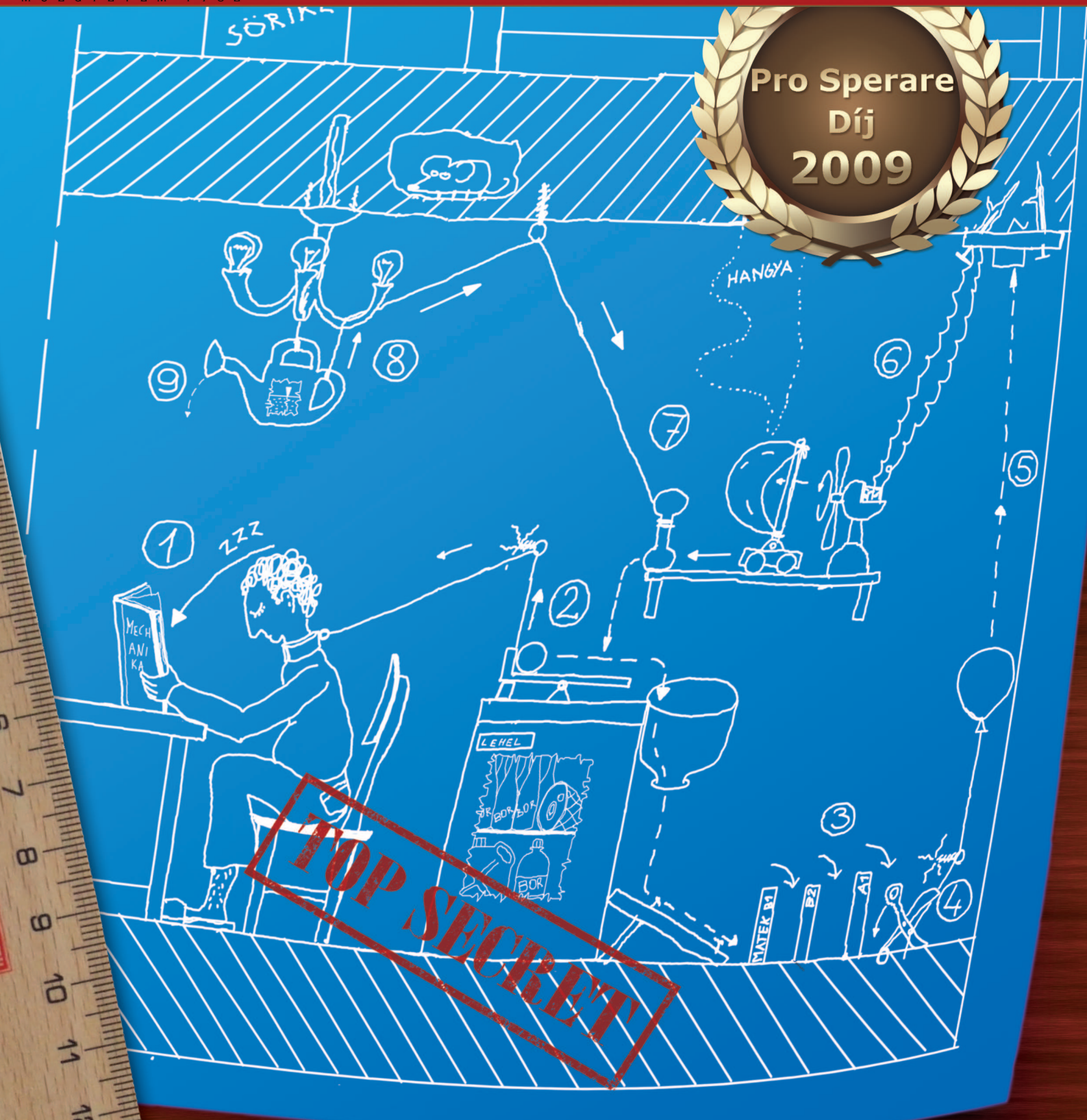
Ingyenes

KÖZHÍR

Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem
Közlekedésmérnöki Kar

20010. ápr. 70/3



Tartalom

Miről is olvashatsz?

03 Főszerkesztői jegyzet
03 Impresszum
04 Pénz, pénz, hol van a pénz?
06 Elnöki köszöntő
06 Gróf Lazlo és a Vércsoport
07 Egyszer volt, hol nem volt...
08 Visszatérő hajtányverseny
09 A robotlabor új tagja
10 Séta nyitott szemmel
11 3, 2, 1, felvétel!
12 Régi idők mérései
14 A katedra másik oldalán
16 Magyarország trolibusztörténete
18 Közlekes hobbik
20 Mérnöki csodák
22 Véled utazom, Ámerika
23 KoliSport
24 Így isztok Ti
26 Vajon minden az, aminek látszik?
26 Apróhirdetések
27 Szórakozás
28 Legyél Te is (köz)híres!
28 Rejtvény
29 Humor

8 Aki még nem volt, azért kapja fel a fejét, aki pedig már részt vett ilyenen, biztosan jó emlékeket őriz arról az éjszakáról, amikor összebarkácsolt „sínferrarik" suhannak végig az őrjöngő tömeggel ellepett Szabadság hídon.

