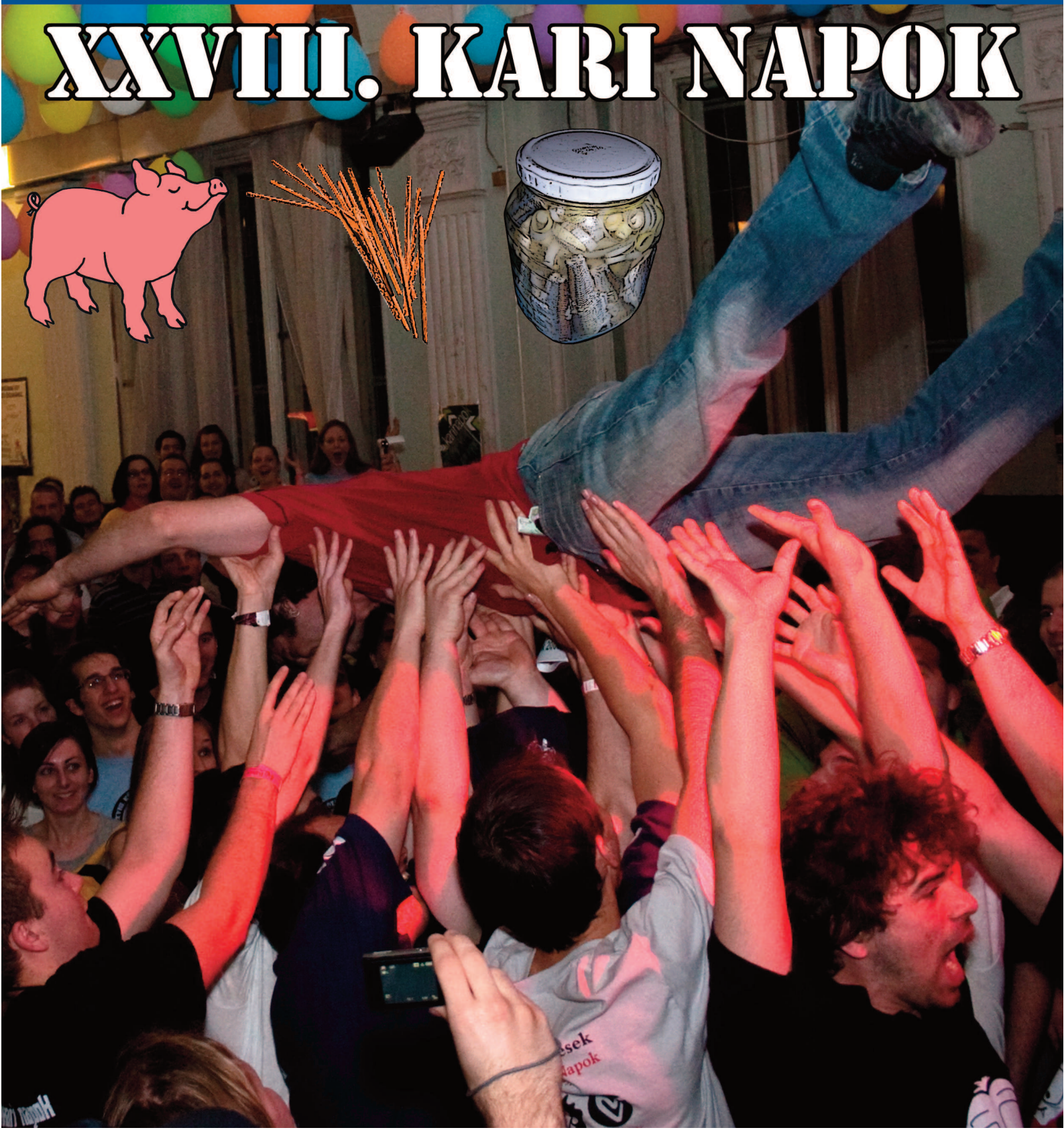
Ingyenes

KÖZHÍR

Budapesti Műszaki És Gazdaságtudományi Egyetem
Közlekedésmérnöki Kar

2009.április 68/3

XXVIII. KARI NAPOK



TARTALOM

Tartalom

2009. április 68/3

03 Főszerkesztői jegyzet

03 Impresszum

04 XXVIII. Kari Napok

Történelem… Ezzel a szóval lehetne leírni a Bánhidi László vezette Gróf Lazlo és a Vércsoport csapatának teljesítményét. Hiszen leírni is félelmetes, az idei 5+-os évfolyam zsinórban harmadik alkalommal nyerte meg a Kari Napokat és ezzel együtt tartotta magánál az alaphelyzetben vándorkupának számító főkormányosi serleget.

09 Szakmai Nap

A Közlekedésmérnöki Szakkollégium az idén is megrendezi a Szakmai Napot, melynek programjáról és meghívott előadóiról ezeken a hasábokon is olvashattok.

09 Diákhitel

10 Jó helyen, jó időben

Egykoron a karon végzett, mára nagy karriert befutott közlekeseket megszólaltató rovatunkban ezúttal Tóth Sándorral, a MÁV Új Esély Alapítvány vezetőjével beszélgettünk.

12 Közlekedés Budapesten, avagy hogyan kerüljük el a dugókat

A Budapest közlekedésinformatika fejlesztési lehetőségeit körüljáró interjúsorozatunk aktuális részében Skultéti Péterrel, az UTV vállalat ügyvezetőjével beszélgettünk jelenről és jövőről egyaránt.

14 Újjászülető Budapest-Bamako

A világ legnagyobb amatőr rallyversenyéről szóló cikksorozatunk második részében megszólaltattuk Villám Gézát, a rendezvény megihletőjét és főszervezőjét.

16 Iparmúlt

18 Villanyparádé

A Közhír egyik őszi lapszámában már olvashattatok a hazai dízelmozdonyok palettájáról, ennek analógiájára most igyekszünk a villamos szerelvényeket is megszerettetni a nem vasútrajongó kollégákkal.

20 Mecsománia

Még a gyerekszobával nem megáldott közlekesekre is varázslatos erővel bír a matchbox szó kimondása, ennek a kultusznak próbáltunk utánajárni.

21 Bringázz az egyetemre!

Fővárosunk közlekedésének megreformálásához kitűnő adalék lehet a fenti kezdeményezés is, bíztatok mindenkit, hogy csatlakozzon a nagyszerű kezdeményezéshez!

22 Szórakozás

24 Katonai járművek

Elmaradhatatlan békés közlekedési eszközöket ajánló rovatunkban ezúttal egy szovjet légvédelmi rendszert ajánlunk a világbéke figyelmébe.

25 Rejtvény

25 Nem mi mondtuk

26 Viccek

27 Közkincs

Főszerkesztői jegyzet

Kedves Olvasó!

Tisztelet… Vagy ahogy a tengerentúlon mondják, riszpekt. Sokaknak ez a szó bizony valamiféle távoli jelentéstartalommal bíró, idejétmúlt fogalom, még többen kizárólag a televízió képernyőjének bandafilmjeiből ismerik. Kevesen vannak viszont, akik tényleg értik, miről is van szó.

A minap egy érdekes emberrel találkoztam, aki igazából furcsa mód azért emelkedett ki számomra a tömegből, mert tartalommal töltötte meg a munkáját. Az egyik, fővárosunkból hazafelé tartó buszjárat sofőrjéről van szó. Köszönt, amikor sorra kerültem, megkérdezte, hogy át kell-e még szállnom, miközben jegyet adott, viccelődött, hogy áthajt a piroson is, hogy ne késsem le a másik buszt. Ugyanakkor elkérte a diákigazolványomat, az idős hölgyeket illedelmesen megkérte, hogy tegyék be a csomagtérbe kézikocsijukat, illetve a busz hátsó része felé terelte őket, ahelyett, hogy engedte volna leülni őket az első ülésekre. Az egyik buszpályaudvaron pedig azokat engedte először felszállni, akik a legmesszebbre utaztak, hogy le tudjanak ülni. Sokatok most legyint, de nekem ez nagy szó, hiszen megélhetési társadalmunkban nagyon kevesen vannak, akik odafigyelnek a munkájuk külső megítélésére, hiszen nem azért kapják a fizetésüket.

Tisztelet… Ez az, amiben a fentebb említett úriember - és az úriember szó napjainkban egyre inkább pejoratív színezete ellenére itt nem idézőjeles, hanem csupa nagybetűs -, különbözik a munkájukat egykedvűen végzőktől. Folyamatosan számára teljesen ismeretlen és ezért rangtalan emberekkel kerül kapcsolatba, ennek ellenére nem távolságot próbál tartani, vagy pillanatnyi hatalmát kihasználva megalázni embertársait. Éppen ellenkezőleg, mondhatni fehér kesztyűben éli mindennapjait, megadja a kellő, feltételezett tiszteletet mindenkinek, de egy cseppet sem többet, mint ami elegendő függetlenül az illető életkorától, etnikai hovatartozásától vagy éppen dekoltázsa méretétől.

Képtelenek vagyunk felismerni, hogy valójában erről szólnának a mindennapok, az élni és élni hagyni elvet követve tisztelni egymást azért, amit elértünk, illetve feltételezni a számunkra ismeretlen emberekről, hogy a lehető legnagyobb becsben tartott egyének. Nem világmegváltó ötletek kellenek, nem nyugati vagy keleti minta szerint kell gondolkoznunk, nem napról napra élve kell végigtipornunk egymáson, hanem az alapvető morális pillérekkel kellene tisztában lennünk, és alkalmaznunk azokat.

Ezért van az, hogy jól esik a pékségben az eladótól is egy mosoly, egy öreg néni őszinte köszönete, amiért átadtam a helyem vagy a vizsgáztató elismerő szavai. De nem esik jól a kényszeredett mosoly, miközben irigykedik az anyagi helyzetemre, amikor szabályosan utasít, hogy keljek fel az őt megillető ülőalkalmatosságról, vagy a ha-mindent-megtanulsz-nálam-akkor-sem-mész-át hamiskás mosolya.

Nem kell szent életet élni, nem kell mindenkit szeretni, de értsük, hogy mi az a betyárbecsület. „Ha Isten még egy kis élettel ajándékozna meg, kevesebbet aludnék, többet álmodnék, hiszen minden becsukott szemmel töltött percben 60 másodperc fényt veszítünk.” (Gabriel Garcia Marquez) Hogy életünk utolsó perceiben ne kelljen semmit végiggondolni, és ne kelljen belátnunk, hogy gyökeresen elrontottunk mindent!

balasnyikov

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 Szervező András

Felelős szerkesztő:
Bella 100FelesSör Dániel

Kari lap felelős:
Maszlavér Belelapoztam Gábor

Főszerkesztő:
Pölczman Ötóraalvás Balázs

Tördelőszerkesztők:
Hukics Freedom István
Szabó Nincsenhangom Ádám

Olvasószerkesztők:
Fiskál 21.szülinapos Szandra
Tóth Túléltem Csilla

Design:
Osváth-G. Jóleszígy? Péter
Szentannai Javítva Gábor

Terjesztési felelős:
Bozzay Going2szundi Melinda

Írták:
Bán Vankártyám Veronika
Felföldi Egyikmásik Péter
Fiskál Rohamkukac Szandra
Dr. Gedeon Nosztalgia József
Koncz Jelöltvoltam Petra
Kovács Ablakmánia Frigyes
Molnár Gyűrűzök András
Orosházi Meginteggyeltöbb Tamás
Osváth-G. MenjünkBamakóba! Péter
Paróczai Próbamóka Péter
Pölczman Péjelcéhmánia Balázs
Sándor Figyeliazutat Zsolt
Tenk Előfordul Csaba

Beszámoló: 1,2,3…

Sziasztok! Igaz, a kupa idén új szobába költözött, de maradt ugyanannál az évfolyamnál. Bár nem úgy indultunk neki a Kari Napoknak, hogy meg fogjuk nyerni, hanem az előző évekből megszerzett rutinnal és lelkesedéssel nekiálltunk megszervezni egy új csapatot.

Gyorsan eltelt a XXVIII. is. Igazából számomra sajnos alig kezdődött el, és már majdnem véget is ért. Körülbelül 100 m-t sikerült megtenni az erdőben, ahonnan én már inkább mentővel mentem tovább - nem teljesen önszántamból- , és a fröccsös üvegemet is kéjgázra váltottam. Sajnos a történtek az egész hetemre rányomták a bélyegüket, de hogy ne maradjak egyedül, Viktor csapatösszetartásból jelesre vizsgázva bevállalt mellettem még egy fekvőgipszet. Innentől kezdve már inkább csak a szervezésből vehettem ki a részem, és legnagyobb bánatomra a próba is kimaradt, pedig én még szeretem is a ruszlit.☺ Mindenestre vicces ülve, felpolcolt lábbal sörváltót inni.

Itt a vége, fuss el véle ☺

Az idei csapatok rengeteg meglepetést okoztak nekem. Nem tudtuk mi fog kisülni abból, hogy a 'nagy öregek' beállnak az elsős csapat mellé, de így utólag kiderült, hogy jó ötlet volt. Ebből akár hagyományt is lehetne teremteni, hogy az elsősök első karinapja ne szervezetlenségről és görcsösségről szóljon, amiatt, hogy nem ismerik még a feladatokat. Gratulálok Chipke Józsikáéknak az Aranykerékért és a Vik Miller próbás durvulásukért.

Számomra a legnagyobb pozitív csalódást a Sörmaffiások okozták. Titeket nem nagyon ismertelek korábban, de sikerült egy jól szervezett csapatot összehoznotok úgy, hogy minden nap sokan is voltatok. Grat a filmetekhez. (Hogy sikerült 4m magasan a sétálós képeket felvennetek??) Leigya hercegnőnek külön köszönet a túrás gondoskodásért, - habár a végére Ő majdnem rosszabbul volt, mint én.☺ – és nagyon keményen csináltátok végig a hetet úgy, hogy nagyon kevesen voltatok. Ti vagytok számomra a Szimpatikus Csapat.

Sajnálom, hogy a negyedévesek utolsók lettek, pedig a filmjükben több volt, és még a hétfői 4 órás vetélkedőt is megnyerték. Talán elfogyott az úttörői lelkesedésetek az utolsó napokra?

Tökiékkel idén is sikerült kiélezett küzdelmet vívni. Végig ott SÜNdörögtek a nyomunkban, bármikor beelőzhettek volna. Talán jövőre együtt?

Iberék pedig jó csöveshez mérten végigkéregették a hetet. Sajnálom, hogy nem volt idén Táncpróba, kíváncsi lettem volna Rátok. Nagyon nagy ötlet volt a Koli Nélkül és így utólag is köszi a mankókért, ha nem gond még egy picit használnám.☺

Köszönet a Szervezőknek is, akik az előző évekhez képest új dolgokat hoztak be. Szerintem így sokkal viccesebb és izgalmasabb lett, és a pontozási rendszer is talán igazságosabb.

A Csapat

Végül, de nem utolsó sorban szeretném megköszönni az összes vámpírnak ezt a hetet, hogy kitartottak mellettem, és végigtolták az összes feladatot. Köszönöm Nektek, hogy ebben a csapatban lehettem, szeretlek Titeket!!! Igazából a triplázás önmagáért beszél.

A jövőre nézve azt tudnám tanácsolni a csapatoknak, hogy figyeljetek oda minden feladatra, és osszátok szét egymás között őket előre megszervezve, és így már nem is fog annyira soknak tűnni. Remélem, jól (v)éreztétek magatokat ezen a Kari Napokon, mert tényleg ez az év legjobb hete, és inkább szóljon ez a barátságról és a csapatösszetartásról, mint a másik legyőzéséről.

Három hülye

A beavatásról sajnos nem túl jó emlékeim vannak, elgondolkodhatnának azok a Főkormányosok, akik nem voltak tekintettel az Oldalbordámra, de Ő mégis bevállalta ezt a dolgot, amit szerintem nem egy lánynak kéne megcsinálnia. Köszi, Linda, az egész hetet. Ígérem, én jövőre megiszok bármit, amit elém tesztek.

Jó utat a Közlekesnek, vivát Kari Napok!!

Bánhidi László
a. Gróf Laylo

Töki fünfzig yardja

Tisztelt Állampolgárok!

Ezúton köszöntöm Önöket, mint a Magyar Köztársaság állampolgárait, Márton Gergely, alias Töki az ötödévesek, Töki Fünfzig Yardja csapat főkormányos-jelöltje.

Folyó év április 3-án érkezett a lakossági bejelentés, mely szerint néhány csöves, pár maffiózó, egy-két elvadult mesefigura, jó pár birodalmi ittas, egy szélső baloldali ifjúsági csoportosulás és rengeteg éjszakai életmódot folytató lény gyűlt össze a Baross Gábor Kollégium szűk sugarában. Ezen csoportosulások nagy száma és erős alkoholos befolyásoltsága általi megokoltság miatt indokoltnak láttuk a megerősített rendőri jelenlétet. Innentől kezdve, folyó év április 9-ig bezárólag, egészséges versengésbe kezdtünk a rendőrség szakmai presztízsének emelése céljából.

Eleinte a gyanúsítottak Zebegény-Nagymaros viszonylatban végeztek hegymászó mozgást. Eme helyváltoztatást jóhiszeműen mi is lekövettük, de köszönhetően a jó kiképzésnek, csak pár rendőrcsizma bánta. Vádoljuk az elkövetőket: illegális utcai versenyzéssel, a gasztronómia többrendbeli megcsúfolásával, köztiszteletben álló, egyetemi oktatóknak nyilvánosság előtti, minősíthetetlen tartalmú beszédek megtartására való felbujtásával, rendszerellenes propaganda filmek vetítésével és legfőbbképpen iskolalátogatási kötelezettség elmulasztásának erős gyanúja miatt. A különböző megpróbáltatásokon igyekeztünk jó rendőr módján helyt állni, több-kevesebb sikerrel. Reméljük, nem hoztunk szégyent a testületre.

