Az ünnep egyre közeleg, és csak Sally, a helyi feltaláló Frankenstein-szerű

szolgálója látja, hogy nagy baj készülődik. Reménytelenül szerelmes Jack-be, de még ő sem képes megállítani az elvetemült újítót. A helybéli rosszcsonst gyerekek pedig véletlenül halálos veszélynek teszik ki a Télapót...

A lidércek húzta koporsószánon ülő, piros, prémes sapkában integető Jack a földi halandók körében nem arat osztatlan sikert. A gyerekek a jószívű, mosolygós Mikulás helyett egy vigyorgó, kedves, ám rémítő csontpofával találják szemközt magukat, és a hátborzongató ajándékok sem nyerik el tetszésüket. A végén persze minden megoldódik, hiszen csak a Mikulás a profi karácsonyszervezésben!

Végeredményben egy aranyos bábfilmet láthattunk, zenei betétekkel, amelyek között ismerős dallamok is feltűnnek. És ettől nem lesz az egész gyerekes, sőt!

Számomra a fő mondanivaló az, hogy azt tegyük, amihez a legjobban értünk, de azt maximálisan, legjobb tudásunk szerint. Az ünnepeket kavarni nem szabad, mert akkor tovatűnik a hangulat, a meghittség (ismétlem, NEM november 1-jén kell a karácsonyfákat kipakolni!). A mai rohanó világunkban is időt kell hagyni arra, hogy az ünnepek melege átjárhassa a szívünket. És a legfontosabb: tedd ezt azokkal, akiket a világon mindennél jobban szeretsz.

Kellemes Ünnepeket!

Egy egyszerű sorstragédia, műszaki pályán. Aki nem ért hozzá, az azért tartja ijesztőnek a környezetet; aki pedig került már közeli kapcsolatba esztergagéppel, az meg azért szívesen fel hangosan. Ilyesmi bárkivel megeshet. A filmből leszűrhető tanulságokat lásd lejjebb.

Kezdeném a címmel: A gépész. Mert kötözködni jó. A főszereplő leginkább egy építésre emlékeztetett, hiszen neki már egyet sem kellett aludni karácsonyig! ☺ De viccet félretéve, az igazán szörnyű, ha rémálmok gyötörnek. Különösen, ha már kerek egy éve nem jön álom a szemedre. Pláne úgy, hogy esélyed sincs felébredni, hiszen ébren vagy.

Trevor egy fémmegmunkáló üzemben dolgozik, nem éppen kiemelkedő munkakerő. 40 kilójával a főnökei figyelme is felé fordul: tiltott szerekre, drogokra gyanakozanak. Egy kinti dohányzás alkalmával találkozik egy ismeretlennel; sokakkal megtörténik. Igen ám, de ez a kis kopasz Ivan akárhányszor felbukkan, valaki testi épsége mindig veszélybe kerül. Legelőször egy munkatársa karját tépi le az egyik hatalmas gépmonstrum. A főnökség az új tagról nem hallott, felettébb gyanús. Itt már elkezdtem rettegni, Trevor pedig ártatlan arccal nem értett semmit. A rejtélyes idegen és a nem alvás miatt egyre elcsigázottabb főhősünk. Éjszakánként vagy a repülőtér büféjében ül, és beszélget egy Marie nevű pincérnővel, vagy egy utcalánnyal találkozik, hogy kiengedje a gőzt. Az a lány mindent megtenne érte, ő mégis Marie-val és a kisleányával megy el anyák napján a vidámparkba. Hazatérve mindig cetliket talál a lakásában, és olyan tárgyakat, amik ismeretlenül is ismerősek.

Mikor Trevort is baleset éri a munkahelyén, kiborul szerencsétlen. A kirohánásáért az állásával fizet. Ivan eléggé megnehezíti az életét: állandóan eltűnik a szeme elől. Megtudja a rejtélyes idegen rendszámát: kiderül, hogy a Trevor nevén bejegyzett autó már nem fut az utakon, mivel totálkárosra tört. Majd hazafelé tartva észreveszi esztergályosunk, hogy Ivan és Marie kisleány jár a lakásába, cetliket ragasztgatni... Az igazi agymunka itt kezdődik el mind a néző, mind Trevor számára.

Az egész mintha egy rajzleadásokkal és zéhákkal terhes időszakban játszódna, amikor senkinek nincs szabadideje. A film tanulsága, hogy mindig aludj eleget, mert különben önnön és társaid testi épségére is veszélyt jelentesz. Arra kifejezetten jó példa, hogy mindig be kell tartani a labor- és műhelyvezetők által meghatározott szabályokat: maradj a sárga vonalon belül, ne

nyúlj semmihez, áramtalanítani a piros gombbal... Nos, főszereplőnk ezeket nem tette meg. Persze a teljes örületbe nem ez kergette, de a végkifejlet maradjon titok...