Főszerkesztői jegyzet

Kedves Olvasó!

Hogy e különleges köszöntőm se maradjon az általam leginkább kedvelt előadóművész szavai nélkül: *Nem fog tetszeni az utolsó hangos dal*. Valahogy így vagyok ezzel jómagam is: hónapok óta készülök ezen sorok megírására, megannyi ötlet és gondolat végigfutott bennem, de nem tudok kiragadni egy részletet. Bármennyire is az én muzsikám, nagyon nem tetszik a hangzása…

Mintha csak ma lett volna, amikor 2006 májusában kineveztek a Közhír főszerkesztőjének. Megalakult az új szerkesztőség, lelkesen vetettük bele magunkat a munkába, tele voltunk energiával, de egyúttal tapasztalatlanok is voltunk, és hát meg is fizettük a tanulópénzt. A minap megkerestem az archívumban az első lapszámot, ami az irányításommal készült, és kissé meg is kellett mosolyognom: na, nem azért, mert nem érzem magaménak, még ma is sok anekdotát fel tudok idézni a készülése kapcsán. Csakhogy össze sem hasonlítható a jelenlegi újsággal, mely színes, duplaannyi a terjedelme, lélegző designnal rendelkezik és még sorolhatnám. Nyolc féléven át egészen pontosan harmincnégy lapszámot, kilencszáztizenhat oldalt és körülbelül hárommillió karaktert szerkesztettem az idén harmincötödik születésnapját ünneplő kari újságba; sokkoló számok a maga nemében. Megannyi ébren töltött éjszaka és lemondás gyermekei, mégis azok a múlt homályába vesző jelenetek jutnak eszembe, amikor egy hosszú éjszakai tördelés után vártuk a pékség nyitását, vagy átbeszélgettük a maradék időt a reggeli óráig. Az idő megszépíti az emlékeket, és még ha néha okozott is bosszúságot a gyermekem, mindig szeretettel gondoltam rá, és sosem hagytam magára, minden áldozatot meghoztam érte. Mi sem bizonyítja ezt jobban mint a Közhír megannyi díja a nemrégiben megrendezett Felsőoktatási Média Konferencián.

Viszont itt az ideje, hogy átadjam a kormányrudat a fiatal, feltörekvő nemzedéknek, és kicsit a háttérbe húzódva, azonban igazán soha el nem távolodva figyeljem, hogyan boldogulnak nélkülem. Köszönöm az olvasóknak, karunk oktatóinak a rengeteg visszajelzést és bátorító szót, valamint a szerkesztőség minden tagjának a lelkes munkáját. Hölgyeim és Uraim, megtisztelő volt Önökkel szolgálni!

Az új főszerkesztő is várja véleményedet, észrevételeidet a *kozhir@kozlekkar.hu* címre, és továbbra is olvasd a naponta frissülő Közhír blogot is a *kozhir.blogspot.com* elérhetőségen.

Sikeres, de még inkább élményekben gazdag Kari Napokat kívánok mindenkinek, és sok sikert az idei tanévre!

balasnyikov

Közszolgálati közlemény

IX. Felsőoktatási Média Konferencia, Tatabánya, 2010. március 11.

Közhír – Pro Sperare-díj 2009 *(A lehetőségeihez képest legtöbbet fejlődött és legmagasabb szintű munkát végző hallgatói lap)*

Pölczman Balázs – Az év írása-díj 2009 *– publicisztika kategória*

Pölczman Balázs – Nyest.hu különdíja

A Szerkesztőség elérhetőségei:
1114 Budapest, Bartók Béla út 17. fsz. 8-9.
Tel/Fax: 1/463-3780
E-mail: kozhir@kozlekkar.hu
Honlap: kozhir.bme.hu

Készült 700 példányban

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

Felelős kiadó:
Nagy 18,4” Gábor
Felelős szerkesztő:
Bella A320Pipa Dániel
Kari lap felelős:
Kovács Helyesírás! Nándor
Főszerkesztő:
Pölczman Elköszönő Balázs
Főszerkesztő helyettes:
Koncz Vegetálok Petra
Rovatvezetők:
Bán Mániás Veronika
Kovács Dynamite Frigyes
Osváth-G. NemárHavazik? Péter
Tördelőszerkesztők:
Hukics Lastminute István
Szabó MostJönAJava Ádám
Olvasószerkesztők:
Fiskál D.E.R.K.É.P. Szandra
Tóth Márvárom Csilla
Design:
Műterem Médiakör
Terjesztési felelős:
Paróczai Nincsmost Péter
Írták:
Bán Unromantikus Veronika
Boczor Hobbikutató Eszter
Bortei-Doku IkarusTransformers Shaun
Davidesz ÉljenATavasz! Mária Magdolna
Felföldi Tangenciális Péter
Fiskál VivátMeggyTea! Szandra
Horváth Vendégség Laura
Koncz Gmailfüggő Petra
Kovács Átdolgozó Frigyes
Krajcsovics Asszertív Martina
Ménkű Hundertwasser Judit
Orosházi Sokadiksnitt Tamás
Paróczai Vazul Péter
Pölczman Újjászületve Balázs
Tóth TisztalettAmálka Csilla

Pénz, pénz, hol van a pénz?