A bevetés eredményességét jól jelzi, hogy sikerült több korsó, a közösség izgatására alkalmas malátaszörpöt kiemelnünk SÜN formációban a tömegből. A fent említett vádlottakat az összes vádpontban bűnösnek találtuk, de sportszerű viselkedésük enyhítő körülményként való figyelembevétele miatt büntetésük egy évnyi iskolalátogatásra mérséklődött, így az eljárást egy évre megszüntetem, de jövőre ismét találkozunk! A tárgyhét péntekjén kezdődött a kijózanodás, mely tényállás jelen pillanatban is folyamatban van. Az esemény szervezőinek köszönjük, hogy a megfelelő színvonalú nyomozati eljárás lefolytatásához megteremtették az ideális közeget. Az egység tagjait, kiváló munkájukat elismerve, és akkori amortizációs állapotukat figyelembe véve, nyugállományba küldtem a megpróbáltatások sora után.

Jelen jelentésemet lezártnak tekintem, és kérem felmentésemet a további szolgálat alól.

U.I.: SÜN! SÜN!! SÜN!!!

Márton Gergely
a. Töki

Iberspar és a csövesek

Csövi Mindenkinek!

A Hóhér jelenti él ☺ és szeretné megköszönni a jelölést és a rengeteg munkát a CSAPATNAK és mindazoknak, akik csapat-hovatartozástól függetlenül támogattak és lelkesítettek!

Mikor Kari Napok előtt két héttel eldöntöttük, hogy indulunk, egy célt tűztünk ki magunk elé, hogy jól érezzük magunkat. Ez sikerült, a többi csak hab a tortán.

Ha KN előtt valaki azt mondja, hogy a végén harmadikok leszünk, stílusosan azt mondtam volna, hogy álmodik a nyomor.

Azt hiszem, a visszajelzések alapján bátran mondhatom, hogy első nap Bevonultunk a köztudatba! Le a kalappal a Csapat előtt, hogy a név kötelez alapon holtversenyben megnyertük a Homeless szatyrot, az évek és a rutin jogán a 7 sörváltóból 4-et, poéngyárosaink segítségével a Filmszinkront, a koli pedig adta a Fellegvár élethű hátterét és persze a 4óráson bebizonyosodott, hogy gyűjtögetni az Úttörők és a Csövesek tudnak a legjobban!

Köszönöm a Csapatoknak a versengést és a jó hangulatot, és persze Tökiéknek a filmbeli SÜNdörgést! Jobbulást Draku Lacinak és Vik Millernek!!!

Pjetruskáéknak jó tanács: Ne csak disznót, de hajtányt se vegyél Vaterán!!!☺

Örülök, ha csak egy-egy napra is, de sok régi arc visszalátogatott, így megismerhette őket és az akkori sztorikat az új generáció, mert aki nem becsüli a múltját, annak nincs jövője!

Köszönöm azoknak, akik tettek az idei Kari Napokért, külön köszönet Gyurinak, Szücsinek és Vikknek, hogy hangulatot teremtettek, és nem csak munkaként fogták fel ezt az egy hetet!

A csapatunkban a közlekes mag mellett volt villanykaros, vegyész, építész, gépész és gtk-s. Az örök szlogen, hogy „egy csapat van: Kari Napok” mellé odatenném, hogy egy csapat van: BME! Bíztatlak Titeket, hogy járjatok VN-re, SLIP-re és persze Qpázni!

Szerezzetek barátokat és egész életre szóló élményeket!

A végére a csapatdalból idéznék (ami nem készült el időre, de hamarosan hallhatjátok):

„Tudd meg hát, az üres pohár
mit sem ér,
És az élet partyk nélkül mit
sem ér,
És a Habár lányok nélkül, diplomád sok barát nélkül,
Tudd, tudd, tudd, mit sem ér!”

És hogy jövőre leszünk-e? Ez legyen meglepetés, de előlegnek annyit, hogy: Viszlát!

Ui: Egyetemi Napokra meg annyit, hogy HÁROM, remélem, értitek!

Iberpaker Péter
a. Iber

Chipke Józsika és a 101 kisfröccs

Sziasztok!

Dudás Ferenc, alias ChipkeJózsika vagyok, az elsős csapat főkormányos-jelöltje. Először is hadd gratuláljak minden csapatnak, nagyon jó mezőny jött össze idén! Nekünk ez volt az első, de bátran mondhatom, hogy nem kellett csalódnom.

A csütörtöki bevonulástól kezdve 8 nap múltán valamikor péntek délben büszkén veregethettem meg a vállamat: „Józan vagy csávó!”. A programok jók voltak, a bevonulás eléggé spontánra sikerült és igen, tényleg nagyon nagyot zakóztam az asztalról!J Másnap az ’Ingyen utazunk sáááá-lálá-lálá…’ skandálással indult a túra, aztán teltek-múltak a napok, sorra jöttek a feladatok, ahol megpróbáltuk mindig a legjobbat kihozni magunkból. Az egyetemi portya, a négy órás vetélkedő és a Mr. F(x) dx az egész csapatnak nagyon tetszett, bár néhány szeszben gazdag állomás után nehezen lehetett kitalálni, hogy mennyi idős az a szerencsétlen kapitány! ☺ Sörváltóban is jók voltunk, végig az elsők között végeztünk. A belső aranykeréken megint a legjobbat hoztuk ki magunkból, főleg Peti, aki Kövit is meghazudtolva hajtotta le az üveg finom PéterPál égetett szeszes italt egyedül és rekordidő alatt! Aztán szomorúan kellett feleszmélni, hogy itt van a csütörtök, itt van a Kari napok vége, de azért még részünk volt egy hatalmas tombolásban az éjszaka!

Itt szeretném megköszönni az első emeleti folyosón megtartott „koccintást” ☺, nagyon jól esett. Megköszönöm a csapatnak a bizalmat és azt, hogy végig odatettük magunkat az összes feladatnál, a filmnél, a szervezésnél mindenhol. Köszönöm az oldalbordámnak, Ádám Lillának, hogy végig ott volt! Nagyon jó volt főkormányos-jelöltnek lenni! Eztán ha minden jól megy, engem nem láttok többet női ruhában, és a bimbipumpát is eltettem szebb napokra, bár remélem, azért sokaknak volt szerencséjük egy jó kis pumpáláshoz!!! ☺

A végére csak annyit hogy találkozunk egy év múlva, ugyanitt! Csáó mindenkinek! Vivát Kari Napok!

Dudás Ferenc a. ChipkeJózsika

The Beerfather és a sörmaffia

Hol is kezdjem, kicsit összefolynak a napok. Ha tényleg alvásnál rögzülnek az emlékek, akkor csoda, hogy egyáltalán emlékszem valamire.

Főkormányos egy barátom tanácsára lettem, egyetlen érve a „legyél te, te úgyis mentor vagy”. Bár az összefüggést nem értettem, de sokan bíztattak, így elvállaltam. Az alapfelvetés az volt, hogy jobbak legyünk, mint tavaly. A lelkesedés megvolt, a bemelegítő sörváltóra egyből meglettünk és a bevonuláson már elkapott az a bizonyos hév. Ekkor elhatároztam, hogy akármi legyen, minden programon ott leszek és egy bulit sem hagyok ki. Ez már első nap is sikerült, így túra előtt 5 perccel hívtak, hogy hol a bánatban vagyok. Ágyban, hol lennék?! A tavalyi sétálgatáshoz képest az idei felért egy Himalája mászással, kösz Viktor! Sajnos idén azt is megtudtuk, hogy a kicsi a rakás nem mindig poénos játék.

Másnap a Vik Miller próbán a ropi alternatív felhasználási módjait ismerhettük meg: Chipke Józsika bemutatta a ropi (hányás)mártásban és Zipek a kérődzés ropival c. műsorát. „Hajtányversenyen” volt a csúcspont, a Miller próba és sörváltók után az alaphangulat és a futamok alatt a teljes eufória volt. Ehhez talán csak a Filmszemle volt hasonlítható. Ezután jöttek sorban a programok és egyszer csak azt vettem észre, hogy már Belső Keréken eszem a csokit és az elsősök 18 mp alatt isszák a liter pálinkát! Itt gratulálnék Gejzának a 100 feles sörhöz! Majd az utolsó nap, a szatyorkövetés kalandjai és a sörváltók, ahol a top 10-nek megvolt 30 alatt. A tökéletes befejezés. A kortesbeszédek alatt éreztem először igazán, hogy mennyire igaz az egy csapat van kifejezés. Ahogy mind fent álltunk a színpadon, világos lett, hogy másodlagos a helyezés, a lényeg, hogy együtt mennyire jól éreztük magunkat.

Egyszóval, ez a hét rengeteget adott nekem, büszke vagyok a csapatra, örülök, hogy így összejöttünk, hogy megnyertük a technikai próbát, hogy ilyen jó lett a film. Az Aranykerék továbbra sem megy, de talán ez tényleg a rutint követelő feladatok közé tartozik, kevés hozzá a lelkesedés.

Biztos, sok dolgot kihagytam, de lehetetlen fél oldalban ennyi emléket leírni. Szóval, viszlát jövőre és olyan Közhíresen köszönöm a filmet Dózsa „már elképzeltem” Hunornak, Vad „nem adom fel” Józsefnek és persze Szollinger „tudom hogy igazam van” Ákosnak. A hajtányt Maász „simán meglesz” Robinak, Reisz „mindenki Feri” Gábornak és Kiss „meghajlította a villát” Rolandnak. Az oldalbordának, Szegedi „nem lesz 100 ruha” Viktóriának. És kontaktunknak Demeter „hagyjál a zsidómaffiával” Daninak mindenért. És mindenkinek, akit kihagytam.

Bilkó Péter a. Beerfather

Leigya Hercegnő és a Birodalmi Részegedők

Véget ért a XXVIII. Kari Napok… Mit is mondhatnék… Tényleg igaz a mondás, hogy minden jónak egyszer vége szakad…

Hol is kezdjem? Talán legjobb lesz onnan, hogy hogyan lett belőlem főkormányos-jelölt. Az egész egy alkoholmámoros HaBár-os este szüleménye volt. Poénból felvetették, mi lenne, ha jelöltetném magam. Akkor a kacagásba a májunk is beleremegett, de később egyre jobban beette magát a gondolat a fejembe: „Mi lenne, ha… egy próbát megér… nagy poén lesz…”. Végül a megbeszélésen senki sem akarta elvállalni, és más jelöltek híján a többiek megszavaztak. Ekkor vált egy poén véres valósággá.

A legnehezebb feladat a csapat arculatának kiválasztása volt. Jöttek ötletek bőven, de amikor a filmhez és a csapatnévhez kellettek volna javaslatok, mindig elakadtunk. Végül nyert a Star Wars, vele együtt Leigya Hercegnő és a Birodalmi Részegedők. Egyik megbeszélés követte a másikat, egyik sörváltó után jött a másik. A forgatókönyvből film lett, Vödör Nagyúr életre kelt, a póló a nyomdába került, és a technikai próbás jármű is kezdett formát ölteni. Jó volt látni, hogy a csapat lelkesedése a sok zh és házi ellenére sem lankadt, szép számban voltunk a megbeszéléseken. Nagyon örült a pici szívem, amikor R2-D2-ra, az alapító okiratra 46 név került fel. Ezzel a tudattal mentem az első szervezőkkel való megbeszélésre, ahonnan már nem volt visszaút. Attól kezdve mintha Csubakka az időt is fénysebességre kapcsolta volna, hipp-hopp jött a 0. nap, meg vele együtt a Vuk is…

Április 3.: Apa kezdődik, kezdődik… a csapat új erőre kapott, azaz sörre. Bevonulás, túra, Vik Miller próba. Ó igen, a Vik Miller próba. Az ember kezdi azt gondolni, hogy hülye ötlet volt az egész, amikor meglátja, hogy a sörön nagyobb a hab, mint a krémesen, és az is furcsán darabos. De nincs mese, ott enni-inni kell. Aztán röpke négy és fél óra kiesik az életedből, de sebaj, ha kell, jövőre is bevállalom.

A technikai próba után jött a 4órás vetélkedő, egyetemi portya, általtudományos előadás, filmszinkron, külső – belső aranykerék, Mr. f(x) dx … csupa ínyenc falat. Mégis a Kövesd a Homeless Szatyrot emelném ki, mert ez a program, nem csak a csapatot kovácsolta össze, hanem a kart is. Az elsős, a maffiózó, a részegedő, a mókus, a rendőr, a vámpír, a csöves együtt üldözte a többiekkel a fekete Tesco-s szatyrot, együtt sasolták, mikor fog leugrani a villamosról… az összetartásnál nincs jobb érzés.

Köszönöm mindenegyes Birodalmi Részegedőnek a Kari Napokon való részvételét, munkáját, segítségét. Valamint gratulálok minden csapatnak: JÓK VOLTATOK!

A sör legyen Veletek!

ui.: Jövőre ugyanitt, ugyanekkor XXIX. Kari Napok…

Cimer Mónika
a. Leigya

Pjetruska és a Mintamókus Őrs

Már eltelt pár nap azóta, hogy kimostam a kis fehér harisnyát, és jól elraktam a szekrény mélyére, de még mindig olyan rossz, hogy ezt a Kari Napokat is kivégeztük. Volt már olyan évem, amikor kicsit nyögvenyelősnek éreztem az egészet, és vártam a végét, de már jó ideje nincs így. Az pedig, hogy jelölt lehettem csak dobott az egészen, mert annyira jó volt.

Tavaly ilyenkor már erősen gondolkoztunk rajta, hogy miként lehetne megint vezetőegyéniséget a csapat élére állítani, hiszen kezdünk kifogyni az olyan emberekből, mint Tibi (alias Rambo) volt. Így merült fel az én nevem, no nem mint vezetőegyénisége, hanem mert így Gerzson is végre visszakerült az élre mint oldalborda, és kompenzáltuk valahogy, hogy elsőben ellőttük őt jelöltnek. Szóval, aki kérdezte, annak itt a magyarázat arra, hogy miért is vállaltam én a csapat vezetését.

Összességében, hogy miért élveztem annyira, az szerintem annak tudható be, hogy a Vik Miller próbán már vasárnap túl voltunk, és annyira megkönnyebbültem attól, hogy utána nem estem ki a ritmusból, hogy ezt követően végig buliztam az egészet. Ebben nagyon jó társra találtam Petiben, azaz Beerfather-ben, akit amúgy én beszéltem rá, hogy legyen főkormányos-jelölt, mondván, ha én kibírom, kibírja ő is. Szerintem meglett az eredménye, ugyanis a tavalyi kis létszám ellenére most elég sokan voltak, a HaBárban mindig alaphangulatot adtak a bulinak, és tényleg kibírta.

Ami nagyon jó volt még, az, hogy minden program csak dél után kezdődött, és hogy a csapat egy része rájött arra, hogy sok olyan feladat van, amit ők maguk is össze tudnak dobni, és nem kell hozzá a segítségem. Ebből a szempontból nagyon irigyeltem a Vércsoportot, hiszen kevés az olyan jól (ön-)szerveződött csapat, mint az övék. Nem tudom kiknél lett volna még ilyen szuper a teljesítmény, ha a jelölt első nap kiesik abból, hogy jó pár feladaton részt vegyen. Azért, Laci, az ülve sörváltózást, sosem fogom elfelejteni…

Most, hogy már írtam két csapatról, úgy gondolom, írok a többiekről is. A Yardokat szerintem nem érdemes tovább fényeznem, mert mindig is ők lesznek a kedvenc évfolyamom (tehát: ők a szimpatikusak, nem mások az antipatikusak), és külön öröm volt, hogy Töki volt a jelölt, hiszen – mint azt utolsó este hajtogattam– őt már „kiskorom” óta ismerem. Chip-éknél remélem, hogy a hozzájuk csatlakozott felsőbb évesek tényleg adtak nekik teret kibontakozni, mindenesetre a próbán nagyot alkottak, és a létszámuk is elég ígéretes. Annak is örültem, hogy Iberrel együtt kerültünk előre, és kicsit tényleg sajnálom, hogy végül nem indultunk együtt. A Részegedőknek pedig köszönöm, hogy ők is lányt raktak a csapat tetejére, mert így nem voltam egyedül.

Jövőre ugyanitt, kicsit több emberrel a bulikon, és kevesebb hőbörgéssel! Puszi:

Koncz Petra
a. Pjetruska

XXVIII. Kari Napok üzenőfal

Szép volt, frenetikus volt, sajnos rövid volt, de még sokáig nosztalgiázunk rajta, legalább annyit, amennyire előtte vártuk. Az alábbiakban elsősorban kis szösszeneteket, életképeket olvashattok a huszonnyolcadik közlekkari napok idejéből és idején túlról. Tőlünk közlekesektől, de leginkább zöldfülű kollégáimtól, hiszen ránk még az újdonság varázsával hatott a dolog.