Vera



- Zene -

A századunkban alakult amerikai TV on the Radio szeptemberben megjelentette harmadik albumát, a Dear Science-t. A világ elsőszámú fekete rockbandája ezúttal úgy döntött: a kritikai elismerés mellett a közönség tetszését is el akarja nyerni.

A 2006-os *Return to Cookie Mountain* című nagylemez ajnározó kritikákat kapott, de azon még inkább csak a zenei újságírók és pl. David Bowie élvezkedett naponta többször. Az új album viszont sokak szerint az igazi áttörést is jelentheti.

Ez természetesen nem azt jelenti, hogy ezentúl éjjel-nappal TV on the Radio fog dőlni a TV-ből és a rádióból (haha), a zenekar mindössze láthatóan meglovagolt egy kvázi divathullámot, ami mostanában áthatja ugyanúgy a mainstream, mint a rétegzeneket, és ami tulajdonképpen részben nekik köszönhető. Ez pedig nem más, mint az az apokaliptikus világvége-diszko, ami popzene terén az Umbrella című kordokumentumban, rétegzeneben pedig a Hercules and Love Affair munkásságában tornyosodott ki.

Szép eklektikusra sikerült a lemez: a megszokottan szokatlan, elvetemült dobtemákra és a pokolba lovagló hangulaton kívül van itt Michael Jackson klasszikus korszakára emlékeztető diszkózene, hip hop, funky. Mindezek esszenciája az első kislemez, a Golden Age, ami körülbelül úgy hangzik, mint egy Trent Reznor-Prince duett öt perccel az utolsó ítélet előtt egy melegbárban.

Ezen kívül persze a zenekar hű maradt önmagához. A partihangulat mögött

még mindig a szokásos témák szólnak: társadalomkritika, megromlott kapcsolatok, erotika, politika, depresszió, gonoszság, apokalipszis. Egészen úgy tűnik – és nem csak a konvencionálisabb jelleg miatt –, hogy egyre jobban tudnak dalokat írni. A Family Tree és a Love Dog például egészen „slágergyanús” balladák, pedig ebben a műfajban eddig annyira nem remekeltek. A Shoot Me Out pedig egy meglepően populáris rockdal lenne, ha a közepén nem váltana át egy drum and bass-szerű izébe.

Tehát levonhatjuk azt a következtetést, hogy ha egy jó debütlemezes zenekar csinál egy kiemelkedő és elismert második lemezt, az valami. Ha harmadjára is sikerül a bravúr, az minden. A TV on the Radio tényleg betagozta magát a legnagyobbak közé, és tényleg hallani fogunk még róluk. Nem pedig csak én élvezkedem ezen a lemezen naponta többször. ☺

Tankcsapda



- Program -

A december többnyire a családé – Karácsony, hideg téli estéken melegedés a kályhánál/borosüvegnél –, de természetesen lehetőség van másfajta kapcsolódásra is. Koncertek, mozipremierek, és az ilyenkor virágzó színházak várják a szórakozni vágyókat. Tartsuk a sorrendet: zene a belépő téma. A mindig élen járó PeCsa és A38 mellett ezúttal a Wigwam is nagyot szól: 20-án Junkies, majd Rúza Magdi, Zorall, Kalapács, Pokolgép. Az évet az Iron Maiden koncertjével zárják az indiánok. A Petőfi Csarnok szokás szerint sztárparádét produkál. 9-én Filth Fest, a legvadabb metál kedvelőinek, majd finomodik a stílus, de még mindig a gitár uralkodik: Edda a PeCsában! December 12-én láthatjuk-hallhatjuk a magyar rock-blues legendáit. 20-án pedig még lazábban adja elő magát a Quimby. Az A38 közel van, de nem olcsó

– mindazonáltal a minőség többnyire egyenes arányban áll az árral. A hónap folyamán a Knotty headz lemezbemutatója a legnagyobb durranás. Akinek nem ismerős a név, segítsek: Irie Maffia? Nos, ők is ott lesznek közreműködőként – sejtethjük ebből, hogy hatalmas dancehall buli van kilátásban. Ráadás: a jegy mellé megkapod a legújabb Knotty headz albumot.