Félév elején sokan vegyes érzésekkel konstatálják az aktuális ösztöndíj összegeket. Tavaly már megjelent egy cikk a kiosztási elvekről, de idén újra felmerült az igény, hogy ebben a témában érdeklődjünk a Hallgatói Képviseletnél.

Január elsejétől megváltozott a hallgatói támogatások keretösszegeiről rendelkező kormányrendelet. Ez azt eredményezte, hogy megváltozott a hallgatói normatíva felosztása is, vagyis a lényeg, hogy nőtt a tanulmányi ösztöndíjra fordítható keretösszeg, és ezáltal csökkent a szociális támogatáshoz rendelkezésre álló pénz. Ez okozta a legtöbb változást.

Hogy mik is ezek a változások, azt három ösztöndíjtípus esetében vizsgáltuk: két teljesítményalapúnál (tanulmányi ösztöndíj és Kari BME) valamint egy szociális alapúnál (szociális támogatás).

Tanulmányi ösztöndíj

Tanulmányi ösztöndíjban elméletileg minden hallgató részesülhet, ha sikerült átlagon fölül teljesítenie, ezért is kezdünk ezzel.

BSc-képzésben a gyakoribb átlagoknál egyértelműen nőtt az ösztöndíj, nemcsak a tavaly tavaszi, hanem az előző őszi félévhez képest is. Nekik tehát nem lehet okuk panaszra.

Újdonság, hogy az elsőéves MSc-hallgatók is kapnak ösztöndíjat aszerint, hogy milyen felvételi pontszámuk volt. Néhányan bosszankodtak is emiatt, hiszen 1-1 ponton akár 5000 Ft-ot is lehetett nyerni. Igaz, ennek a kormányrendelet változásához nincs sok köze, bár szerepet játszott abban, hogy ezeket a diákokat egyáltalán jutalmazták.

A HK tapasztalata, hogy elsősorban a hagyományos képzésben részt vevő hallgatók keresték meg őket a tanulmányi ösztöndíj miatt. Igaz, ami igaz: bármennyire is nőtt a pénz, az ebben a képzésben tanulók ezt nem veszik észre. Ennek több oka is van, az egyik, hogy egyre kevesebben vannak, az ösztöndíjat pedig létszám alapján osztják el a homogén hallgatói csoportok (jelenleg három ilyen van: BSc, hagyományos és elsőéves MSc) között. Másik, hogy a legtöbb tanuló már látja az alagút végét, vagyis a tanulmányaiban úgy áll, hogy egyre jobban tud teljesíteni. Emiatt az ösztöndíj összege is körülbelül egyenletesen oszlik el, nincsenek olyan átlagok, amelyet kevesebb hallgató teljesített, hiszen sokan érik el akár az ötöst is. Így nem csoda, hogy az alsó határ is már majdnem hármasra tolódott.

"A HK tapasztalata, hogy elsősorban a hagyományos képzésben részt vevő hallgatók keresték meg őket a tanulmányi ösztöndíj miatt. Igaz, ami igaz: bármennyire is nőtt a pénz, az ebben a képzésben tanulók ezt nem veszik észre."

Szoctám

Ahhoz, hogy megértsük, miért kell az anyagilag rászoruló egyetemistáknak idén kevesebb pénzből gazdálkodniuk, kicsit vissza kell mennünk az időben.

Egyetemi szinten az Egységes Szociális Rendszert 2007 őszén vezették be, addig karonként eltért, hogy mekkora összegeket fordítottak erre a célra. (Mellesleg abban a rendszerben sokkal kevesebbet lehetett kapni, mint most.) Ezzel egy időszakra esett, hogy a tandíjat be akarták vezetni, ezért kormányrendeletben rögzítették, hogy maximum mennyi pénzt lehet kiosztani teljesítmény és szociális alapú ösztöndíjra. Ennek lett az eredménye, hogy a szoctám összege nagyon megnőtt, a tanulmányi ösztöndíj pedig lecsökkent. A cél pedig az volt, hogy a költségtérítésből befolyó összeget visszaforgatják, és teljesítményalapú ösztöndíjakra fordítják. Tandíj azonban nem lett.

A HÖOK álláspontja alapvetően az volt, hogy mivel ennek a „tandíjra kitalált" rendszernek így nincs semmi értelme, ezért arra kell törekedni, hogy nagyjából visszaálljon az eredeti (2007 előtti) rendszer, vagyis többet lehessen keresni eredményes tanulással, mint a gazdasági helyzettel.

Az új kormányrendeletet is ők sürgették, amely talán ezen a téren hozta a legfontosabb változást. Eredménye: ebben a félévben 46 ponttól lehet szoctámot kapni, a maximum összeg pedig 23800 forintra csökkent.

Kari BME ösztöndíj

A Kari BME ösztöndíj minden bizonnyal a kar legkevesebb hallgatóját érinti, mégis pár szóban érdemes róla beszélni. Ennek csökkenéséhez azonban a kormányrendeletnek semmi köze nincs.