Van köztük tanulságlevonással, alkoholelvonással kapcsolatos, filozofikus, bosszúéhes, történetmesélős, de olyan egyszerű mondatok is, amelyekkel valamennyien azonosulhatunk. Hiszen egy a közös: ezek mind mi voltunk, a „keserű valóságtól” egy hétre elrugaszkodott agyunk szüleményei. Na meg persze egy a tábor, egy a zászló, egy csapat van. Fogadjátok hát sok szeretettel ezt a kis tavaszi csokrot!

A rendezvény hét napja alatt egyértelműen a túra volt az, ami a legtöbb embert megérintette, megmozgatta. Néhányan kénytelenek voltak rövidre zárni, mások alkoholmentesen, frissen, fürgén teljesítették a távot a lágymányosi dzsungelből szabadulás örömmámorában. Megint mások nyafogások közt vagy kellemesen illuminált állapotban, a nap végére tudták csak teljesíteni a szokványos osztálykirándulásokon rutinnak számító távot. De hát a fáradt utazó mindig csak egy rövid szakaszát látja be a megtett útnak; a nap végére a teljes oxigéncsere meg az alkohol meg a siólé megtette hatását, és csak felülkerekedtek azok a pozitív benyomások.

„Viktor, fárasztó volt a túra. Ezért meg kell, hogy pumpáljalak.” (Dudás Ferenc főkormányosjelölt Szabó Viktornak a vasútállomáson, kezében a hét végéig szodomizálásra megőrzött, utcán talált WC-pumpával)

„A mai egyetemistákkal az az alapvető baj, hogy nem lehet őket túrára bírni.” (Szabó Viktor, amikor éppen nem vette körül a panaszkodók áradata)

„Láttad, hogy beijedtek a kallerek?” (A vonatfülkében mindenki, miután a kalauzoknak inába szállt a bátorsága az éneklő ifjúság láttán, mi pedig visszanyertünk egy hányadot a MÁV-tól. Közlekesen nem fog a kalauz?)

„A túra olyan volt, mint egy focimeccs foci nélkül. A nézőtér tele van őrjöngő szurkolókkal, de senki sem játszik.” (Keresztes Péter, kipihenten, civilizált körülmények közt, sör felett)

„A legviccesebb a hét napban a metróba menetelés volt. Az ellenőrök, miközben a csoport fele elskandálta az „Ingyen utazunk! Ingyen utazunk!” és a „Nincsen jegyünk, mégis megyünk!” jelszavakat, felmérték az erőviszonyokat, és döbbent arccal, de békésen félreálltak. Az egyik forgatásra menet is poénos volt, ahogy a Kármán-Baross távot női ruhában tettem meg. Egy rakás vadidegen ember állt le velem fényképezkedni, még most sem hiszem el! Ugyanezek kérték, hogy pumpáljam mellen őket azzal a bizonyos utcáról felszedett duguláselhárítóval… ami egyébként is jó szolgálatot tett a kari napok alatt, ha éppen kedvem támadt megbüntetni a szervezőket” (Dudás Ferenc)

A maradék néhány szösszenet ugyanilyen retrospektív vagy csak simán elgondolkodtató. ☺

„Jövőre még időben egy fához kötözzük Gyurit, mielőtt újra megszervezhetné a szatyorkövetős feladatot.” (Erdei Zoltán elsőéves hallgató, aki nyilván kevesellte a versenyszámra kapott pontot)

„VIK MILLEEEEEEEEEEEER!!!” (Sztrinkó Péter elsőéves hallgató lelkesedése, pedig ő idén csak kívülről nézte)

„Éhes vagyok, ezért iszom.” (Varga Ivett elsőéves hallgató kari napos életfilozófiája)

„Nem emlékszem semmire.” (neve elhallgatását kérő elsőéves hallgató, a lényegre kitérve)

„Ez már a kilencedik ilyen rendezvény volt, amin részt vettem. Ezek közül az ideit simán besorolom az első négybe. Máskor is besegítettem az elsősöknek, és noha sikerült már a mostaninál összeborulósabb viszonyt is kialakítani velük korábban, nagyon örülök, hogy csapattag lehettem! (Kövecses András, aki egy héttel a kari napok vége után is – elmorzsolok egy könnycseppet – ChipkeJózsika és a 101 kisfröccsös pólóban itta a sörét a HaBárban)

„Heringbuli.” (Csányi Marcell elsőéves hallgató rövid megállapítása az utolsó HaBárban eltöltött éjszakáról)

Szó, ami szó, senkire nem lőtték fel csalódottan a pizsamát csütörtök este, és úgy igaz, már csak akárhányszáz napot kell aludni, hogy újra felcsendüljön a Baross folyosóin itt-ott az a bizonyos „éééóóó”. ☺

Tankcsapda

Köszöntem

Emlékeztek még, mikor anyu mellett mentünk az utcán, és megrángatta a kabátunk ujját, ha nem köszöntünk rá az ismerőseire? Nos, én igen, és akkoriban egy életre megtanultam, hogy köszönni igenis fontos.

Amikor elsőben kollégista lettem fel sem merült bennem, hogy ne köszönjek rá lépten-nyomon mindenkire, aki szembe jön az épületben. Akkoriban ugyan más volt a helyzet, hiszen a velem egy folyosón lakók egyben az évfolyamtársaim voltak (bár a mai napig nem mondhatom el, hogy ismerem mindannyiukat), de én akkor is szaporán szórtam a „hello”-kat, és a „szia”-kat, mikor másik emeleten jártam. Mégpedig azért, mert szerintem ez a normális. Falun is ez a szokás, és nem azért mert ott túl udvariasak, vagy éppen túl buták az emberek. Ezért is vagyok meglepődve, hogy a Barossban gyakran tapasztalom, hogy a lakók szó nélkül sétálnak el mellettem. Az etikett szerint: előre köszön a férfi a nőnek, a fiatalabb az idősebbnek, a beosztott a főnöknek, a belépő a bent lévőknek. Nézzük csak szépen sorjában…

„…előre köszön a férfi a nőnek, a fiatalabb az idősebbnek, a beosztott a főnöknek, a belépő a bent lévőknek.”

Mivel a karon az a maroknyi lány is teljesen beasszimilálódik a fiúk közé, így nyilván nem várjuk el, hogy a fiúk előre köszönjenek. Persze ez is gyakran megesik, aminek külön örülök, de amit alapvetően elvárnék, hogy ha valaki jön szembe, és sejtjük, hogy ismerjük egymást (vagy tudjuk, hogy egy lakóépületben vagyunk), akkor ne az történjen, hogy elsunnyogunk egymás mellett, esetleg motyogunk valamit a bajszunk alá, hanem inkább mondjuk valami üdvözlést akkor is, ha nem is vagyunk annyira biztosak az ismeretségben. Ha meg valaki ránk köszön, akkor köszönjünk vissza. Persze találkoztam már én is olyannal, akiket életemben nem láttam, sőt néha a nevemen is szólított, de a helyes reakció sosem az, hogy bámulok rá, mint borjú az új kapura, hanem viszonzom a köszöntését. Már nincs ott anyukám, hogy megrángassa a kabátomat.

Nem mondom, hogy velem nem fordul elő, hogy nem figyelek, és csak későn eszmélek rá, hogy ismerős jött szembe, aki köszönt is (főleg korábban mikor még nem hordtam kontaktlencsét, és nem láttam semmit), de nem gyakori. A koli közelében vagy a suli felé sétálva azért mindig szoktam figyelni.

Fiatalabb az idősebbnek… nos, igen. Mikor az első, vagy másodévesek bekerülnek a BGK-ba, nagyon gyakori, hogy nem érzékelik, hogy gyakorlatilag egy házban élünk velük, és azért „fiatalabbként” illik mindig előre üdvözölni a korábban már benn lakókat. Én ebben is rugalmas vagyok, de van, akinek ez a heppje, hogy az újonnan beköltözöttektől elvárja az előre köszöntést. Az etikett szerint igazuk van.

A beosztott-főnök viszont pedig levetíthetjük a tanárokra. Sokaknak ciki, mikor valamelyik oktató szembejön az utcán, és nem is mondanak neki „jó napot”-ot, mert úgy gondolják, hogy ha a tanár meg is ismeri őket, akkor is milyen pedálozós dolog köszönni neki. Hát, nem az. Biztosak lehettek benne, hogy ha nem ismer meg, akkor is vissza fog köszönni, és még az is lehet, hogy legközelebb már nem lesz neki idegen az arcotok. Doktoranduszok pedig gyakran felbukkannak a HaBárban is, szóval egészen nyilvánvaló, hogy nem harapnak.

El is érkeztünk az utolsó részhez: belépő a bent lévőnek. Gondolok itt a portásra, vagy a vendégkártyákkal rendelkezőkre. Szerintem természetes, hogy annak az embernek, aki őrzi az épületet (még ha nem is olyan lelkesen, mint némelyük) odaszólunk valamit be- és kilépéskor. A vendégekkel viszont furcsamód sosincs gondom, mindig lelkesen köszöngetnek. Lehet, hogy csak én látom rosszul, és mikor mi lépünk be más helyre, akkor jól viselkedünk?

Ruska

Diákhitel: fontos tudnivalók

- ha Diákhiteles vagy, és most végzel, megszűnik a hallgatói jogviszonyod, akkor

1. kérdezd meg a Tanulmányi Osztályon, hogy meddig érvényes a hallgatói jogviszonyod, és jelentsd be a Diákhitel Központnak.
2. Ha változik a levelezési címed, akkor jelentsd be azt is! (Pl. hazaköltözöl az albérletből vagy a koliból)
3. Akkor is kell törlesztened, ha még nem dolgozol!
4. Ne várj felszólításra, a hallgatói jogviszonyod megszűnését követő negyedik hónap 1. napján el kell kezdened a törlesztést!
5. Idén havi 4130 Ft-ot kell törlesztened kizárólag banki átutalással a 10032000-01800126 számlaszámra.

(A törlesztésről szórólap készült, ha nem kaptad meg, kérd a TO-n. A legrészletesebb infó a *www.diakhitel.hu* oldalon olvasható!)

- ha még nincs Diákhiteled, de szükséged lenne pénzre, akkor

6. még 2009. május 15-ig leadhatod igénylésedet (Igénylési helyek: *www.diakhitel.hu*),
7. ha minden OK, akkor június 15-én, visszamenőlegesen a teljes tanulmányi félévre járó pénzt megkapod.
8. Ez az összeg az igényelésedtől függően akár 200 ezer – költségtérítéses képzésben 250 ezer forint – is lehet.
9. Ha lekésed a határidőt, akkor már csak jövő tanévtől kaphatsz Diákhitelt.

Ne a szóbeszédnek, hanem a saját szemednek higgy, és olvas utána a *www.diakhitel.hu* oldalon!

Balage

Jó időben, jó helyen lenni

Hagyományteremtő szándékkal régi, „nagy” közlekeseket szólaltatunk meg. Aktuális interjúnkban Tóth Sándorral, a MÁV Új Esély Alapítvány vezetőjével beszélgettünk.

Mi motivált, mi hozott a közlekkarra?

Celldömölki vagyok, és erről a kisvárosról köztudott, hogy mindenki vasutas, vagy a rokonságában volt vasutas, legalábbis akkor, amikor még gyerek voltam. Így nem volt meglepő, hogy Szombathelyre kerültem a Savaria Közlekedésgépészeti Szakközépiskolába vasútgépésznek, ahol dízelmozdony-szerelőként végeztem. Hál’ istennek nagyon jó tanulmányi eredményeim voltak, ezért a tanáraim arra ösztökéltek, hogy próbáljam meg a Budapesti Műszaki Egyetemre való jelentkezést. Ezt sikeresen abszolváltam, és ugye akkor sem volt kérdés, hogy a vasúti szakirányon fogok tanulni.

De amennyire tudom, nem nagyon dolgoztál a szakmádban. A „sors hozta így”, vagy az egyetem során dőlt el benned?

Egyrészt a sors hozta így, mert olyan lehetőségeim adódtak, amiket vétek lett volna kihagyni. Hosszú éveken át a közlekkaron a Felezőbálnak, a Gólyabáloknak, illetve a Kari Napoknak én voltam a DJ-je Totó néven. Ezen keresztül bekerültem a ’94-’95-ös EFOTT szervezőbizottságába, azaz az egyik főszervező voltam. Ennek köszönhetően jöttek azok a kapcsolatok, aminek eredményeként a ’97-ben megalapított Műegyetemi Iskolaszövetkezetnek (MŰISZ) is az egyik igazgatója lettem, majd a Karrier Központot is vezettem. Így bekerültem abba a diákéletbe, bár inkább úgy mondanám, hogy diák-vállalkozási életbe, amiből akkoriban nem szabadott volna kimaradni. Ez egy nagyon jó, termékeny időszak volt. Sok programot, rendezvényt mi indítottunk el a Műegyetemen. Például az Állásbörzék szervezését vagy a sikeres Mérnökbálokat, a Dunaparti Egyetemek Regattáját, de a nevemhez köthető a felvételi előkészítők elindítása, vagy az egyetemi síutak szervezése is. Ezekkel a dolgokkal nagyon szerettem foglalkozni. A szervezői tevékenységek azért is jöttek jókor, mert szép lassan kialakult bennem egy olyan ambivalens érzés, hogy ami még motivált középiskolában, a mozdony, az olajszag, a szerelés, az valahogy kikopott belőlem az egyetemi évek alatt. Mi alapvetően egy régi képzési rendszer utolsó, kifutó évfolyama voltunk. De ez igaz volt már a középiskolára is. Ez természetesen nem azt jelentette, hogy nem vettek minket szigorúan, de már mindenki, a tanárok, illetve a kari vezetés az új koncepcióra, az új tantervekre koncentrált. Például nekünk nagyon kevés gyakorlati szakmai tapasztalatszerzésre volt lehetőségünk, ugyanis a megszűnő nagyvállalatok helyett nem fogadtak minket az akkor induló vállalkozások. A politikai változás is minket ért itt ez egyetemen, ami nyilván előnyökkel is járt. Például akkoriban indultak a hallgatói önkormányzatok, de a Közhír számára is nagyon sok lehetőség adódott. A KISZ elhalása után újra források kezdtek megnyílni a hallgatók előtt. Bár ez a nagy nyitás számunkra még a pénztelenséggel járt együtt. Mivel jól tanultam, doktorandusz is voltam, de talán ez már nem szakmai ambíció volt, hanem az motivált, hogy benne maradhassak az egyetemi életben. Valahogy a tanult szakma iránti elkötelezettségem elkopott. Persze jött helyette a többi „szerelem”.

Akkor ezek szerint, ami az egyetem után következett, az már elindult az egyetem alatt is. Diploma után milyen út vezetett a mostani pozíciódig?

Tulajdonképpen az én életutam ezen szakasza tipikus példája a jó időben jó helyen lenni mondásnak. Akkor volt nyitottság, akkor jöttek a vállalkozási lehetőségek. Már egyetemista koromban is tevékenyen részt vettem a hallgatói élet szervezésében. Én nem a Baross, hanem a Kármán koliban laktam, és az ottani Kármán Kollégiumi Közlekkari Kisközösségnek is én voltam a vezetője. Összefogtuk a társaságot, és ezen keresztül rájöttem, hogy én szeretek ezzel foglalkozni. Az Old’s Clubon és az Ezres klubon keresztül nagyon megtetszett a diszkósok világa – mindig is szerettem a zenét – és úgy alakult, hogy ez a lehetőség is bejött. A korábban említett EFOTT és MÜISZ kapcsán kerültem bele a marketing világába, és meg is szerettem. A MÜISZ-t például könnyű volt elindítani, mert – és ezt nem szabad elfelej-

teni, erre büszkének kell lenni, és ki is kell használni – a Budapesti Műszaki Egyetem neve nagyon jól cseng az országban. Akkoriban jöttek nyugatról a „best practice”-ok, adódott az ötlet, hogy kellene egy Karrier Iroda, ennek egy év után én lettem a vezetője. Az állásbörzékkel is mi foglalkoztunk először hivatalosan, így elmentem a rendezvényszervezés irányába is. Tehát mindenhol pont a kezdetnél és a legjobb helyen voltam. Ez folytatódott 2004-ig, amikor is itt, az egyetemi életben változások következtek. Én ekkor már, a doktoranduszi éveknek is köszönhetően, nagyon úgy éreztem, hogy valami olyasmivel szeretnék foglalkozni, ami az emberek fejlesztését, munkaerőpiacon való eligazodását segíti elő. Beadtam egy álláspályázatot a munkaügyi központhoz, amelyen keresztül eljutottam a MÁV Új Esély Alapítványhoz, ami a MÁV-tól nagy létszámban elbocsátottak kezelésével, álláspiaci felkészítésével foglalkozik. Ezt outplacement-nek hívják, és a válság következtében sajnos elég ismert tevékenység lett napjainkban. Épp 2004-ben indult a MÁV-nál egy 20 %-os létszámcsökkentés, ami 12000 fő elbocsátását jelentette. Természetesen – a szakmával nem nagyon untatva titeket – ennek volt kiszervezési ága, nyugdíjazási ága, de 4000 fő így is elbocsátásra került, akik tényleg munka nélkül maradtak. Velük kellett valamit kezdeni. Tehát megint ott volt az életemben egy szép szakmai kihívás, amihez pénzügyi támogatást is szereztünk, és ez a program mind a mai napig tart. Így visszakerültem a gyökerekhez, a vasút közelébe.

Ha már eljutottunk az alapítványig, hogyan tudtok segíteni az exvasutasoknak?