A mozik is változatos programmal jelentkeznek, nézzünk néhány érdekességet a premierekből! Mint korábban írtam: ha december, akkor karácsony – idén se ússzuk meg egy amcsi vígjáték nélkül, ezúttal a Négy karácsony címet viseli, és az előzetesből ítélve ezúttal talán a kikapcsolódás mellett mondanivalót is nyújt... A másik jellegzetesség ilyenkor a mesefilm. Ebből a legígéretesebb a Cincin lovag: egy kisegér, nagy álmokkal. A Universal ezúttal jól választott, a film alapját egy díjnyertes mesekönyv képezi. És hát magyar film is adódik: Valami Amerika 2! Itt a folytatás, sikerrel, kudarccal, maffiával, ostoba és ravasz nővel, vagány és lezser pasikkal.

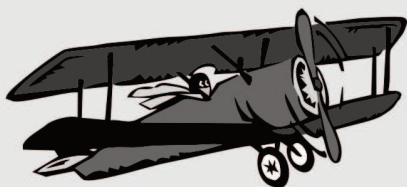
A tél a jég és a színpad virágzásának ideje. Klasszikusok és alternatív darabok, és akinek a Barossban nem volt elég, vagy nem jutott stand-up comedy, annak a Godot-ban ott a Dumaszínház is. A klasszikusok közül A vágy villamosa a Kamarszínházba robot be, míg Holle anyó a Budapest Táncszínházban rázza dunnáit – bár ennek a fővárosban még semmi nyoma. Az Ikarosz Színházban pedig megelevenedik a történelem: A Napkirály címmel betekintést kapunk a francia gloire ikonjának udvarába.

Pogóban, a vászon előtt vagy a zsöllye székein kifáradva és hazaérve azért még szakszatsat időt arra, hogy leüljete beszélgetni barátokkal, szobatárssal, családdal – és a napi rohanás után adjátok át kicsit magatokat a Tél csendjének.

Fehér ünnepet!

András





HUMOR

Humor

2008. december 67/3

Tárgyaláson a bíró így kezdi a mondandóját:

- Sajnos egy roppant kellemetlen esettel kell kezdenem: az igazság az, hogy Kovács Ügyvéd Úr megpróbált engem megvesztegetni 30.000 forinttal!

Néma csend a teremben. A bíró folytatja:
- Azonban az még szomorúbb, hogy Molnár Ügyvéd Úr, a másik fél védője szintén megpróbált megvesztegetni 40.000 forinttal. Így aztán arra a döntésre jutottam, hogy Molnár Ügyvéd Úrnak visszaadok 10.000 forintot, és pártatlanul fogom tárgyalni az ügyet.

* * *

Egy ejtőernyős zuhanás közben így szól a hadgyakorlatotztató tisztéhez:

- Századparancsnok úr! Nem nyílik ki az ejtőernyőm!

Mire a századparancsnok:

- Legyen nyugodt, ez csak egy hadgyakorlat.

* * *

A főnök meglátogatja kórházban fekvő beosztottját, aki hamuszürke arccal hever a párnákon, egy oxigénpalack és egy infúziós készülék társaságában. Nézi, nézi a főnök, majd megszólal:

- Hát ez igazán megnyugtató. Én mindig azt hittem, hogy maga csak szimulál, de most örömmel látom, hogy valóban beteg.

* * *

A férfiek felmennek a mennyországba, de előtte megállítja őket Szent Péter és ezt mondja nekik:

- Aki papucsférj volt, az álljon balra, aki parancsolt az asszonynak és tökösférj volt, az álljon jobbra.

Mindenki balra áll, ám egy férfi jobbra. Odamegy hozzá Szent Péter és ezt mondja neki:

- Na végre egy igazi férfi!

Erre az ember:

- Nekem a feleségem mondta, hogy álljak ide.

* * *

A sivatag közepén egy macsó csávó szőrfeleszkával a kezében sétálgat, találkozik 2 beduinnal, majd megkérdezi:

- Sziasztok fiúk, merre van itt a tenger?

- Tenger??? Hát vagy jó 2-3 ezer mérföldre.

- Hű! Ez aztán a beach!!!

Isten miután megteremté Ádámot, így szól hozzá:

- Ádám te a teremtés koronája vagy, megteremttem neked a tökéletes párt, aki kiégészt, aki csinos, aki szép, aki kedves, aki jó anya, jól főz, jó az ágyban, és mindenben megért!

- Hát rendben van, de mibe kerül az nekem?

- Ez 2 kezvedbe és egy lábaddba kerül!

- Hmm-hmm, na és mit tudsz kihozni egy oldalbordából?

* * *

A Mikulás elmegy az oviba és ölébe ülteti az első gyereket, pöckölgeti az orrát simogatja az arcát, majd megkérdi a gyereket:

- Mit szeretnél kapni?