Idén a helyzet az, hogy hiába lett nagyobb keret szétosztva, mégis csökkent a személyenként kiutalt összeg, mert rengetegen pályáztak az ösztöndíjra, akik a jelenlegi rendszer szerint megérdemelten kapják ezt a juttatást. Ezt a jutalmazási rendszert azonban a jövőben szeretné megreformálni a Hallgató Képviselet.

Előreláthatólag minden öntevékeny körben felülvizsgálják, hogy milyen poszton, ki, mennyit dolgozott, és csak az részesül benne, aki tényleg lényeges munkát végzett.

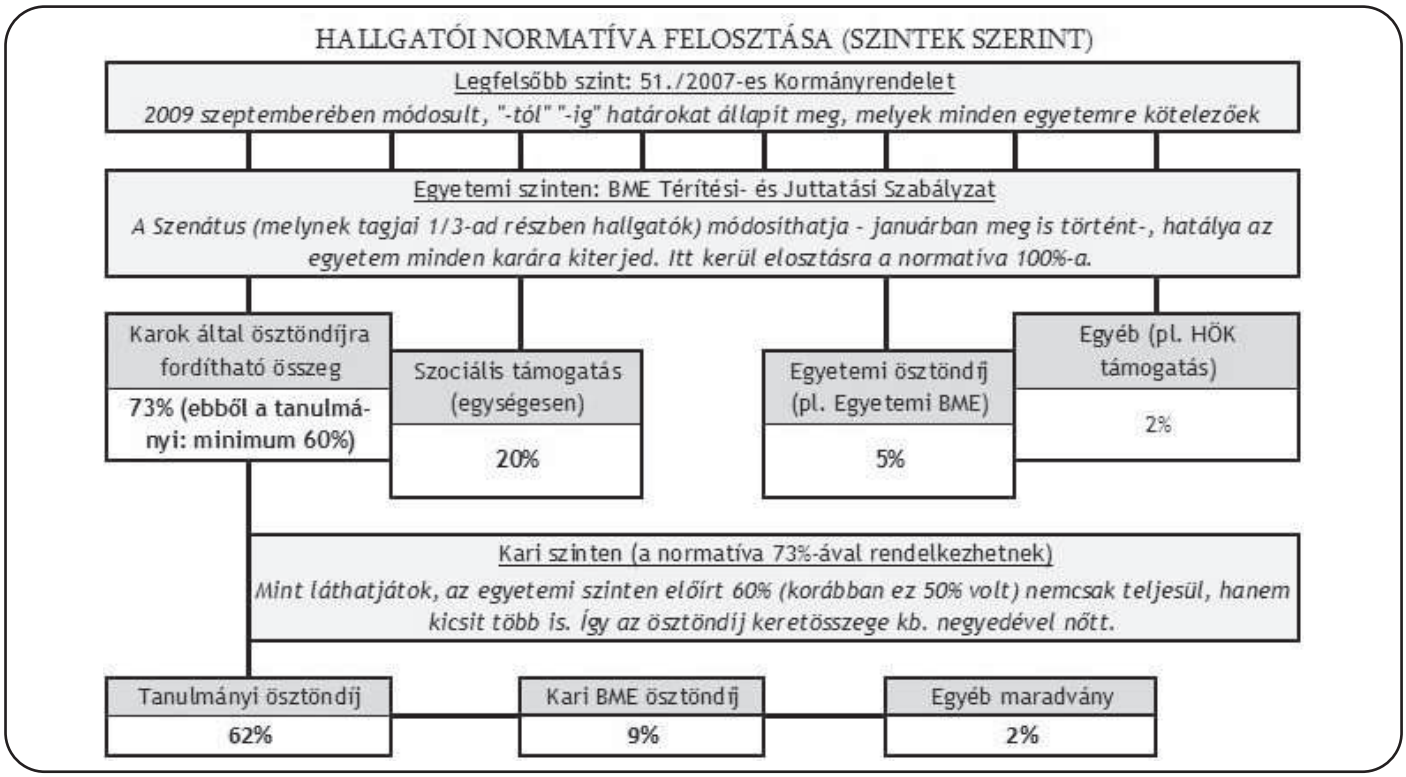
MINI "SZÓTÁR"

Hallgatói Képviselő	Egyszerű hallgató
Hallgatói normatíva	Amilyen bonyolultan hangzik, olyan egyszerű: a hallgatói normatíva az az összeg, amit az állam utal át az egyetemnek a hallgatók után. Ezt a keretet osztják később több felé (lásd kép).
Homogén hallgatói csoport (HHCS)	Olyan hallgatók csoportja, akik tanulmányaik alapján összehasonlíthatók. Pl. a jelenlegiek, amelyek a cikkben is szerepelnek. Később lesz fontos szerepük, ha a hagyományos képzés végleg megszűnik.

Jövőkép

Végezetül pedig nézzük, nagyjából mire számíthatunk a jövőben.

A hagyományos képzés hallgatói számára nincs túl sok jó hírünk. Elvileg ebben a félévben kifut a képzés, és mindenki lediplomázik. Természetesen a gyakorlatban ez nem így lesz, hiszen nem sokan haladnak mintatanterv szerint. Ezeknek a hallgatóknak az ösztöndíja sosem fog olyan mértékben megugrani, mint a kétlépcsős képzésben résztvevőké, pontosan a fent említett okok miatt.