Az outplacement-re sok definíció létezik Magyarországon. Humánus létszámcsökkentésnek is nevezik, mi inkább a személyes gondoskodás kifejezést használjuk. A tevékenység analógiába hozható az egyetemi Karrier Iroda működésével is, csak ők épp a munkaerőpiacra belépőket próbálják helyzetbe hozni. Az outplacement azzal foglalkozik, hogy ha valaki több év munkaviszony után kikerül a munkaerőpiacról, például egy csoportos létszámleépítés miatt, akkor ő minél gyorsabban, minél hatékonyabban, minél felkészültebben újra el tudjon helyezkedni. Mi felmérjük az egyéni lehetőségeket: az eddigi életút állomásait, a végzettségeket, a munkatapasztalatot, az ambíciót, a családi és személyes adottságokat. Az egyének részt vesznek egy munkaerő-piaci tréningen, ami általában egy kétnapos álláskeresésre való felkészítés, itt kapnak álláskereső kiadványt. Infrastruktúrát biztosítunk az elbocsátottaknak (számítógépet, nyomtatót, telefont, internetet), ahol leülhetnek, és ha tudnak, akkor önállóan, ha pedig nem, akkor a mi közreműködésünkkel állást keresnek. Emellett irodánkban hozzáférhetőek azok az újságok, amelyek nagy számban tartalmaznak álláslehetőségeket. Így közösen hozzásegítjük az egyént ahhoz, hogy egy új álláshoz jusson, vagy megtanuljon önállóan állást keresni. Egy ilyen iroda nem arra van elsősorban – ahogy a Karrier Iroda sem –, hogy állást biztosítson. Ezt mi úgy mondjuk, hogy nem halat adunk az embernek, hanem megtanítjuk halászni.

Az áttekintés közben azért kiderült, hogy elég változatos életet éltél az egyetemi évek alatt, elég sok élményben lehetett részed. Megosztanál velünk egy-két érdekesebb, emlékezetesebb esetet?

Nekünk nagy szerencsénk volt, akik 1993-ban végeztünk, mert előfelvételisek voltunk, és együtt voltunk úgy száznegyvenen katonák egy évig, amiből kb. fele gépészkaros volt, fele pedig közlekkaros. Tehát mi már az egyetem előtt egy évig össze voltunk zárva, és ott a keménymag már jól összeismerkedett. Ez a kötődés ki is tart egészen napjainkig, hiszen épp novemberben tartottuk a 15 éves diplomaosztó találkozónkat, amelyen százan részt is vettek az évfolyamról.

És egy szalonképes sztori. Elsőben Csepelen, egy középiskolában töltöttük az egy hónapos szakmai gyakorlatunkat. Az egyik pesti „vagány” srác megjelent egy kispolskival. Akkoriban nagyon nagy szó volt, hogy valakinek autója van, és már a kispolski is annak számított. Ez a kivagyiság annyira bosszantott minket, hogy amíg ő a műhelyben tett-vett, páran nemes egyszerűséggel beemeltük az autóját a fák közé – ugye egy kispolskihoz nem kell nagyon sok ember –, ahonnan nem tudott kiállni. És ha már annyira büszke volt rá, akkor némi sör ellentételezéssel hajlandóak voltunk ki is emelni neki.

Említetted, hogy épp egy váltásba estetek bele. Jelenleg is egy hasonló volumenű változás zajlik az egyetemen. Te, mint aki már megélt egy hasonló szituációt, tudnál valami ötlettel szolgálni a hallgatóknak, ami megkönnyítheti a dolgukat?

Mostanában amikor egyetemistákkal beszélgetek, megkérdezem, hogy „hova jársz?”. Szinte mindenki közli, hogy „egyetemre”. Én megpróbálom kijavítani, hogy „ugye BSc-re jársz?”, és erre mondják, hogy igen. Úgy gondolom, hogy ez egy nagyon nagy döbbenet lesz mindenkinek, mikor rájönnek, hogy a BSc-vel nem egy egyetemet végeztek el. Az egyetemi diplomát ugyanis az MSc befejezésével kaphatják meg. A piac rég jelezte, hogy szakmailag felkészültebb és gyakorlatiasabb hallgatókra van szüksége, ezt remélhetőleg a BSc képzés kielégíti. Én nagyon örülök, ha a gyakorlati képzés előtérbe kerül, de aki egyetemi diplomát szeretne kapni, vagy kutató-fejlesztő szeretne lenni, vagy akár csak a munkaerőpiacon értékesebb akar lenni, annak mindenképp felvételt kell nyernie először is az MSc képzésre. Másrészt legalább egy, de inkább kettő idegen nyelv tárgyalóképes ismerete szükséges. Én magamról is tudom, és ennek a hátrányát nyögöm is, hogy a műszakis fiatalok nem biztos, hogy mindannyian nyelvzsenik. Pedig ezzel meg kell barátkozni: megváltoztak az elvárások, és ehhez alkalmazkodni kell tudni.

Köszönöm a beszélgetést!

András

Közlekedés Budapesten, avagy hogyan kerüljük el a dugókat

Skultéti Péterrel, – az UTV közlekedésinformációs internetes site-ot üzemeltető vállalat ügyvezetőjével – beszélgettem, akit vállalkozásának részleteiről kérdeztem. Az www.utv.hu *honlapon mindenki számára elérhetők a Budapest szerte elhelyezett forgalomfigyelő kamerák képei.*

Mikor született meg az ötlet, hogy létre kellene hozni egy olyan internetes honlapot, ahol az ember real time láthatja Budapest forgalmát a csomópontokban elhelyezett kamerákon keresztül?

Viszonylag korai ötlet volt. A 2000-es évek elején született meg, de az akkori vállalkozási viszonyok nem tették lehetővé, hogy létrejöjjön. Már akkor tárgyalásokat folytattunk a jelenlegi partnerünkkel, a Magyar Plastiroute Kft.-vel, és 2003 után a cégem, – a Mobilkép Kft. – megkezdte a megfelelő engedélyek beszerzését, ami 2006 nyarára sikerült. Akkor már partnerünk, a Magyar Plastiroute Kft. is elhatározta, hogy belefog a közlekedési képinformációs hálózatépítésbe. 2006 őszén kezdtük meg a tárgyalásokat, melyek odáig vezettek, hogy az UTV elindíthatóvá vált. A kereskedelmi indulásunk gyakorlatilag 2007 nyár végére esik. Ekkor figyeltek fel ránk a médiumok és ekkor kezdtek el velünk foglalkozni. Nagyon furcsa módon ez az az időszak volt, amikor elég sok zavargás volt Budapest utcáin. Ezáltal rögtön és elég gyorsan bekerültünk a köztudatba. Budapesten, sőt még vidéken is elég sokan néztek bennünket. Volt olyan napunk (okt. 23.), amikor egyszerre 43 ezren keresték fel a site-ot.

Akkoriban nagyon sokan, közel 900 ezren töltötték le a képeket egy nap alatt, és ez kivételes. Nem nagyon tudunk arról, hogy valaha ekkora streaming forgalmat kiszolgáltak volna paralel. Gyakorlatilag ezzel indultunk el.

A szolgáltatás indulását milyen technikai fejlesztések előzték meg, hogyan sikerült ezeket megvalósítani, a főváros ebben mennyire volt partner?

Ezek a dolgoknak egy része hadititok, de azt elmondhatom, hogy meglehetősen bonyolult volt a jogi környezeten áthámozni magunkat. Különösen az volt nehéz, hogy nem tudtunk arról, hogy ilyen helyzetben hogyan kell megkérni a megfelelő engedélyeket, és ezzel gyakorlatilag elég sok mindenkit megelőztünk.

A Fővárosi Közterület Fenntartó ZRt.-vel is tárgyalásban voltunk a kamerákkal kapcsolatban, – ugyanis a főváros is rendelkezik kamerahálózattal – de kiderült, hogy ők gyakorlatilag csak a főváros kameráit üzemeltetik, amik nem tehetők nyilvánossá, mivel sokféle adatvédelmi paraméternek nem felelnek meg, illetve nem is erre lettek létrehozva.

Maga a szolgáltatás, hogy ilyen hálózatot kellene indítani már többek fejében megfordult, de az úttörő feladatot nekünk sikerült teljesíteni. A Fővárosi Közterület Fenntartó ZRt.-vel is tárgyalásban voltunk a kamerákkal kapcsolatban, - ugyanis a főváros is rendelkezik kamerahálózattal – de kiderült, hogy ők gyakorlatilag csak a főváros kameráit üzemeltetik, amik nem tehetők nyilvánossá, mivel sokféle adatvédelmi paraméternek nem felelnek meg, illetve nem is erre lettek létrehozva, így ez az irány ki is iktatódott. A megoldás az lett, hogy engedélyeket kaptunk a fővárostól, hogy a kamerákat felszereljük és üzemeltethessük. Ezzel kapcsolatos jogi részletekkel nem nagyon untatnám az olvasókat, inkább arra térnék ki, hogy ez a jogi gyakorlat annyira új volt, hogy sokáig tartott, - éveken keresztül, - míg végül az engedélyekhez hozzájutottunk, hogy elkezdhessük.

Említetted, hogy kamerák vannak elhelyezve Budapest szerte, és ezek képezik a szolgáltatás gerincét. Azt, hogy melyik csomópontba melyik irányba hány kamerát helyeztek el, milyen döntésnek az eredménye, illetve a leendő fejlesztéseknél mi alapján döntötök az újabb helyszínekről?

Mindig igyekszünk a legforgalmasabb csomópontokat kiválasztani, főleg tapasztalati úton. Mivel mindannyian közlekedünk a városban, és tapasztaljuk, hogy hol mekkora a forgalom, illetve jómagam az utóbbi 10 évben belvárosi lakos vagyok, így nagyjából ismerem a helyzetet. Úgy jött létre az egész hálózat, hogy a tulajdonosokkal, illetve a partnerünkkel egyeztetve készítettünk egy csomóponti ajánlást, és azokat a csomópontokat választottuk ki első 10 helyszínként, melyek elég frekventáltak és gyakorlatilag általában jellemző rájuk, hogy bedugulnak. Az, hogy hány kamera lett, pénzügyi döntés eredménye. Eleinte egy kameráról szóltak a tervek, de az belátható volt, hogy egy kamerának egy csomópontba való elhelyezése eléggé esetleges. (mikor melyik irányt mutassuk?) Így lett az a döntés, hogy négy kamera kerül ki egy csomópontba, és szerencsére ez a finanszírozásban sem okozott problémát.

Első hallásra lehetséges, hogy nagy feladatnak tűnik, de ha valaki ismeri Budapestet, akkor mindenki ezeket választotta volna ki elsőre. Az egyetlen érdekesség, hogy kezdetben a Kálvin térre terveztünk kamerát a Ferenc körút helyett, de pont akkor kezdődött el a 4-es metró építése, így végül a Ferenc körút Üllői út kereszteződésében helyeztük el őket.

Az üzemeltetésről milyen tapasztalataitok vannak? Mennyire elégedettek a felhasználók a szolgáltatással?

Nagyon sokan használják a szolgáltatást, annak ellenére, hogy nagyobb hírverés nem történt az oldal körül és általánosságban ritka az, hogy valaki elégedettséget jelez viszsza, de velünk azért időnként előfordul, hogy megköszönik, hogy van egy ilyen szolgáltatás. Van, aki természetesen reklamál, valamilyen problémát jelez felénk, de ez melyik szolgáltatással nincs így? Mindig lesz valaki, akinek ez-az nem lesz megfelelő, vagy talál benne valamilyen hibát. Vannak olyan megkereséseink, akik a kamerahálózat sűrítését szorgalmazzák, van, aki különböző tanácsokkal lát el bennünket (helyszíneket javasol), vannak olyanok, aki nem tudnak az oldalra felkapcsolódni vagy a mobil megoldást keresik, és ennek adnak hangot.

Ennek elsődleges oka az, hogy utóbbi időkben egyik fejlesztésünk eredményként Windows Media Playerről átálltunk Flash-re, és volt olyan, akinek ez nem tetszett. A képeket még nem lehet teljes képernyőre kirakni, de remélem, hogy a következő verzióban ez már megoldódik.

A tapasztalataink nagyjából jók, de szeretnénk, ha többen néznének bennünket. Azt gondoljuk, hogy ez a szolgáltatás érdekes, és megérdemli a figyelmet, de azt is belátjuk, hogy hasonló megoldás még nem volt Magyarországon, és ennek az egésznek mi dolgozzuk ki a módszertanát. Ezért még sok egyszerűsítést el kell végezni a honlapon, aminek következtében felhasználó-barátabbá válik a rendszer és sokkal könnyebbé teszi a tájékozódást, könnyebben lehet hozzájutni az információkhoz.

A tapasztalataink nagyjából jók, de szeretnénk, ha többen néznének bennünket. Azt gondoljuk, hogy ez a szolgáltatás érdekes, és megérdemli a figyelmet.

Említetted már, hogy a megjelenésen változtatni szeretnétek. Ezen kívül vannak még más típusú fejlesztési terveitek is?

Igen, vannak. Az egyik fejlesztési irány mindenképpen vidék lesz, ugyanis Budapestet nagyjából letudtuk ezzel a 27 helyi csomóponttal, és itt inkább finomítani kell majd a hálózati gyakorlatunkat, mert egyelőre a képközvetítés a legfőbb terület, de szeretnénk a dugótérképet is készíteni a város számára. Ez úgy fog működni, hogy a kamerákat detektorként használjuk fel, írunk egy programot, ami képes a csomópontban tapasztaltakat megfelelő modellezéssel kiterjeszteni a városra.

Budapesten belül a dugótérképünk pontosságát szeretnénk finomítani, valamint azt elérni, hogy minél jobban tükrözze a valós helyzetet.

Vidéken leginkább a Balaton környékét szeretnénk kamerákkal ellátni. Siófokon és Balatonfüreden már be is üzemeltünk kamerákat, jelenleg az ottani hálózatot teszteljük. Ezen kívül még Balatonalmádit és a veszprémi körgyűrű bizonyos részeit tervezzük közvetíteni. Ezzel nyár elejére szeretnénk végezni, addigra kívánjuk üzembe helyezni a kamerákat, hogy az emberek azt is meg tudják nézni, hogy melyik forgalmi helyzet lesz számukra megfelelő, amikor mennek vagy éppen jönnek a Balaton környékéről.

Megjelenítést tekintve dolgozunk egy olyan megoldáson is, hogy egy ablakban lehessen látni az összes kameraképet, és ezek bizonyos időnként periodikusan változzanak. Így kvázi webtévé jön létre a városi közlekedés közvetítésével, amit már csak nézni kell, de aki akarja az külön a csomópontokat is megkeresheti.

A dugótérkép fejlesztésével együtt szeretnénk megoldani a GPS TMC rendszer alkalmazását, hogy a dugóinformációkat továbbítani tudjuk közvetlenül a navigációs berendezésekre vagy a mobilinterneten keresztül a mobilokra. A TMC jelenleg még csak rádióhálózaton keresztül működik, de talán még ebben az évben megtörténik majd, hogy az internettel össze lehet a berendezéseket kapcsolni - kijönnek olyan készülékek, amik támogatják a mobilos, webes szolgáltatást. Ebben a témában is elkezdtük a tárgyalásokat az érintettekkel.

Továbbá szeretnénk fejleszteni a Cebiten bemutatott mobilos alkalmazásunkat. Mivel mobiltelefonból sokkal több van forgalomban, mint GPS-ből, ezért szeretnénk a mobiltelefonokat is igénybe venni a szolgáltatások elérésének érdekében.

Próbálunk még olyan megoldással is előállni, amiben a mobiltelefon cellainformációi alapján próbáljuk meg érzékelni, hogy az autós melyik irányba halad, és az elé kerülő csomópontok átlagsebességének adatait automatikusan leküldeni a mobiljára, amiből egyértelműen látszani fog, hogy kell-e dugóra számítania vagy sem.

A dugótérkép fejlesztésével együtt szeretnénk megoldani a GPS TMC rendszer alkalmazását, hogy a dugóinformációkat továbbítani tudjuk közvetlenül a navigációs berendezésekre vagy a mobilinterneten keresztül a mobilokra.

Más közlekedés információs szervezetekkel van kapcsolatotok?

A Fővinformmal jó a kapcsolatunk, az Útinformmal is van, de mivel budapestiek vagyunk, ezért még nem húztuk szorosabbra az együttműködést. Nyár elején be fogjuk kapcsolni a balatoni helyszíneket, ezért ott is adekvát lesz, hogy híreket kérjünk, kapjunk erről a térségről.

Ezeknek a szervezeteknek az adatforgalmukat egyébként nyilvánossá kell tenniük, hiszen közszolgáltatók, és mi csak segítünk közvetíteni a felhasználók felé.

Köszönöm szépen, hogy elfogadtad a felkérést és, hogy rendelkezésre álltál az interjú elkészítéséhez.

Nagyon szívesen.

Zsolti

Újjászülető Budapest-Bamako

Az előző számban bemutatott Opeles csajok interjújával egyidőben megkerestem a BKF Bamako team csapat egyik tagját is kérdéseimmel, valamint Villám Gézát, a Budapest-Bamako megihletőjét. Időközben, március végén, a futam szervezőinél (is) kormányváltás történt, ugyanis Villám Géza átadta a volánt! Erről is itt olvashattok.

A március 24-ei sajtótájékoztatón elhangzottak, első kézből: A futam alapítója, Villám Géza hivatalosan is átadta a volánját az új szervezőbizottságnak. A két ős-Bamakos, Polgár András és Polgár Tamás nevével fémjelzett új szervezőség jelentős újításokat ígér az 5. születésnapját ünneplő versenyre és túrára. „Célunk, hogy a Bamako szellemiségét és tradícióit megőrizve egy professzionálisan szervezett, környezetbarát, karitatív mega-rallyt nyújtsunk az indulóknak”- nyilatkozta Polgár András, aki öccsével a 2005-ös futamon Trabanttal jutott el Bamakoba.