Erre a gyerek megszólal, hogy puncit.

A Mikulás:

- Miiit?

- Puncit - válaszolja a gyerek - de nehogy azt mond, hogy nincs, mert érzem az ujjadon!

* * *

Két döglégy ül a friss kutyasz*ron, az egyik hirtelen fingik egy nagyot.

Mire a másik:

- Vazze, nem zavar hogy éppen eszem!

* * *

Tarzan és Jane huncutkodnak az ágyban.

- Hé Tarzan, nem ott van a lyuk!

- Nem baj, Tarzan erős, fúr másikat.

* * *

Egy milliomos ürge horgászik a parton, csörög a mobilja. A lánya az, felveszi:

- Apu most láttam egy szuper kocsit, megvehetem?

- Mennyi?

- 50 ezer dollár.

- Vegyed.

Két perc múlva megint csörög a telefon, most a fia hívja:

- Apu láttam egy nagyon jó jachtot, megvehetem?

- Mennyi?

- 100 ezer dollár.

- Vegyed.

Horgászik tovább, nemsokára kifogja az aranyhalat. Látja, hogy kicsi, vékony, ezért visszadobja. Az aranyhal odaszól:

- És a három kívánság?

- Mondjad b*zmeig.

Katonaságnál rászól a közkatonára a felettese:

- Menjen a konyhára krumplit pucolni!

- Nem mehetek kérem, vírusfordozó vagyok!

- Nem érdekel, azt majd más széthordja maga helyett.

* * *

Egy ember nagyon fél a szellemektől, egyszer mégis éjszaka egy temetőn kell átmennie. Óvatosan lépked, amikor egyszer kopácsolást hall. Észreveszi, hogy az egyik sírnál egy munkásruhás fickó a sírkövet vési.

- Ó, csak maga túlórázik? A szívbajt hozta rám.

- Elírták a nevem, azt javítom.

* * *

Pista bácsi ittasan támolyog be a körzeti orvoshoz. A doki a fejét csóválja:

- Ejnye, Pista bátyám, azt ígérte, hogy januártól más ember lesz magából!

- Lett is, de sajnos ez is iszik...

* * *

A főnök figyelmezteti az új dolgozót:

- Mi nagyon kényesek vagyunk a tisztaságra. Megtörölte a cipőjét az ajtó előtt a lábtörőn?

- Igen.

- Továbbá nagyon kényesek vagyunk az igazmondásra. Az ajtó előtt semmilyen lábtörő nincs.

* * *

Két ügyvezető igazgató beszélget.

- Te fizetsz az embereidnek?

- Én nem.

- Én sem. És bejárnak?

- Be.

- Az enyéme is. Te, nem kéne ezektől belépődíjat szedni?

* * *

Két fizikai töltés beszélget:

- Nagyon rosszul nézel ki.

- Te sem vagy Coulomb.

* * *

- Milyen a madárinfluenzás gruppszex?

- H5N1-et. (Há' öten egyet.)

* * *

- Honnan tudja az indián, hogy kiszáradt a folyó?

- Porzik utána a kenu.

Közkincs

2008. december 67/4

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



Szerkesztőség:

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

Tel/Fax: 1/463-3780

E-mail: kozhir@kozlekkar.hu

Blog: kozhir.blogspot.com

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

Felelős kiadó:

Kovács 5x5 András

Felelős szerkesztő:

Bella Megaminx Dániel

Kari lap felelős:

Maszlavér Belelapoztam Gábor

Főszerkesztő:

Pölczman Nézzükmánmeg Balázs

Tördelőszerkesztők:

Erdődi (Elfoglalt) Zsófia
Hukics Nincsmegállás István

Olvasószerkesztők:

Fiskál Aludjazaktákon Szandra
Tóth Akkorviszek3-at Csilla

Design:

Kovács Vanötpercem Frigyes
Osváth-G. MerryXmas Péter
Zsákai Pénzhamisító Balázs

Terjesztési felelős:

Bozzay StílusosanZártam:) Melinda

Írták:

Bán Leváglak... Veronika
Bozzay OrrvérzésigAMO Melinda
Felföldi Poliphisztor Péter
Dr. Gedeon Újtechnológiák József
Koncz Zsuzsanna Petra
Kovács Túlélte Frigyes
Molnár Élőhalott András
Orosházi Végrelehetpihenni Tamás
Osváth-G. VivátBSc Péter
Paróczai Hidegván Péter
Pölczman Laptatyó Balázs
Tenk Ezegyaxióma Csaba