Később változni fognak a homogén hallgatói csoportok, ugyanis jóval több lesz belőlük. Jelenleg már (mivel végzett egy BSc-s évfolyam) vizsgálják, hogy milyen csoportokat érdemes létrehozni a hagyományos képzésben résztvevők végzése után. Külön kezelik majd a különböző szakmai modulokat, és mindenkit a vele együtt tanulókkal fognak összehasonlítani, vagyis érdemes lesz akkor is a korábbiakhoz hasonlóan szorgalmasan tanulni, amikor már kicsit érdekesebbek és talán némileg könnyebbek lesznek a tantárgyak.

A hallgatói csoportok között - már a következő félévtől - nem létszám, hanem teljesítmény alapján fogják felosztani az ösztöndíjat. Ez azt jelenti, hogy megvizsgálják, egyes csoportokban összesen hány kreditet teljesítettek. Például, ha a hagyományos képzésben résztvevők összesen 4500 kreditet, a BSc-sek pedig 6000-et értek el, akkor az ösztöndíjra kiosztható összeg ennek arányában oszlik el a két hallgatói csoport között, ezt pedig tovább osztják azok közt, akik ösztöndíjra jogosultak. Ezzel igyekszik csillapítani a HK a kialakuló nagy különbséget a két képzésben résztvevők között, hiszen így figyelembe veszik az 5 éves képzésben elért magas átlagokat. Érdemes tehát bíztatni a velünk azonos évfolyamba járó szobatársunkat is, hogy tanuljon. Persze azt kijelenteni, hogy az ő általa elvesztett és megszerzett kreditek a mi ösztöndíjunkon is rontanak vagy javítanak, butaság lenne. Az előzetes kalkulációk alapján ugyanis ezzel a rendszerrel most sem a BSc-s, sem a hagyományos képzésben részt vevők nem tapasztalnak majd lényeges változást a kiutalt pénzösszegekben, ám a későbbiekben, - több homogén hallgatói csoport mellett - ennek is sokkal nagyobb jelentősége lesz.

Előreláthatólag a szociális támogatás terén nem lesznek ilyen változások, ám a normatíva felosztása marad, tehát a következő félévekben biztosan nem számíthattok arra, hogy nő ennek a juttatásnak az összege, vagy a ponthatár visszacsökken.

Mindezek mellett valószínűleg változik a Kari BME ösztöndíj is, ám ezt meg kell előznie egy HK-s döntésnek is. Erre többféle terv is kidolgozásra került, például, hogy a jövőben kiveszik innen a TDK-dolgozatért járó jutalmat, és csak tényleges közösségi tevékenységért jár majd az ösztöndíj. Ezenkívül előreláthatólag minden öntevékeny körben felülvizsgálják, hogy milyen poszton, ki, mennyit dolgozott, és csak az részesül juttatásban, aki tényleg lényeges munkát végzett. Ha ezek a tervek megvalósulnak, akkor minden bizonnyal növekszik majd az ösztöndíjat megérdemlők juttatása, igaz, kicsit többen fognak lecsúszni róla.

Köszönjük a Hallgatói Képviselet tagjainak, Nagy Gábornak és Kovács Andrásnak a cikk megírásában nyújtott segítséget.

Petrus

Köszöntő

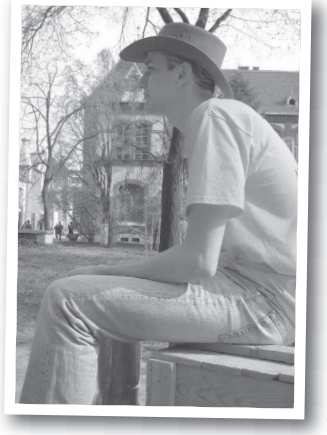
Újra itt vagyunk. Megérkezett a jó idő, lassan egyre inkább érdemes bejárni az egyetemre, hiszen ilyenkor eszméletlen gyorsasággal kerülnek elő a miniszoknyák, villantós felsők a csajoknál. És ha már tavasz, akkor mi van még ilyenkor? Kari Napok!!!

Siólé, hajtány, aranykerék, portya, filmszemle, túra, szerenád, sörváltó, oldalbordatorna, ivás, buli… Kell ennél több egy igazi közlekesnek? Nem hinném.

Szóval, április 9-én révbe érünk. Idén ugyanis április 9-től 15-ig tart az éves eszméletvesztés. Sokan, gondolom, kiszúrtátok már azt a bizonyos április 15-ei oktatási szünetet, ez nem véletlen. Ezúton szeretném megköszönni minden kedves közreműködőnek, aki ehhez hozzájárult.

Köszöntök minden kedves elsőéves hallgatót, akinek ez lesz az első. Hallani nyílván sokat hallottatok a mi kis házi fesztiválunkról, de ez mind semmi. Ezt érezni kell. Nincs olyan, hogy valaki kihagyja; ez csak úgy jön, és elsöpör mindent. Készüljetek fel, hogy egy hétre teljesen felforgatjuk az életeteket!