Az 5. alkalommal megrendezésre kerülő rally az elmúlt években jelentős fejlődésen ment keresztül. Az első fapados Dakaron, 2005 decemberében a Hősök teréről 42 csapat startolt, míg 2009-ben már 600-nál több résztvevő hajtott át a rajtkapu alatt.

A mezőny nagyságával együtt nőttek az igények, mind a szervezettségi szint, mind a szolgáltatások terén. A terep is évről-évre keményebb lett, így idén januárban az afrikai táv túlnyomó részét aszfalt utaktól távol, kő- és homoksivatagon, füves és fás szavannán keresztül tették meg a résztvevők. Rendkívüli emberi teljesítményt követelt a verseny kategória indulóitól a régi Dakar útvonalak érintése, ahol a csapatok mind magukra voltak utalva bármilyen szervizasszisztencia nélkül. Ráadásul „a versenykategóriában induló száz csapat kiértékelése és elbírálása az eddiginél komolyabb infrastruktúrát és személyzetet igényel” - tette hozzá Polgár András, versenyigazgató.

Természetesen Villám Géza fővédnökként és médiaigazgatóként továbbra is fontos szerepet tölt majd be a Nagy Afrikai Futam életében. „Sosem szerettem, ha főszervezőnek hívnak. A Bamako eddig elég kaotikus és szervezetlen volt ahhoz, hogy ezt a titulust valaki megkapja.” - nyilatkozta a volt rádiós.

A Dakar Rally afrikai kivonulása óta a Budapest-Bamako a legnagyobb afrikai autóverseny és a világ legnagyobb amatőr rallyja. A gazdasági válság és az autóipart sújtó recesszió nem kedvez a drága professzionális futamoknak és a profi autósportnak. A Budapest-Bamako túrakategóriájában viszont már február végén betelt a nevezési keret és a versenykategóriában is már csak pár hely áll rendelkezésre. *[Szerk.: Erről máris lecsúsztunk!]*

„Célunk, hogy professzionális marketing és szponzorációs eszközöket bevetve támogatói oldalról is attraktívabbá tegyük a Budapest-Bamakot” - mondta Polgár Tamás. A futam az elmúlt négy évben a motorsport világában egyedül álló módon szponzoráció nélkül tett szert nemzetközi népszerűségre.

Ennek fényében mutatom be nektek Villám Géza válaszait pár kérdésemre, amiket még jóval a fenti sajtótájékoztató előtt adott nekem:

Mi a visszajelzés az útvonal mentén élő népektől a rally kapcsán? Szeretik, vagy csak megtűrik a jótékonysági futamot? Nem túl rámenősek az ajándékokra?

VG: A helyiek határozottan örülnek nekünk, hisz számunkra alapvető dolgokat adunk nekik, sok gyógyszert, vitaminokat kapnak az eldugott falvak lakói. A rámenősség nem mindenhol jellemző. Inkább Mauritániában vannak olyan falvak, ahol „rámenősnek” nevezhetőek az emberek. Hiszen nekik szinte semmijük sincs. Minden azon múlik, hogy kellő intelligenciával kezeljük-e a helyzetet, vagy sem. Azokon a helyeken, ahol a Dakar rendszeresen elhaladt, gyakran a gyerekek gátlástalanul kéregetnek. Általában a hátrányosabb helyzetű társaik, távol a turistás helyektől soha nem kérnek semmit. A Dakar elég sok helyen megrontotta a helyieket. Sokszor nem is azért kéregetnek, mert égető szükségük van valamire, hanem mert tudják, hogy a fehérektől kéregetni kell, és azok adnak.

A Budapest-Bamako évről évre egyre nagyobb méreteket ölt, hogyan történik a rengeteg versenyző bírálása, nyomon követése?

VG: Minden versenyzőnek egy feladatlapon kell vezetnie a megoldásokat. Ezen kívül fotót kell készíteniük magukról és a pontról. Így igazolják, hogy ténylegesen ott jártak a feladat helyszínén. A jövő évtől kerül bevezetésre az RTU (Race Tracking Unit) nevű szerkezet, amivel percre pontosan tudjuk majd ellenőrizni a versenyzőket. Ott voltak-e a ponton, mennyi időt töltöttek ott, mennyivel mentek adott szakaszon, illetve falvakban.

Milyen jellegűek pontosan ezek a feladatok, miket kell teljesítenie a versenyzőknek?

VG: A feladatok nagy része úgynevezett geocaching feladat. A versenylapon megadunk egy koordinátát, majd megadjuk, hogy az adott ponton mit kell keresni (betű, szám, geoláda). A feladatok egy idő után egymásra épülnek, azaz ha az első napon nem találtál meg egy számot, a negyedik napon kapott feladatot sem fogod megtalálni, mert nem tudod a GPS koordinátába behelyettesíteni a számot. *[Szerk.: Jó nagy Aranykerék az egész! ☺]*

Mi alapján határozzátok meg ezeket a pontokat és az útvonalat?

VG: Az útvonal meghatározása során mindig elsődleges cél a biztonság. Fontos, hogy a versenyzők egyre növekvő igényeit is ki tudjuk elégíteni, ugyanakkor az „őrült-járgányos" túrázók is jól érezzék magukat. Éppen ezért döntöttünk úgy, (2009-ben először) hogy külön útvonalon halad a túra- és a versenykategória. A versenyzők körében igény van a keményebb szakaszokra, ami érthető is, hisz egyre komolyabb autókkal indulnak. A Budapest-Bamako eredeti szellemiségét mégis a túrázók viszik tovább, akik a verseny komolyodása miatt abszolút nem szorulnak háttérbe!

Köszönöm a válaszokat!

Villám Géza pár válasza után folytatnám az előző cikkben elindított vonalat, vagyis az egyetemista csapatok megkeresését. Ez alapján kérdeztem Kiss Gergőt, a BKF Bamako Teamből:

Mi motivált három egyetemista srácot és egy lányt, hogy részt vegyenek egy veszélyekkel teli terepprallyn?

Gergő: A tavalyi futam blogjait, videóit nézegetve találtuk ki, hogy jövőre részt veszünk mi is. Spirit kategóriában indultunk, ehhez egy rövid videót készítettünk, melyben bemutattuk magunkat, és az adományokat, amelyeket Afrikába viszünk magunkkal. A szervezők kedvezően bírálták el a filmet, és így az autóra és két főre ingyenes volt a nevezésünk.

Hogyan került hozzátok az autótok, mit lehet tudni róla és a felkészítéséről?

G.: Szilveszter este 8-kor néztünk meg egy '98-as Land Rover Discoveryt és január 2-án meg is vettük. 4 centit van megemelve az autó, egyébként gyári benne minden és az előző tulaj hozta be Németországból 2003-ban. Feltehetően ennek is köszönhető, hogy ritka jó állapotban volt. Végig jól bírta, egyetlen defektünk volt, az is a mi hibánkból, így itt meg is ragadom az alkalmat, hogy közkinccsé tegyük a javaslatunkat: Szavannán, sötétben, NE tolass! Visszafelé kevesebb szerencsénk volt, Velencénél meghalt a generátor és a feszítőgörgő, így haza kellett szállíttatnunk az autót.

Mik a legszebb emlékeitek a futamról, mik voltak a legveszélyesebb pillanatok?

G.: Sok szép emlékünk van, így inkább két helyet emelnék ki, az egyik a Tatooine, a másik pedig a Kiffa és Kayes közötti szavanna. Veszélyes szakasz is sok volt, azonban a legtöbb csak annak tűnt, vagy ha ténylegesen az volt, akkor mi úsztuk meg szerencsésen. ☺

A BKF-en milyen volt nevezésetek fogadtatása? Hatással volt a futam a tanulmányaitokra?

G.: Mindenki biztatott és örült. A tanárok is pozitívan álltak hozzá, amiben tudtak segítettek, kapcsolati tőkével és kitolt határidőkkel. Sajnos nem ez volt a legsikeresebb vizsgaidőszakunk, mert eléggé összesűrűsödtek a teendőink a rajt közeledtével. Néhány vizsgánkra kaptunk haladékot a fősulitól, tanároktól, de így sem volt egyszerű.

Ha már fősuli, akkor kíváncsi lennék, hogyan került az autóra a BKF logó? Hogy történt a szponzoráció, na meg egyetemista csapatként mennyire volt nehéz szponzorokat találni?

G.: Mindannyian BKF-esek vagyunk így kézenfekvőnek tűnt, hogy első körben a Budapesti Kommunikációs és Üzleti Főiskolát keressük meg ajánlatunkkal. A vezetőségnek tetszett az ötlet, megállapodtunk a feltételekben, és így a BKF lett a csapatunk névadó- és egyben főszponzora. Anyagilag és kapcsolati tőkével is támogattak minket.

Nem volt egyszerű a további szponzorok felkutatása, de a BKF-en tanultak nagyban segítettek ebben. Sajnos azonban ez a válságnak nevezett valami nem jött jókor.

Köszönöm a beszélgetést, remélem, 2010-ben ismét találkozunk a rajtnál!

A BKF Bamako team honlapja:
www.bkfbamakoteam.com

Az előző két Bamakos cikk során remélem sikerült bemutatnom nektek, hogy bizony hallgatókból verbuválódott csapatok is jó eséllyel indulhatnak a Nagy Afrikai Futamon! Nem kell ehhez cégvezetőnek vagy jól keresőnek lenni, egy kis talpraesettséggel és bátorsággal bárki a rajthoz állhat. Ezzel a kijelentéssel térnék vissza első Bamakos cikkem zárásához:

„Ha TÉGED is komolyan érdekel a 2010-es [Szerk.: vagy 2011-es] Bamako Rally, és még szponzor szerzéséhez is van ötleted, akkor feltétlenül írj egy e-mailt, hogy jövőre ott állhasson a rajtnál egy BME-s autó, egy csapat KSK-sal, „Jó utat a Közlekesnek" felirattal a hátulján! (grafur@gmail.com)"

GrafUr

Munkaverseny és újítások

Az Autógyárnak természetesen a hivatalos ideológia által hirdetett mindkét mozgalomban élen kellett járnia. Induláskor sok bajunk volt a munkaversennyel. Sem mi, sem első főnökünk Zsigmond György (házi nevén Gyurka bácsi) nem volt járatos rejtelmeiben. A probléma odáig fajult, hogy egy ízben Gyurka bácsi bizalmasabb körben idegesen kifakadt:

- Most már végre mondják meg nekünk, mit csináljunk: dolgozzunk vagy munkaversenyezzünk!

Nem tudta, hogy a munkaversenyt valamikor egy amerikai nagyiparos találta ki, de okosabban tudta adminisztrálni. Azt sem tudta, hogy nem elég szűk a baráti kör, mert a Népszava következő vasárnapi számában már kellő kommentárral közölték aranymondását.

Amikor Mészáros Károly átvette a Szerszámgyár vezetését, a probléma megszűnt. Mert talpraesett jogász titkára vette kézbe az ügyeket. Begyűjtötte az esedékes sztahanovista jelöltek névsorát, és megszervezte, hogy kellőképpen „kalkulált” munkákkal lássák el őket. Ezen kívül pedig minden versenyszakaszra néhány hajmeresztő, de ellenőrizhetetlen hangzatos felajánlást is tett. Teljesítésüket azután szemrebbenés nélkül lejelentette. Soha senki nem ellenőrizte, és a gyárvezető szobájában szépen sorakoztak egymás mellé a munkaverseny elsőséget hirdető zászlócskák.

Az újítások támogatása a gyárnak nagyon hasznos lehet. Nem szeretném, ha a későbbiekben majd sorra kerülő újítási csalás esetből úgy látszana, hogy a megalapozott és becsületes újításokat is csak jogosulatlan pénzszerzési kísérleteknek minősítem. Szerintem arról van szó, hogy a gyártmány előállításával vagy javításával foglalkozó nem mérnök alkalmazottak hozzájárulhatnak a konstrukció vagy a technológia javításához. Tapasztalataik felhasználása feltétlenül hasznos. De például nem minősíteném külön díjazandónak a gyártmányszerkesztő vagy a technológus mérnök kisebb ötleteit. Őt ezért is fizetik. Persze megfelelően fizessék meg. Más a szabadalmaztatható új megoldás, de az egy külön téma.

Jellegzetes példa volt erre első találkozásom az újítással 1950-51 telén. A gyártelep helyreállított fűtése a Dunai tervezett fejlesztési ütemére volt méretezve, az Autógyár hirtelen felfuttatása ennél jóval többet igényelt. A MÁV-tól kölcsönzött mozdonnyal részben bővült a kapacitás, de ez korántsem volt elég. És ez a tél országos fűtésgondokat hozott. Egy szép napon felkeresett a késes műhely csoportvezetője. Nagyon hideg a műhely, befagy a hegesztőpalack. Nem tud dolgozni. Csodát nem tudtam tenni, de jött egy ötletem. Ha a palack használata közben kevésbé intenzív a párolgás azzal csökken a hűtés. Ha nagyobb felületről veszi a gázt, a gyengébb párolgás mellett talán nem hűl le befagyásig. Azt mondtam a csoportvezetőnek, használjon egyszerre két pár palackot. Csináljon maguknak egy kettős palackbekötést. Ezzel ő távozott, és nem jelentkezett újra. A jó tanács fizikai hátterét nem magyaráztam el neki.

Az újítások akkor még nem tartoztak hozzám, de később mégis újra akadt dolgom a témával. Rövidesen bevonultattak tartalékos átképzésre. Leszerelésem után megláttam Attl Bélánál a csoportvezető „Hegesztőpalackok befagyásának megakadályozása” című javaslatát. Beosztásomnál fogva eredetileg nem tartottam igényt jutalomra, de ez nem jelenti azt, hogy másnak így szabad a vásár. Röviden elmondtam Attl Bélának az előzményeket. Azt mondta, ő elhiszi, amit mondtam, de mivel tudom bizonyítani közreműködésemet? Azt válaszoltam, kérdezzék meg a javaslattevőtől a fizikai magyarázatot. Ezt természetesen nem tudta. Ezért azután 50-50%-ban osztoztunk az eszmei jutalmon. Ez a kis eset, azt hiszem, sokat feltár az újítómozgalom viszontagságainak emberi hátteréről.

A Szerszámgyár újítási megbízottja és ezzel az elbírálás első lépcsője évekig hozzám tartozott. Németh Feri barátommal, a nálam idősebb jogászdoktor újítási megbízottal együtt persze rengeteg apróbb ügyeskedésre bukkantunk. Lehetőségünk szerint igyekeztünk méltányosan kezelni az ügyeket, és meggyőződésem, hogy ezzel a gyárnak is jó szolgálatot tettünk. Az alaptalan mellébeszéléseket természetesen nem pártoltuk. De elfogadtuk és kisebb jutalmazásra javasoltunk vitatható kisebb javaslatokat is.

Minden újítási megbízott és műszaki vezető rémálma a megszállott feltaláló. Külön bejáratú fizikája alapján gondolatmenete cáfolhatatlan. Találmányának tárgya és bejelentésének belső indítéka végtelen változatosságot mutat. Nekünk szerencsénk volt: működésem alatt egy sem volt a Szerszámgyárban. Találékonyságuk jellemzésére csak két példa a Járműgyárból. A munkaidő jobb kihasználásának előmozdítására (vagyis a lógások csökkentésére) újítást jelentett be valaki az automata gyári WC-ről. Tíz perc üldögélés után a megfelelő helyen alkalmazott tűszúrással serkenti az üldögélőt a fülke elhagyására. Másik zseniális találmány a gyár energiaellátását javasolta úgymond ingyenesen megoldani. Vízerőművet akart építeni a Kis-Dunára. Nem gondolt arra, hogy a Kvassay és a Tasi zsilip következtében a Kis-Duna állóvíz, mert nincs esése.

Már az egyetemen voltam, amikor felkeresett egy, a rendszerváltozás előtti ügyeskedésben gyorsan meggazdagodott vegyész. Nagyon unta már a Balatonra autózás zsúfolt és hosszadalmas nyűgét, és eszébe jutott, hogy ezen lehetne segíteni. Az autó négy kereke fölé el kellene helyezni – megfelelő motor meghajtással – egy-egy emelő légcsavart. Nyilvánvaló volt, hogy a jómód már komoly kárt okozott gondolatvilágában, ezért nem is próbálkoztam sem fizikával, sem annak felsorolásával, hogy eddig hány tapasztalt és nagy anyagi hátterű gyár és kutatóintézet foglalkozott már ezzel a problémával, és hogy eddig csak részeredményekkel dicsekedhettek. Röviden csak annyit mondtam, hogy nem szakterületem a helikopter, és nem akarok ötletével foglalkozni.

- Pénz nem számít! - jelentette ki nagyobb nyomaték kedvéért. Szegénynek fogalma sem volt arról, mit beszél. Ösztönöm azt súgta, hogy ezt csak teljes határozottsággal szabad intézni. Csak ennyit mondtam:

- Nálam se!

Ezzel sikerült az ügyet néhány perc alatt és sértés nélkül elintézni. Akkori tanszékvezető professzorunk híresen udvarias és megértő típus. Őt több mint egy hónapig szerencséltette.

Nehezebb a helyzet akkor, ha az újító rendes és jóindulatú, csak nincs elég szakértelme. Egy átszervezés után már nem volt gondom az újításra, csak műszaki főnökünk szobatársaként láttam-hallottam, hogyan verejtékezik egyik nagyon rendes, idősebb üzemlakatosunk meggyőzésével. Nap mint nap látva a mellettünk fekvő Tököli repülőtérre leszálló sugárhajtású repülőgépeket, az az ötlete támadt, hogy hasonló elven kiküszöbölhető a teherautók hajtóműrendszere (tengelykapcsoló, sebességváltó, kardántengely, stb.) is. Beadta újításnak, hogy a motorhoz csatlakoztassanak egy olajszivattyút. A szivattyúból egy csövön az olajat hátrafelé vezetve „lökhajtással" mozgatható a kocsi és az olajcsövet azután visszavezetve a folyamat állandósítható.

Nem bírta megérteni, hogy egy önmagába visszatérő zárt csőhurokban áramló folyadék nem adhat semmiféle tolóerőt. Vagy félórás hiábavaló verejtékezés után főnökünk hozzám fordult, hátha tudok mondani valamit. Lakatosunk nem értette a folyadékmechanikát, de saját szerszámait tapasztalatból nyílván jól ismerte. Jött egy ötletem.

- Mi lenne, ha kísérletre fogadnánk el a javaslatot? Az üzemlakatosok kis négykerekű kézikocsijára fel lehetne szerelni egy kalorifer villanymotort, csatlakoztatni hozzá egy tartalék szerszámgép olajszivattyút. Elkészítené ehhez az elgondolt visszatérő olajcsövet. Hosszú zsinórral egy konnektorba bekapcsolva kipróbálhatná, megindul-e a kocsi.

Lakatosunk egy pillanatra elgondolkozott és már meg is szólalt:

- Igazuk van. Visszavonom a javaslatot.

Nem volt megszállott feltaláló, ezért amint a saját megszokott eszközei körében gondolkodhatott, belátta és elismerte a tévedést. Kár lett volna hivatalos véleményezgetéssel belevinni abba a képzetbe, hogy csak ellenkezés miatt nem tudta megvalósítani elgondolását.

A sztrájk

Amikor ezeket a sorokat írom, a magyar sajtó – írott és elektronikus egyaránt – a délvidéki magyarokat érő rendszeres erőszakosságoktól és fenyegetésektől viszhangzik. És szerencsére az Európai Közösség és a külföldi lapok is kezdenek tudomást venni róluk. Nagyon sajnálom szegény bácskaiakat. Csak az tudja megérteni, hogy mennyire nehéz a sorsuk, aki volt már elnyomott vagy kiszolgáltatott helyzetben. Az elkeseredés ilyenkor szerencsétlen esetben néha teljesen hiábavaló és csak kárt okozó meggondolatlanságra is ragadhatja a kétségbeesett embert. Más eredetű, de az emberi tűrést hasonlóan elnyűvő eset jut róluk eszembe a Szerszámgyár életéből.

Naplót nem vezettem, így pontos évszámmal nem szolgálhatok. De az évszakra pontosan emlékszem: a karácsony előtti utolsó munkanap, december 24-e volt. Talán 1951 vagy 1952. Egy idő óta pártunk és kormányunk az állami ünnepek előtt a hangulat javítására bevezette, hogy a néhány nap múlva esedékes félhavi bért/fizetést előre kifizették. A reggel 7 órai munkakezdés után szájról-szájra járó pletykaszinten elterjedt az üzemben, hogy a karácsonyra való tekintettel aznap fizetni fognak. Ez a hír érthetően mindenkit felderített.

Valami ügyben a galérián levő szobámból éppen le akartam menni a műhelybe. A galérián álltam, és leláttam a műhelybe. Ekkor – ugyancsak szájról-szájra - végigfutott, hogy mégsem lesz aznap fizetés. Nem tudom ki, de egy munkás hirtelen haragjában azonmód letette a kezében levő munkát. Lehet, hogy mondott is valamit, én nem hallhattam. Mintegy varázsütésre, az egész üzem néhány másodperc alatt leállt. Az emberek letették a munkadarabot, szerszámot. Leálltak a gépek. Halotti csend lett a csarnokban, senki nem szólt, senki nem mozdult.

Végigfutott a hátamon a hideg. Mi lesz ebből? Már néhány meggondolatlan szóért is nem egyszer lecsuktak embereket. Nem hogy egy 700 fős üzem úgy 350 fős nappali műszakja megtagadja a munkát! Mert, hogy ezt a párt és a rendészet sztrájknak fogja minősíteni, abban semmi kétségem nem lehetett. A galériáról láttam is, hogy rövid idő múlva néhány ismeretlen ember kezd sündörögni a munkások között.

A műhelybe lemenni és a munkásokkal józanul beszélni nem volt tanácsos. Tulajdonképpen jogom se lett volna rá, és legfőképpen nem valószínű, hogy eredménye lett volna. A művezetők és csoportvezetők – ha maguk is nem vesztették el a fejüket – nyílván megpróbálták ezt, és eredmény nélkül. Esetleg még egy szimatjani karonfogott volna, hogy megcsípte a lázítót.

Szomorúan visszamentem az asztalomhoz, és leültem. És a műszak végéig tétlenül ültem. Ahogy az egész műhely és az összes többiek. Aztán hazamentünk a karácsonyt megünnepelni. És az ünnep után, ha jól emlékszem, három munkás nem jött be dolgozni. Csak több hónap, talán több mint egy év múlva. És nem szóltak semmit.

Dr. Gedeon József

Villanyparádé

A decemberi számban ízelítőt kaphattatok a MÁV dízelmozdonyparkjából. Hogy teljes legyen a kép, ideje sorra venni a villamos mozdonyokat is.

A dízelek analógiájára a MÁV-os villanymozdonyok elnevezése egy V betűből és egy kétjegyű számból áll. A V alkalmazása értelemszerű, az első számjegy pedig a tengelyszámra utal. Következzenek hát az alanyok növekvő sorrendben:

A sort mindjárt egy legendás típus, a Kandó Kálmán tervezte V40-es nyitja. Az első példány 1932-ben állt üzembe a Budapest-Hegyeshalom (1-es) vonalon, amely akkoriban a világ első nem kísérleti, egyfázisú 50 Hz-es villamosított vasútja volt. A kedvező tapasztalatoknak hála az 1'D1' tengelyelrendezésű mozdonyból 1940-ig 29 darab készült. A legnagyobb sebessége 100 km/h. A szintén Kandó által tervezett V60-as műszakilag nagyon hasonló a „kistestvérhez", ebből hármat gyártottak, és tehervonatok továbbítására alkalmazták. A masinák a 60-as évek közepéig voltak forgalomban, napjainkra mindkét típusból egy-egy példány maradt fenn, ezek a Vasúttörténeti Parkban találhatóak.

V40

Az ötvenes évek során fellendülő vasútvillamosítás által generált igények kielégítésére tervezték a V41 sorozatot, amely 1958 és 1962 között készült a Ganz-MÁVAG-nál. A Ward-Leonard-rendszerű, elvileg 80 km/h-s sebességre képes járművekből 30 darab gördült ki a gyárból. Az első időben főváros környéki ingavonatokat is továbbítottak velük, ám ahogy adódott más alternatíva, átkerültek a teherforgalomba. Ennek oka a konstrukciós hibákra visszavezethető megbízhatatlanság volt. A selejtezésük már 1969-ben megkezdődött, az állomány rohamosan csökkent. Sok V41-est villamos fűtőgéppé építettek át. Mára egyetlen példány maradt fent, az 523-as pályaszámú közel eredeti festésben pompázik.

V41

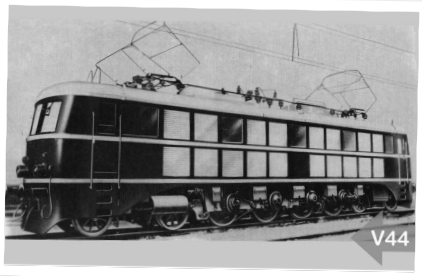
A V42 az előző típus továbbfejlesztésének tekinthető. A Ganz-MÁVAG 1961 és 1966 között 42 darabot gyártott belőle. Sikerült javítani a V41 rossz tulajdonságain, de mivel járműszerkezetileg azonosak voltak, igazán sikeres nem lehetett a mozdony. Ingavonati és teherszállítási feladatok után állomási tolatómozdonyként alkalmazták, majd a kilencvenes évek elejére az összeset selejtezték. Sokat ebből is fűtőgéppé alakítottak, az egyetlen fennmaradt példányt a közelmúltban tették működőképessé az Északi Járműjavítóban. A V42 527 tavaly ősszel már nosztalgiavonatot is továbbított.

V42

A magyar vasút kétségkívül legjellemzőbb villamos mozdonya a V43-as. A gyártása 1963-ban kezdődött, mikor is a magyar ipar megvásárolta a nyolc nyugati gyárat tömörítő Munkaközösség licenszét. Az első hét mozdonyt Németországban szerelték össze, a továbbiakban a Ganz-MÁVAG vette át a gyártást. A 120 km/h-s engedélyezett sebességű, szilícium egyenirányítós típusból 1982-ig mintegy 400 darab készült. Mivel a V43-asok adják hazánk villamos vontatásának gerincét, immár a második nagy korszerűsítési hullám érte utol őket. Az elsőre 1999-től került sor, máig 56 példányt „papagájosítottak", a következő hullám pedig 2007-től kezdve napjainkban is zajlik. Ennek a több műszaki fejlesztést is tartalmazó átépítésnek a kiváltó oka, hogy a járművek a Németországból vásárolt vezérlőkocsikkal ingavonati üzemben tudjanak közlekedni.

V43

Meglehetősen rövid és kérészéletű sorozat volt a V44-es. A MÁV megrendelésére a Ganz-MÁVAG fejlesztette ki a negyvenes évek elején, elsősorban személyvonatok továbbítására. Az első példány 1943-ban készült el. A második és egyben utolsó pedig 1944-ben, de mielőtt üzembe helyezhették volna, bombatámadásban megsemmisült. A 001-es sérülésekkel túlélte a háborút, ezek után 1953-ban leselejtezték.


V44

A V46-os sorozatot 1983 és 1991 között gyártotta a Ganz-MÁVAG. Eredetileg villamosított rendezőpályaudvarok tolatószolgálatára szánták a mozdonyokat. A kedvező üzemi tulajdonságok miatt viszont szélesebb

körben elterjedtek, személypályaudvari kocsirendezésben és a teherforgalomban is megtalálhatóak. Összesen 60 darab készült a típusból, valószínűleg még sokáig szolgálatban maradnak.

A legelső magyar villamos mozdony a V50. Egyetlen kísérleti példány épült belőle 1923-ban. A feladata a villamosított vasúti pályák tesztelése volt. Próbaüzemének helyszíne a Budapest-Dunakeszi-Alag szakasz volt.

A V55 érdekessége az aszimmetrikus futómű: az egyik forgóváz két-, a másik háromtengelyes. 1950-57 között csak 12 mozdonyt gyártottak, ugyanis nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket. A kedvezőtlen üzemkészségű járműveket a hatvanas évek során selejtezni kezdték. Az utókor számára a 004-es pályaszámú maradt fenn.

A legnagyobb teljesítményű magyar gyártású villamos mozdony a V63-as. 1974-76-ban készült el a két prototípus, majd 1981-re további 5 nullszériás gép került átadásra. A gyártás 1988-as befejezéséig még 49 darab készült belőle. 1992-ben 10 példányt átépítettek, ennek során engedélyezett sebességük 160 km/h-ra nőtt. Manapság 52 darab V63-as szerepel a MÁV állományában, 3 darab megsemmisült, egy pedig szimulátorrá alakítva található meg a Vasúttörténeti Parkban.

Mint látható, a 7 db Németországban készült mozdonytól eltekintve a magyar villamos vontatás abszolút önellátó volt. A kilencvenes évek során eltűnt a gyártókapacitás, a vasútnak viszont szüksége volt a fejlődésre. A nemzetközi forgalom korszerű és gazdaságos megvalósítása csak többáramnemű mozdonyok alkalmazásával megoldható. A MÁV nem rendelkezett ilyen járművekkel, ezért 2000-ben pályázatot írt ki 10 db kétáramrendszerű mozdony beszerzésére. Az ajánlatok kiértékelése után a Siemens Eurosprinter mozdonycsalád ES64U2 jelű, 6400 kW teljesítményű, 230 km/h sebességű univerzális mozdonyát találták megfelelőnek. Ez lett a MÁV 1047-es sorozat (felfoghatjuk akár V47-nek is), melyet a gyártó 2002-től szállított le.

Ugyan még jövőidejű, de aktualitása miatt meg kell említeni a Bombardier TRAXX mozdonyok beszerzését. Az elöregedő V43-as állomány kiváltására 25+25 darabot kívánnak beszerezni a típusból, a szállításnak idén kellene kezdődnie. Már most is találni ilyen járművet Magyarországon; az Eurocom Zrt. 2 TRAXX mozdonnyal (481 típusjellel) büszkélkedhet.

Villanyhatározó:

V40 – Kandó
V41 – Leó
V42 – Leó
V43 – Szili (Papagáj, Cirmos)
V44 – Radony
V46 – Szöcske
V55 – Bocó
V63 – Gigant
1047 – Taurus

Freety

Mecsómánia

Gyufásdoboz. Tükörfordításban ezt jelenti magyarul az angol matchbox szó. Az emberek többsége ellenben, különösen az olyan zsenge korúak, akiknek még fogalma sincsen az idegen nyelvek szépségeiről, egész másra asszociálnak ennek hallatán.

Természetesen tudjátok, miről beszélek, hisz biztos mindannyian játszottatok gyerekkorotokban kisautókkal, sőt, mivel a Közlekkaron vagyunk, feltételezem, hogy kicsit többet is a kelleténél ☺. A Matchbox szó eredetileg márkanév, de átlényegülve köznévvé vált nyelvünkben, és egyértelmű szinonimája a kis méretű játékautóknak, függetlenül attól, hogy az eredeti gyártó leszármazottja vagy éppen az idők során a színen megjelenő, olykor kiváló minőséget nyújtó konkurens cégek termékeiről van-e szó.

„A Matchbox szó eredetileg márkanév, de átlényegülve köznévvé vált nyelvünkben, és egyértelmű szinonimája a kis méretű játékautóknak…”

De hogy is keletkezett ez a legendás játék? Kedves barátnénk, P. Wiktória szerint 1953-ig kell visszaugranunk az időben. Ekkor jött ki a Lesney Products első nagyobb modellautó sorozata, az ős Matchbox-ok. A fantázianév onnan ered, hogy a Lesney társtulajdonosának, Jack Odellnek lánya olyan iskolába járt, ahová csak akkora játékokat vihettek be magukkal a gyerekek, amelyek elférték egy gyufásdobozban. A gondoskodó apa emiatt elkészíttetett egy kisméretű traktort, mely megfelelt a követelményeknek. Állítólag ez szolgáltatta a kiindulási alapot a későbbi sorozatgyártáshoz. Szép történet és egy igazi világhódító karrier origója. Ugyanis az egyszerű és praktikus csomagolású, megfizethető árú modellek hamar nagy népszerűségre tettek szert.

A matchbox-ok kezdetben kizárólag Angliában készültek. Közös jellemzőjük ezeknek a kisautóknak, hogy nem egyforma méretarányúak, hanem az a cél, hogy közel hasonló befoglaló méretekkel rendelkezzenek. Emiatt van, hogy a teherautók, munkagépek nagyobb kicsinyítéssel, kisebb részletgazdagsággal jelennek meg, mint a személyautók. Az első időben a járműveket ún. regular wheel (hagyományos) kerekekkel szerelték, amik keskenyek voltak, és a peremük imitálta a gumiabroncsokat („gombkerék”). A hatvanas évek végére a konkurensek elkezdtek „jobban guruló” kisautókat gyártani, erre válaszként a Matchbox piacra dobta a Superfast sorozatot. Ennek névadója az új fejlesztésű, alacsony gördülési ellenállású futómű volt, ami acéltűs tengelyeket és szélesebb, sima felületű kerekeket jelentett.

A hetvenes évek közepétől kezdve a gyártást kiszervezték Angliából. A Távol-Kelet kistigrisei, Makaó és Thaiföld lett a gyártósor új otthona, de persze Kína sem maradhatott ki a buliból. A Lesney cég 1982-ben csődbe ment, ekkor az Universal Toys felvásárolta a hagyatékot, és újjászervezte Matchbox International Ltd. néven. Érdekesség, hogy a 70-es, 80-as évek során Magyarországon és Bulgáriában is készültek Matchbox márkanévvel kisautók, ám az kérdéses, hogy ebből mennyi volt a hivatalos és mennyi az illegális koppintás. A történet következő csavarjához 1992-be kell ugrani, ekkor a Universal-t megvásárolta a Tyco Toys, ami pedig 5 évvel később beolvadt a Mattel birodalomba. Így került a két nagy rivális, a Matchbox és a Hot Wheels közvetlen mostohatestvéri kapcsolatba. Szerencsére ennek ellenére mindkét márka tovább éli saját életét azóta is.

Hol tartunk ma? A kilencvenes évek matchbox-aira sajnálatos módon jellemző volt a kissé elnagyolt kidolgozás, valamint a rikító színű festések együttes alkalmazása. Emellett a katalógusokban szép számmal szerepeltek valóságalapot nélkülöző, kitalált járművek is. Szerencsére mára pozitív irányba változott a helyzet, a napjainkban kapható kisautók minden eddiginél igényesebbek (a technológiai fejlődésnek is köszönhetően), sőt külön gyűjtői szériákat is forgalmaznak, amelyekhez például a bliszteres csomagolás mellett/helyett klasszikus papírdoboz is jár.