Tapasztaltabb társaim pedig már nyilván várják az infókat, hogy milyen is lesz a XXIX. Kari Napok. Az elmúlt napokban már azon gondolkodtunk, hogy lassan kiteszünk egy táblát az iroda ajtajára, ami éppen aktuálisan mutatja, hogy hogyan áll a hajtányverseny szervezése, mert be se tudtunk már lépni a HaBárba úgy, hogy ne ez a kérdés fogadott volna. Örömmel mondhatom, hogy idén végre visszafoglaljuk a hidat, ami minket illet, és újra visszakerül a programok közé a hajtányverseny technika próbaként!



A további programokról már nyilván sokat csiripeltek a kis verebek és galambok, de ezek kimeneteléről még nem rántanám le a leplet, izguljatok még egy kicsit. Annyit elöljáróban, hogy igyekszünk megtartani minden nagy hagyománnyal rendelkező programot és a tavaly megkedveltetett újakat is. Bővebb információért lehet vizslatni a *www.karinapok.hu*-t.

Amint azt már láthattuk, odalent a HaBárban is lassan beindulnak a sörváltók, gyakorol, készül mindenki. A csapatoknak kívánok kemény és tisztességes küzdelmet, a résztvevőknek pedig élményekben gazdag Kari Napokat, de tapasztalataim szerint emlék az nem sok marad, csak az a jóleső érzés úgy szívtájékon.

BigG

Gróf Lazlo és a Vércsoport

Nem a megszokott, felhőtlen ünnepléssel fejeződött be a tavalyi Kari Napok a csapat főkormányosa számára. Bánhidi Lászlónak (alias Gróf Lazlo) a túrán szerzett sérülése miatt csínján kellett bánnia a komlószörppel és több más, a Kari Napok szerves részét képező, folyékony kellékkel.

Történt ez egy rosszul sikerült „kicsi a rakás" miatt. Természetesen így is mindenhol ott volt, és megmutatta, hogy a szerencsétlen sérülés sem tántoríthatja el csapatának támogatása és vezetése mellől.

Társaságunk minden tagja nagy várakozással tekintett a tavasz elé az elmúlt években, és nemcsak azért, mert végre megérkezett a jó idő, hanem mert a Kari Napok is kezdetét vette. Az nagyon közhelyesen hangzana, hogy éreztük előtte a levegőben, hogy itt készülődik valami, de mégis így volt. Ez nem közhely, hanem életérzés, legalábbis annak, aki megéli rendesen.

Forgattunk utcán és egyetemen, na meg persze a Barossban. A hajtánykészítők hetekig krumplival a szemükön feküdtek le aludni a hegesztés után, szorgos kezek készítették a jelmezeket és a zászlót. Na meg persze gumibakra ült autókkal hordtuk a heti ellátmányt, nehogy már vizet igyunk ez alatt a hét alatt.

Aztán szombaton elérkezett a Túra. Mire vége volt, a folyosó földjéről szedtük össze megfáradt csapatársainkat. Felsorolni is nehéz, hogy ezt mennyiféle más próbatétel követte. Változatos, örömteli, de egyben embert próbáló feladatokon mérhettük össze az erőnket a többi csapattal. Az már csak hab volt a tortán, hogy ezeket az erőfeszítéseinket harmadszor is siker koronázta. Biztosan mindig emlékezni fogunk ezekre a tavaszi hetekre!

Mindenkinek zh-któl mentes, de bulikban gazdag Kari Napokat! Ezenkívül mi mást kívánhatnánk, minthogy a lehető legjobbat hozzátok ki magatokból és a csapatotokból, és hogy sok pontot és közös élményt szerezzetek. Szóljon az „Éjó, éjó…", ez az egy hét csak a miénk!

PPétya

Egyszer volt, hol nem volt…

XXIV.(2005)

A 2005-ös Kari Napokon nyolc csapat szállt síkra, köztük két külsős osztag is. A Hey Bobby Peacemakekör esélyt sem hagyott vetélytársainak, az ötödik évfolyam sorozatban harmadszor, ezúttal Szalóky Dániel személyében avatott Főkormányost. Smirnoff tábornok és az Etil-alakulat, élükön Ungvári Tamással egészen a Népszavazásig stabil ezüstérmesek voltak, végül meg kellett elégedniük a harmadik helyezéssel. A negyedévesek értek célba másodikként: a MadSah (Madai Sándor) vezette Sörökök a Népszavazáson dolgozták le hátrányukat. Az elsőévesek csapata, a Möszijő Laca és a 40 Muskotály második lett mindkét Aranykeréken(!), így a Kozma László vezette társulat végzett a negyedik helyen. Don Pepe (Paróczai Péter) és a Közlek Kartel másodéves csapata szerezte meg az ötödik helyet, míg McLos-nak (Kállai Miklós) és az Egybesült Állatok maroknyi csapatának csak a külsős csapatokat sikerült megelőznie.