A megjelentetett járműpaletta elég széles, a nagyszámú személyautó mellett teherautók, kamionok, munkagépek, sőt repülők is színesítik a kínálatot. Az igazi klasszikus az 1-75 sorozat, melyben évente frissülő palettával 75 különböző modellautót kínálnak. A megmintázott járművek megoszlása hovatartozás szerint eléggé egyenetlen. A vasfüggöny mögül, azaz az egykori keleti blokkból mindössze két jármű került terítékre az idők során. Az egyik a Skoda 130 LR csehszlovák ralicsoda, a másik pedig – kitaláljátok? – magyar vonatkozású! S ha már olyan, mi más lehetne, mint egy Ikarus busz?! Az 1-75-ben Ikarus Coach néven futó távolsági autóbusz valójában nem más, mint az egykori mátyásföldi gyár 365-ös típusa.

Ha valakiben nosztalgikus emlékeket idéztek fel e sorok, ne legyen rest előkapni az internetet, hiszen sok témába vágó, érdekes oldalt lehet találni, például elhivatott gyűjtők blogjait, ahol egyes típusokról részletes ismertetőt és érdekességeket közölnek fényképekkel fűszerezve.

Freety

BAzE!

Mi sem hatásosabb, mint egy figyelemfelhívó, tömör cím! Ez pont ilyen, és ráadásul roppant pozitív tartalmat fed. Ha ez elsőre nem lenne nyilvánvaló a kedves olvasótábor számára, akkor kéretik egy kicsit tovább olvasni.

Talán már megszokott tőlem, hogy a fegyverkezésen kívül a környezetvédelem az a téma, amiről osztom az agyam szeretett lapunkban. Eléggé összeegyeztethetetlen a két téma, de hát úgy látszik skizofrén is vagyok. Sebaj. Próbáljunk meg először is rátérni arra, hogy mit fed a cím. Aki a bevezető alapján a „pozitív tartalom”-ból a cím valamilyen szexuális vonatkozására következtetett, az most kivételesen nem talált, bár mint azt a 2008. novemberi számban már kifejtettem, azt is lehet környezettudatosan végezni.

Nézzük is, hogy most miről van szó. A BAzE mozaikszó a „Bringázz Az Egyetemre!” elnevezésű kezdeményezést takarja. Talán egyes kollégák már hallottak a tavalyi „Bringázz a Munkába!” – akcióról (annak Kamba a fedőneve), ez ugyanaz a kaptafa, csak végre nekünk egyetemistáknak szól. De mivel a hallgatónak is munkahelye az egyetem, elég csak a kreditenkénti (elvi) munkamennyiségre gondolni, én simán beregisztráltam tavaly a Kambába. Ebben az egész mókában a környezet megóvásán kívül még az a nagy pozitívum is megvan, hogy akik beregisztrálják magukat, és vezetik a feljegyzéseket, hogy mely napokon érkeztek bicajjal az egyetemre, nyolc lebicajozott nap után garantált ajándékokban is részesülnek. A kampány egyébként május nyolcadikáig tart, addig bőven van idő gyűjteni a bringás kilométereket. Mivel tavaly én az egyetemet adtam meg munkahelynek, és oda postázták is a holmit, ezért valamelyik KTH-s néni néhány ajándéktárggyal gazdagabb lett. ☺ Ezen kívül lesz fődíj is, szóval ha valaki ilyen materialista-féleség és nem a bolygónk sorsáért reszkető széplelkű, akkor a nyereménybiciklik árnyékában is csatlakozhat az akcióhoz.

Jelen esetben a regisztráció során meg kell adni az otthoni címet is, és azt, hogy milyen távolságra lakik az adott versenyző az egyetemről. Ez mindenkinek a becsületességére van bízva, de remélem, nem kell külön hangsúlyoznom, hogy legalább mi Közlekkarosok ne csatlakozzunk a kamuzós 10^20-on kilométerre lakó munkába járók csapatához. Apropó csapat. Minden indulónak csapatban kell indulnia, aki egyéniben kíván megmérkőzni, annak is csinálnia kell egyet. Hozzátenném, hogy nem lenne rossz, ha mi nyernénk meg kar szinten ezt a kis vetélkedőt, és országvilág látná, hogy mi aztán valóban teszünk a városi közlekedés fenntarthatóságáért.

Egyetemi szinten is biztos alakul jó pár csapat, ugyanis elég dinamikus kampány van a háttérben. A BME amúgy is a budapesti biciklis közlekedés egyik gócpontja, ennek minden előnyével és hátrányával együtt, lényeg a lényeg, valóban kíváncsi vagyok a végeredményre.

Viszont ha már a gócpont-jelleg előjött. Sajnos nem csak mi tudjuk azt, hogy sok itt a bicaj, hanem a tolvajok is. Nem ártana tudatosítani bennük, hogy mi vagyunk a technika jövőjét értő és kézben tartó értelmiség, és ha már ezt ilyen nagy mellénnyel tudjuk is magunkról, akkor nem hagyunk nekik teret a tevékenységükhöz. Nagyon ügyeljen mindenki arra, hogy megfelelően lelakatolja a bicaját, mert nincs annál rosszabb kampány a biciklizés ellen, mint az, ha az emberek a lopástól tartva nem így járnak egyetemre. Vegyetek U-lakatot, vagy edzett/nemesített láncot, ne azon a pár ezer forinton múljon már, hogy megmarad-e a járgány.

Emellett ha már kerékpározást propagáló cikket írok, kötelességemnek érzem kihangsúlyozni, hogy a szabályokat tartsuk tiszteletben, mások és a saját érdekünkben is. Bejött a szép idő, ilyenkor lezajlik egy természetes folyamat is a bicajosszám-növekedés tekintetében, viszont sem a kerékpárral, sem az autóval közlekedők nincsenek 1000%-ig erre felkészülve. Hasonlóan a motorosok problémájához. Ilyenkor több a baleset, amit viszont kellő odafigyeléssel ki lehet védeni. Ha biciklivel elsőbbséged van, akkor is győződj meg róla, hogy azt meg is fogják-e adni! Úton közlekedj, ne járdán, és nagyon fontos, hogy megfelelően világítsd ki magad! Van olyan, hogy a szándék megvan, és az adott ember magára csíptet egy lámpát, aztán előredől, és világít az égnek. Vagy nem is világít sehogy. A Közleküzemi tanszéknek forgalomszámlálók elég sokat éjjel is, döbbenetes, hogy időnként miket látok. Egy fekete lyukat jobban lehet látni néha. Azt hiszem, nem kell tovább ragoznom.

Abban viszont teljesen biztos vagyok, hogy mindenki örül ennek a szép időnek, tavasznak, napsütésnek, madárcsicsergésnek, redukálódó női ruhamennyiségnek, miegyéb, szóval innen már csak egy lépés, hogy ne az autóból, vagy a nyomorgó négyes-hatosról kívánjuk élvezni mindezt. Szóval hajrá-hajrá, alakíts te is egy csoportot, vagy esetleg csatlakozz valamelyik haverhoz, és mutassuk meg, hogy a közlekesek mit tudnak! ☺

Péta!

További infókért nézd meg ezeket:

cyclechic.hu
criticalmass.hu
kamba.hu

Szórakozás

Szokásos rovatunkban ezúttal a Charlie és a csokigyár című filmet, az Energiamező című könyvet, a Years of Refusal című albumot és színes tavaszi programokat ajánlunk figyelmetekbe.

- Film -

Charlie ugyanolyan kisfiú, mint a többi száz meg százezer. Szereti a csokoládét. Főleg a Willy Wonka-féle költeményeket. És egy nap hatalmas meglepetés éri…

Együtt éldegél szüleivel és nagyszüleivel egy város végi viskóban, nem fényűzően. Éppen a születésnapjára készülnek, a szokásos tábla finom csokoládéval. Igen ám, de a gyártulajdonos Willy Wonka hatalmas akciót szervez: öt aranyjegyet rejtett el a csokoládékban. Az az öt szerencsés, akinek a birtokába jut egy-egy jegy, egy teljes napot tölthet a csokigyárban, sőt az egyikük még valami különleges meglepetésben is részesül. Ez azért is nagy csoda, mivel a gyár több éve bezárta kapuit, a dolgozókat elbocsátották.

És az idő csak telik, egyre több jegyre bukkantak rá szerencsés gyerkőcök. A szülinapos csoki nem nyert, sőt a nagypapi spórolt pénzén vett sem. Mikor Charlie az utcán sétál, a hóban egy bankjegyre lesz figyelmes. Persze rögtön a legközelebbi boltba indul, és beváltja azt egy tábla csokira. Ahogy a papírjából bontogatja, aranyszínű ragyogásra lesz figyelmes… Charlie mehet ötödikként a gyárba, a nagypapája kíséretében!

Willy Wonka nagyon különc figura. Mindent tud a csokoládéról. Amit nem, az nem létezik. Gyerekkorában lépett meg otthonról. Az apja fogorvosként nem engedte a fiának, hogy csokoládét egyen, így dacból választotta ezt a hivatást.

A gyár teljesen a tulajdonosára ütött: furcsábbnál furcsább termek váltják egymást. Az öt meghívott gyermek pedig a legtöbb helyen kísértésbe esik. Mindegyiknek van egy-egy rossz tulajdonsága: az első kisfiú mohó, és majdnem a csokoládé-patakba fullad. Az akaratos és elkényeztetett kislányt mókusok dobják a szeméttartályba. A nagyon okos, állandóan gép előtt ülő srác a fejlesztés alatt álló teleportáló gépnek esik áldozatul, sikerül összezsugorítania magát. A negyedik, nagyravágyó leányzó egy rossz kísérlet eredményeképpen áfonyaszemmé változik. A végén csak Charlie marad, az egyetlen tiszta szívű gyerek… És hogy mi lesz a jutalma? Hogyan alakul további élete? A többi gyerek vajon épségben kikerül-e a gyárból? A végére minden kiderül!

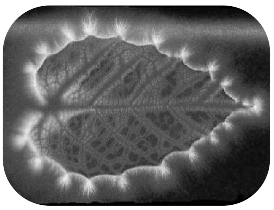
A Charlie és a csokigyár című film alapjául Roald Dahl brit író azonos című regénye szolgált. A szerző művei sajnos nem igazán ismertek hazánkban, de aki kedveli az abszurd és ironikus novellákat, annak csak ajánlani tudom!

Vera

- Könyv -

A tudósok érdekes emberek. De nem mindegyikük olyan komoly ábrázatú, nagy hajú figura, mint Newton. És nem is mindegyik ért egyet azzal, amit Newton kiokoskodott… Ez derül ki Lynne McTaggart: Energiamező című könyvéből is.

Bizonyára mindenki hallott már a modern fizikában alkalmazott részecske- és hullámmodellről. A meglepő felfedezés, hogy a világ nem csak a megszokott, makroszkópikus szemlélettel kezelhető, rengeteg kérdést vetett fel, és sokakban nagy reményeket ébresztett.



A könyv írója sokévi utánajárással és munkával rendszerezte, és közemberek számára is érthető nyelven összefoglalta olyan tudományos szakemberek eredményeit, akik arra voltak kíváncsiak, hogy a kvantumfizikában tapasztalt különleges jelenségek hogyan magyarázhatók, hogyan hozhatók kapcsolatba a ma elfogadott fizikai törvényszerűségekkel, és milyen hatással vannak mindennapi életünkre. A gyógyászattól kezdve az intuíción és az emberek közti láthatatlan kapcsokon keresztül a hadicélú kémkedésig számos kísérletről olvashatunk, melyek igazolják például az anyagok emlékezőképességét és az emberi elmében rejlő lenyűgöző lehetőségeket.

Több független, ám egymással igen jól összhangba hozható teóriát találunk a könyvben, melyek a nullponti mező létezéséből kiindulva izgalmas magyarázatokkal szolgálnak például a gravitáció mibenlétére. Az alapfeltevés röviden a következő: a nullponti mező maga a végtelen, hullámzó energia. Itt minden hullám magában hordoz egyszerre minden lehetőséget, és egy külső szemlélő, egy rá ható tudat formálja őket végül a valamivé. Az elmélet szerint minden, amit az anyagi világban tapasztalunk, tulajdonképpen energiasűrűsödés, tehát mi magunk is azok vagyunk, és ezáltal hatunk a körülöttünk lévő világra és persze egymásra. Sőt, minden egyes sejtünk és alkotóelemünk tud a másikról és kommunikálnak is a fogantatásunktól kezdve, hogy felépülhessen és működhessen ez a bámulatosan összetett szerveződés, a testünk.

A könyv túlnyomó részben tényeket közöl, de fantáziálásra és filo-

zofálásra így is kellő alapot biztosít, ahogy a következő, ide kapcsolódó idézet is: „Azt mondod, ha meghalsz, akkor a lelked a mennybe megy, és a tested a sírba kerül. Ha szabad kérdeznem, Te hol leszel?”

/Anthony de Mello/

Scherezádé

- Zene -

A legendás The Smiths nem kevésbé legendás egykori frontembere, az idén ötvenéves Morrissey februárban jelentette meg kilencedik albumát, a Years of Refusalt, hosszas huzavona (több éves elutasítás, haha) után. A népszerű manchesteri énekes a lemez 43 perce alatt bebizonyítja, hogy még mindig tele van friss zenei ötletekkel, alkotó energiával, és hogy a ’80-as évek generációjából bizony ő öregszik az egyik legnemesebben.

Arcunkba csap a zene, tömény, felvezetések nélküli rockdalokat kapunk. Ha már a ’80-as éveknél tartottunk, ebből a szempontból rögtön a kortárs R.E.M. tavalyi albumához, az Accelerate-hez tudom hasonlítani az anyagot, amit szintén a nagy visszatérésként üdvözölt a szakma. A hasonlítás persze felszínes; Moz a tőle megszokott, már-már banálisan ősromantikus szövegeit zengi a határozott alap alá.

A hogy egy 23 évvel ezelőtti dalában énekelte: Bigmouth strikes again. A lemez hemzseg a cinikus, kegyetlen, szakítós szövegektől. Az egyik dalban (That’s How People Grow Up) például arra okítja a népet, hogy butaság várni a nagy szerelemre, egy másik szövegben a születésnapi köszöntést tagadja meg egy barátjának, az album végén pedig arra az álláspontra jut, hogy nagyszerű ez az ötvenéves agglegényélet. Természetesen Morrissey nem Morrissey a depresszió folyton előkerülő témája nélkül, úgyhogy az ilyen dalokból is kapunk egy adagot.

Jerry Finn végezte az albumon a remek produceri munkálatokat. Izgalmas színezetet ad az anyagnak a Mama Lay Softly on the Riverbed katonai dobja, a When Last I Spoke to Carol latinos és a You Were Good in Your Time hollywoodias, de morbid hangzásvilága. Az első kislemez dal, az I’m Throwing My Arms Around Paris már kisebb sláger, amiből rögtön kiderül, mitől olyan kultikus figura ez a fazon, és miért vonzza mágnesként a fanatikus rajongókat. Morrissey még ötvenévesen is az, amiért százezrek imádják, és ugyancsak százezrek gyűlölik, már csak ezért is megéri meghallgatni a lemezt. Csak aztán 25-30 év múlva nehogy az I’m OK By Myself című dallal kelljen nyugtatgatnunk magunkat!

Tankcsapda

- Program -

Itt a tavasz, éled minden, és nyitnak a szabadtéri szórakozóhelyek is, a kávézók előtt kis teraszok keletkeznek – nyugalomszigetek a nyüzsgő forgatagban. És a Zöld Pardon is kitárja kapuit – persze a forgóvillák maradnak. Rögtön három nagyágyú már az első hónapban: 19-én Bikini, 20-án PASO (Pannonia Allstars Ska Orchestra), aztán 26-án Heaven Street Seven. Kezdésnek nem rossz… A PeCsa szabadtéri színpada – mint azt már múlt hónapban írtam – a Mobilmániával kezd (a banda magját régi P-Mobil tagok és más rock-nagyöregek alkotják). Május 15-én a rock után lazulás jön: Kowalsky meg a Vega lép fel, és andalít-gondolkodtat a lágy dallamba bújtatott odamondogatós szövegekkel.

A gitárvirtuózok után nézzünk mindjárt egy világsztárt: Beyoncé jön április 29-én a Budapest Sportarénába. És ha már Sportaréna és világhír, jó hír a musical szerelmeseinek: május 7. és 10. között hazánkban is játsszák az eredeti High School Musical jégre írt változatát! Az előadók ugyanazok, akiket a filmből már megismerhettünk. Egy héttel a revü után világjáró party kap helyet a küzdőtéren: Sensation White! A világ egyik leglátványosabb house-trance bulija, az idei év vezérszólama az óceánra épül, koreográfiákkal és látványelemekkel tehetünk egy utazást a mélybe.

Két hazai klasszis is turnéra indul: Ákos a 40+1 koncertsorozattal április 25-én és 26-án lép fel a Kongresszusi Központban, április 23-án pedig a Klebelsberg Kunó Művészeti és Kulturális Központ prezentálja több évtized minőségét: Zorán zenéjét. Az A38 hajó is ünnepel. Az egyetem környékének egyik legnívósabb szórakozóhelye tetőteraszának nyitását egybeköti születésnapi bulijával: április 30-án holland és magyar pop-rock DJ-k csinálnak hangulatot, a belépés – ritka alkalom – ingyenes, mindössze internetes regisztráció és jegyfoglalás szükséges.

A jó öreg dolby surround és szélesvászon (=mozi) legnagyobb durranása a következő egy hónapban a Star Trek moziváltozata – itt kiderül, hogy is állt össze annak idején a mára felejthetetlenné vált gárda. De lesz még francia vígjáték a Riviéra helyett északra vezényelt postással (Isten hozott az Isten háta mögött) és belga animációs film az Apollo 11-re felszállni készülő fiatalokkal és Sinatra-slágerből vett címmel (Fly me to the Moon – Légy a holdon). Lehet válogatni.

A végére egy ínyencség az ínyenceknek: az Aquincum Múzeum elhozza látogatóinak az ókor ízeit! Miközben régi korok embereinek nyomdokain sétálunk, megismertetnek a korabeli fűszerekkel és ételkészítési szokásokkal.

Válasszatok kedvetekre, és élvezzétek ki az utolsó lélegzetvételnyi időt is a vizsgák előtt!

András

Az SZ-75 Dvina légvédelmi rakétarendszer

Előre is töredelmesen bocsánatért kell esedeznem, amiért két számmal ezelőtt is rakétáról volt szó, meg most is. A kettő közti különbség annyi, hogy az amerikai Pluto szerencsére csak egy (rém)álom maradt, míg ez teljes valójában szedte áldozatait. Ja meg az a minimális apróság, hogy a Dvina egy szimpla légvédelmi rakéta és nem tömegpusztító fegyver.

Amikor rakétákról irkálok itt, mindig kicsit szerencsétlennek érzem a „katonai járművek" rovatcímet. De aztán csak megmagyarázom magamnak, hogy jármű ez is. Végül is mi más lenne? Simonyi kollégánk is egy Szojuzzal ment fel a végtelen kozmoszba, és az is rakéta, meg ezek szerint jármű is. Most akkor zavar az valakit, hogy a Dvina tetejébe nem embereket raktak a szovjet tervező atyuskák, hanem repeszromboló töltetet?? Na jó, néhány embert biztos zavart. Talán emlékszünk még a jó öreg kémrepülős cikkben szereplő U-2, és MIG 15 pilótákra, akik egész közelről tapasztalhatták meg a fegyver hatékonyságát.

Nem voltam teljesen precíz a bevezetőben, mivel a Dvina nem csak a föld-levegő rakéta neve, hanem a teljes rendszeré, ami magában foglalja az indító berendezést, a rakétát, és a vezérlést. Sőt, a Dvinából kétféle is volt, egy SZ-75 jelű, és egy R-12 jelű, az utóbbi viszont egy silóból indítható közepes hatótávolságú ballisztikus rakéta. Arról nem is beszélve, hogy ilyen nevű folyó is van a nagy Szovjetunióban (legalábbis a folyó még megvan).

Nos, nézzünk akkor néhány ismeretet a légvédelmi rendszerrel kapcsolatban! A Dvina is rekorder a maga nemében, ez esetben viszont „csak" annyiról van szó, hogy ezt a rendszert (és változatait) alkalmazták a legszéleskörűbben légelhárítási feladatokra. A felhasználói kör még mindig elég széles, hiszen a rendszer nagyon sok országban van ma is rendszeresítve a légvédelemnél. Ez sem egy elhanyagolható dolog, ha figyelembe vesszük, hogy 1953-ban kezdték meg a fejlesztést, és 1960-ban már sikeresen alkalmazták harci körülmények közt. Az első dokumentált adat legalábbis ez az említett U-2-es ügy. A nagyközönség viszont már 1957-ben megcsodálhatta, amikor május elsejei szokásos vég nélküli ZIL-konvojok parádéztak az elvtársaknak a Vörös téren. A rakétát szállítási pozícióban ugyanis egy nyerges vontatóra aggatott egytengelyes tréler továbbítja a rendeltetési helyére, ami az esetek többségében azért az indítóállomás.

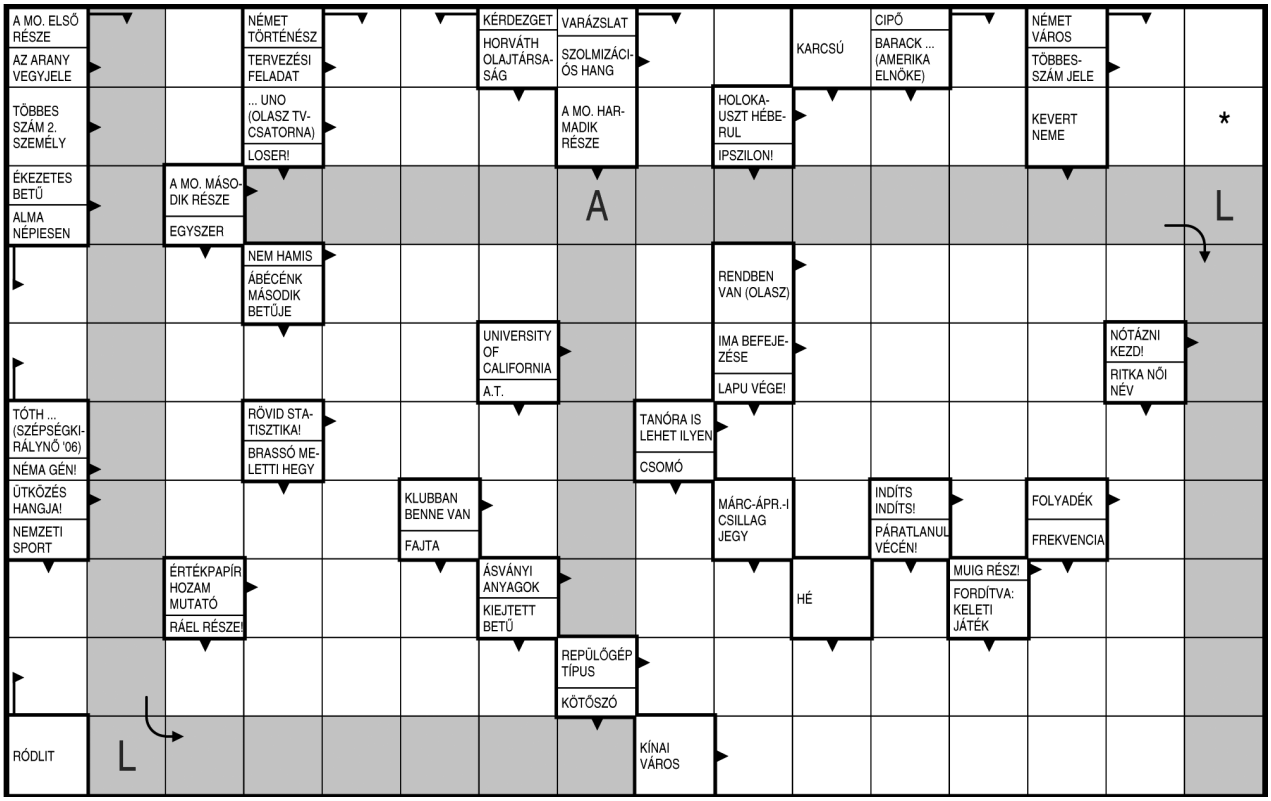
A hatvanas évekre kíváncsi amerikai szakemberek kiderítették, hogy már több mint 600 ilyen indító van a szovjeteknél, de gyanítom, hogy nem vették észre az összeset, amelyet ma 1000 környékére tesznek. A fejlesztés fő mozgatóereje az ötvenes években az volt, hogy legyen hatásos ellenszere az amerikai Stratofortresseknek, amelyek az addig klasszikus légvédelmi ágyúk hatótávolságánál magasabban közlekednek, viszont elejthetnek egy-két atombombát. Ahogy ez a rendszer kiépült, egyre kevésbé érte meg nagy magasságokban repkedni a Szovjetunió fölött, így a kémkedés (és Reagan elnök csillagháborús ötlete nyomán a hadviselés) színtere kitevődött a világűrbe. Vagy fogalmazzunk inkább úgy, hogy a légkörön kívülre, mert nem akarom kirőhögtetni magam a 2525-ben archivált Közhírt a Plútón olvasgató kollégákkal.

Tehát a rakéta két, egy szilárd hajtóanyagú indító- és egy folyékony üzemanyagú második fokozatból áll, ezek garantálják a maximálisan 25 km-es magasságot, 3 Mach sebességet és a 45 km hatótávolságot. Az első fokozat 4-5 másodpercig gyorsít, majd a második még további 22-23 másodpercig. Az induló tömeg 2300 kg, a robbanófej 195 kg-os, amely a célpont közelítésére és ütközésre egyaránt érzékeny, emellett rádióvezérléssel is robbantható. A hagyományos robbanófej 65 méteres körzetben hatásos, de a ritkább légkörben akár 250 méterig is felmehet ez az érték. A tűzvezérlő rendszer egy célpont követésére képes, de három csatornán tud kommunikálni különböző rakétákkal. Általában egyszerre kettőt indítottak, viszont ha

mindhárom csatornát használta egy-egy rakéta, akkor az adott vezérlő csak az egyik csatorna „felszabadulása" után tudta a célpontra állítani a következőt. Feltéve, hogy a célpont a csatorna felszabadulása után még megvolt, ugye. Azért nem lenne szovjet a szovjet, ha nem csináltak volna nukleáris robbanófejet is. Ez ugyan csak laza 15 kT-ás durranást produkálna, ami épp egy Hiroshima. Na mindegy, szerencsére mindössze a hagyományos gyilkolászást részesítették vele előnyben. Azt viszont olyannyira, hogy ez a rendszer büszkén adhatja magának számos krízis és háború kirobbantójának címét.

Hazánkban a Wikipedia szerint 70 indítóberendezés van telepítve. Ugyanakkor szintén a Wikipedia és az én tudomásom szerint is a rakétát 1990 óta nem használja a hadsereg. Jó is az, ha azért még van néhány állványunk. Hasznos. De ha átmegyek túraajánlóba, tudom javasolni, hogy a tavasz jegyében kirándulgassatok a Pilisben, van ott néhány ex-bázis, meg lehet nézni a légvédelmünk helyét. ☺

Peta!



Rejtvény

Nem mi mondtuk…

Rovatunkban tisztelt oktatóink legnépszerűbb mondataiból gyűjtünk össze egy csokorra valót.

„Aki meglátja ezt a táblát, azt hiszi, hogy egy őrült randalírozott itt!” (Mechanika)
„Van ez a kinematikai mennyiség, ami még a ZH előtti életünkből való…” (Mechanika)
„Mindenekelőtt a csavarhoz kell nyalni… nyúlni… Nyalni, az se rossz!” (Gépjármű motorok és vizsgálatuk)
„Az erők végpontjai jelölik ki a jellegzetes, elnevezhetetlen formájú diagramot.” (Gépjármű motorok és vizsgálatuk)
„A részecske a w sebességet a haverjától kapta, aki alulról megnyomta.” (Gépjármű erőátvitel)
„A japánok figyelik a szabadalmakat, és első dolguk, hogy ellopják.” (Gépjármű futóművek)
„A tapadás itt lecsökken. Hopp, benne vagyok az árokban, aztán meg a tv-ben.” (Gépjármű futóművek)
„Az meg a kszí, a sokkacskaringós betű!” (Gépjármű futóművek)
„Lévai tanár úrnak volt egy kocka Wartburgja, 1968-as évjárat, és 2000-ben lopták el tőle. A Wartburgja ott állt mindig a ház előtt, aztán megtetszett valakinek. Utána vett egy Toyotát, az nem kell senkinek.” (Gépjármű futóművek)
„Vidéken nagyobbak a kátyúk, de ott nem tudom, kik a polgármesterek, úgyhogy szidjuk az ittenit!” (Gépjármű futóművek)
„Iszonyat nagy tudása van… Mikor alszik, nem tudjuk, és enni sem láttam még soha…” (Közlekedésgazdaságtan)
„Eljutunk mi még oda, hogy be kell hajóznunk a Duna közepére a 4-es metró megállójába.” (Közlekedésgazdaságtan)
„Aki 40 évesen már a végső nyughely koncepcióján gondolkozik, az már régen mellényúlt.” (Közlekedésgazdaságtan)
„Ha megfésülködnék, még szép is lennék… Ja, nem biztos, csak mondom.” (Komplex függvénytan alkalmazásokkal)
„Egy embernek, vagy bocsánat, egy hallgatónak tartanak órát?” (Komplex függvénytan alkalmazásokkal)
„Azért ilyet ne csináljatok otthon, vagy ha igen, fogaskerekeset!” (Szállítástechnika)
„Ha tudod a lépéseket, ez már kézimunka!” (Számítástechnikai berendezések)
„Ez nem vicces, mert halál komoly…” (Számítástechnikai berendezések)
„A homok: én homok, te homsz, ő hom, stb…” (Logisztikai rendszerek)
„Van a tengernek olyan része, ahova a megérkezés nem értelmezett.” (Logisztikai management)
„A testesebb emberek kihajlásra vannak méretezve.” (Logisztikai management)

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

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

A kis teve kíváncsian kérdezi a nagyobbtól:
- Anyu! Miért van nekünk ilyen nagy patánk?
- Azért, hogy el ne süllyedjünk a sivatag homokjában.
- Anyu! Miért van nekünk erős szőrzetünk?
- Azért, hogy a sivatag szele fel ne sértse a bőrünket.
- Anyu! És miért van nekünk púp a hátunkon?
- Azért, mert abban tároljuk az élelmet és a vizet, hogy sokáig kibírjuk a sivatagban.
- És Anyu! Akkor miért vagyunk mi a veszprémi állatkertben?

* * *

A vidéki papnak sürgősen el kell utaznia egy hétre, de ez idő alatt sem akarja a gyülekezetét magára hagyni, így hát megkéri rabbi barátját, hogy helyettesítse erre az időre.
A rabbi húzódozik, hogy ő nem tudja, mit kell csinálni.
- Misét nem kell tartanod, csak gyóntatnod a vétkezőket. Ez sem nagy ügy, gyere be velem a gyóntatószékbe, és nézd meg, hogyan csinálom.
Így is lesz. Jön az első bűnös lélek:
- Vétkeztem atyám, megcsaltam a férjemet!
- Hányszor, lányom?
- Háromszor.
- Lányom, mondj el öt Miatyánkot, és kifelé dobj a perselybe a szegények javára 5 dollárt!
Jön a következő:
- Paráználkodtam atyám, megcsaltam a férjemet!
- Hányszor?
- Háromszor.
A büntetés ezúttal is öt Miatyánk és 5 dollár adomány.
Ezután a rabbi próbálkozik:
- Vétkeztem atyám, megcsaltam a férjem!
- Hányszor?
- Csak egyszer...
- Akkor lányom menj vissza, mert most akciós áron 5 dollárért háromszor csalhatod meg.

* * *

- Miért konvergens a mozgólépcső?
- Mert monoton és korlátos.

* * *

Kiképzésen az őrmester:
- Atomvillanáskor miért kell becsukni a szemünket?
Kovács honvéd:
- Jelentem, hogy bele ne folyjon a sisak!

* * *

A professzor egy röntgenfelvételt mutat a medikusoknak:
- Nézzék, uraim. A beteg nagyon sántít, mert a bal lába kétszáz milliméterrel rövidebb, mint a másik. Nos, kolléga - fordul az egyik hallgatóhoz -, ön mit tenne ilyen esetben?
- Hát, én is sántítanék...

* * *

Két barát beszélget.
- És van már terved a nyári üdülésre?
- Minek? A feleségem megmondja, hogy hova, a főnököm, hogy mikor és a bank, hogy meddig.

* * *

Két kisgyerek beszélget az oviban.
- Bebe, a mi WC-tisztítónk megöli a perem alatti bacikat is!
- Bebe, mi meg nem sz*runk a perem alá!

* * *

- Apu, mit szolnál, ha kapnál tőlem a születésnapodra egy jó kulcstartót?
- Kedves volna tőled, de egy jó bizonyítványnak jobban megörülnék.
- Késő, már megvettem a kulcstartót.

* * *

Kálmán bácsi! Kálmán bácsi! Ébredjen!
- mondja a kórházban a nővér.
- Mi az?
- Be kell adnom az altatót.

* * *

A hajóskapitánynak van egy részeges papagája. Hazavisz egy üveg whisky-t, és mondja a papagájnak:
- Most el kell mennem, de mire hazajövök legyen meg az az üveg whisky, különben egyenként tépem ki a tollaidat.
Elmegy a kapitány, pár óra múlva hazajön, és látja, hogy az üveg teljesen üres.
Elkezdi keresni a papagájt, és látja, hogy az ágyon fekszik tökrészegen, tollait tépkedve kiabál:
- Kell a f*szomnak ez a sok toll.

* * *

XXVIII. Kari Napok 2009

Foto: Humor, Orlando

HaBár

Szórakoztató és Élménycentrum

Csocsó, Dart's

Háromféle csapolt sör
Sör ropogtanivalókkal

Hétfőtől -Csütörtökig
19⁰⁰ - 2⁰⁰-ig

Szolid árak
Folyamatos Akciók

Italkülönlegességek

www.habar.hu

Cím:Budapest, XI. Bartók Béla út 17.

Tényleg erre akarsz emlékezni a diákéveidből?

DIÁK HITEL

www.diakhitel.hu
06-40-24-00-24

Legyél, aki lenni akarsz!