XXV.(2006)

A jubileumi XXV. Közlekkari Napokon hat, mindenre elszánt csapat vett részt. Az elsősök a vidéki feelinget képviselték John Deere és a Vetési Varjak elnevezésű csapatukkal, melynek Gerzson (Berta Zsolt) volt a jelöltje. A másodévesek whiskyfőzésre adták a fejüket, ők voltak Angel Csárlijai, Angyal Róbert vezetésével. Sörlock Holmes és a Káosz Helyszínelők nyomoztak Don Pepe rémtettei után, ők voltak a harmadévesek, Henger Mátyás főnyomozóval az élükön. Kebel Barát (Vári Miklós) és a Cefrend a pálinkát és a főkormányosi címet is elvitte a reverenda alatt. Az ötödévesek, Sztivi (Váradi István) és a Jampecok taroltak az Aranykerekeken, végül szoros csatában lettek másodikak. Az 5+ képviseletében SörBalázs (Püski Balázs) és a Sörrendészek ügyeltek arra, hogy mindenki kellően alkoholos állapotba kerüljön. Hozzájuk köthető a Csak az Alkohol meg a Siólé! szlogen, ami azóta a Kari Napok jelmondata lett.

XXVI.(2007)

A 2007-es Kari Napokon szintén hat csapat indult. Az elsősök Imi Lauda Lua (Tóth Imre) vezetésével végig Szeszelték az egy hetet. Dr. Zwack (Kiss Tamás) és a Vöröskeresztesek városiasodtak, és végig pozitívan vették az akadályokat. Senki sem feledheti Petrus bővérnővér szerenádos "ruháját". A harmadéves Amigok Sudryto (Kovács András) mögött felsorakozva villámrajtot vettek, de a végén be kellett érniük a harmadik hellyel. JimBeamBó (Horváth László) és a Jägercsókok a kezdetektől versenyben voltak a Főkormányosi címért, amit el is hódítottak megnyerve a Belső Aranykereket, a Filmszemlét, a Hajtányversenyt, a Kebel Barát-próbát és történelmi fölénnyel a Népszavazást. Kebel Barát felkutatta az ősmagyarokat és Hunicum (Györki László) vezetésével bevonult a Baross-medencébe. A sikerekkel kapcsolatos hiányérzetet orvosolták a Külső Aranykerék megnyerésével. Az 5+-os Capatosz végig Bebaszosz volt. Gabroszék (Németh Gábor László) ismét taroltak a sörváltókon, és a filmjük örök emlék marad.

XXVII.(2008)

2008-ban megrendezett Kari Napokon hét csapat versengett a Főkormányosi címért, az első évfolyamosok Szüsz Ervin vezetésével, a Szekszcoast tagjaiként tisztességesen helytálltak. Szűcs Gábor (alias Szüchivas) és a Whiskingek szerencsére nem mészároltak le senkit. Domokos Tibor a harmadikosok évfolyamából egy ütőképes alakulatot hozott össze, Rambó és a Partyzánok még a JimBeamBó-próbát is megnyerték. A negyedik évfolyam Hősök.Zip csapata Zipszer Gáborral (a. Zipek) az élén végighősködte ezt az egy hetet. Hajszál híján sikerült is megnyerniük a XXVII. Kari Napokat, filmjüket képregényesre vették, ezzel megszerezve a Baross Filmszemle első díját. Az ötödévesek Vik Miller's Disco-Sokk csapatának sikerült megvédenie címét, Molnár Viktor vezetésével. A hatodévesek, Edmond Alkesz és Bourbon Rabjainak, Cserenyi Gábor vezényletével sikerült megszerezniük a harmadik helyet. A 25+-os János Bácsi (Surányi János) csapata megmutatta nekünk, hogy öregember nem vénember. A Söregek hozták el a Külső Aranykereket, és éppen csak lemaradtak a dobogóról.

XXVIII.(2009)

Ebben az évben ismét hét csapat indult a megmérettetésen. Hatalmas versenyzést követően ugyan, de hetedik helyre szorult a negyedévesek Pjetruska és a Mintamókus Őrs nevű csapata. Koncz Petra vezényletével a maroknyi kis csapat tagjai maradandót alkottak filmjükkel, és hozták a jó hangulatot az úttörő dalokkal. Hatodik helyet sikerült megszereznie a harmadéveseket vezető Címer Mónika, alias Leigya Hercegnő Birodalmi Részegedőkből álló alakulatának. The Beerfather és a sörmaffia, a másodévesek csapata Bilkó Péterrel a főszerepben, ha csak egy hajszállal is, de elhozta az ötödik helyet, hiszen megnyerte a Technikai próbát egy iszonyat gyors járgánnyal. Az elsősök Chipke Józsika és a 101 kisfröccs nevű csapata a sokadévesek tapasztalatának is köszönhetően megtalálta a Külső Aranykereket. Dudás Ferenc csapata üde színfoltja volt a hétnek, a Vik Miller-próbán is emberfelettien küzdöttek. Iberpaker Péter csöves haverjaival együtt egy teljes hétre beköltözött a Díszterembe. Iberspar szervezői múltjának és a csapattagok több év alatt összegyűjtött rutinjának köszönhetően mind lazán vették az akadályokat, könnyedén megszerezve a harmadik helyezést. Töki fünfzig yardja előző évhez hasonlóan ismét jól teljesített a hét során, a Belső Aranykerék és a Mr. f(x)dx megnyerésének köszönhetően csak kevéssel maradtak le a végső győzelemről. A hatodévesek, Gróf Lazlo és a Vércsoport határozott rendőri fellépés ellenére zsinórban harmadjára nyerték meg a Kari Napokat. Bánhidi László a siker felé vezető rögös úton még lábtörést is szenvedett, de ez sem gátolta meg a csapatot a végső győzelem elérésében.

Csillu

Visszatérő hajtányverseny

Aki még nem volt, azért kapja fel a fejét, aki pedig már részt vett ilyenen, biztosan jó emlékeket őriz arról az éjszakáról, amikor összebarkácsolt „sínferrarik" suhantak végig az őrjöngő tömeggel teli Szabadság hídon.

A versenyt először 2001-ben rendezték meg a volt Ferenc József hídon. Persze mit érne egy verseny, vagy ahogy a kezdetekben emlegették Technikai Próba, versenykiírás nélkül. A következő szigorú technikai követelményeknek kellett megfelelniük az indulni szándékozóknak:

A hajtány a szabványos villamossínen közlekedjen (nyomtáv: 1435 mm), mégpedig úgy, hogy a meghajtás és a fékezés a sínen történjen.

A hajtány annyi utast szállítson, amennyi a hajtók száma.

A hajtány meghajtása emberi erővel történjen. A hajtók száma legfeljebb két ember.

A hajtányt el kell látni a biztonságos fékezéshez szükséges berendezéssel.

Követelmény továbbá, hogy a hajtányt legfeljebb négy ember képes legyen mozgatni (tehát felemelni, sínre tenni stb.).

Akik úgy érezték, sikerült teljesíteniük a fenti követelményeket, egy Gépátvételnek nevezett műszaki mustrának kellett alávetniük járműveiket. Itt a szerkezetet, a fék- és hajtásrendszer műszaki, minőségi kivitelezését vizsgálták meg az oktatóinkból verbuvált zsűri tagjai. Alaposan szemügyre vették a hegesztéseket és belekukkantottak, van-e elég zsír a csapágyban. Ekkorra már természetesen fel is lettek öltöztetve a masinák, mindenki igyekezett a csapata imázsába illeszkedő felépítménnyel, díszítésekkel ellátni a gépeket.

Külön papírmunkát jelentett a felelősségvállalási nyilatkozatok kitöltése, amiben a hajtányt a verseny alatt hajtó személyek vállalták, hogy minden felelősség az övék, gondoskodnak a hajtány sorsáról a későbbiekben (nehogy a Dunában végezzék), és ami a legnehezebben vállalható volt: nem fogyasztanak alkoholt (zéró tolerancia már 2001-től).

Tehát ilyen komoly megkötések mellett várták a versenyzők és csapatuk az este eljövetelét. A hajtányversenyt hivatalosan éjféltől kezdték, de az útba eső éjjel-nappalik teljes sörkészletének magunkhoz vétele miatt ez általában kicsit csúszott. Természetesen a hangulatnak ez csak jót tett, a sínek mellett végig és a híd tartószerkezetének ívein, ami még nem az öngyilkos kategóriának tekinthető, a híd tömve volt emberekkel. Közönség szórakoztatását a csapatok és a támogatóként a helyszínt zenével megtöltő üdítős vagy éppen „pirosbikás" cég hangfalai biztosították.

Az első próbafutam után, ami tovább hergelte a közönséget, ha a szpíkernek nem sikerült volna ez eléggé, következtek az éles futamok. A verseny során a hajtányokat párosával indították a Szabadság-híd Szent Gellért tér felőli oldaláról, ez a bemutató, ezt követi maga a verseny, mely a híd pesti oldaláról indul visszafelé. A kitűzött távolság nagyjából 200 méter. Ezt kell minél gyorsabban megtenni, majd egészségvédelmi okokból megállni, meg persze azért is, mert a híd két végén áll egy-egy rendőrautó.

Következzék egy kis történeti áttekintés az eddig megrendezett Hajtányversenyekről; a csapatok a helyezésük sorrendjében szerepelnek.

I. Hajtányverseny
(2001. március 18.)

A XX. Közlekkari Napok keretein belül az akkori Technikai Próbát a Hajtányverseny jelentette. Az első Hajtányversenyen még csak négy csapat indult (zárójelben a Főkormányosjelölt neve):

1.) Manci (Telek Zoltán) és a Baross Gyöngyei
2.) Don Tschangotti (Krémer Gábor) e il Cosa Nostra
3.) Karburátor (Holczer Balázs) és az Ovisok
4.) Farkászok (Bánfi Farkas)

II. Hajtányverseny
(2004. március 21.)

Három évvel később már az újonnan alakult Programszervező Bizottság szervezésében került megrendezésre a XXIII. Közlekkari Napok. Ezen a rendezvényen is a Technikai Próba keretein belül zajlott le a verseny, de már külsős csapatok jelentkezését is lehetővé tettük. A második hajtányversenyen már nyolc csapat indult, a versenyen elért eredményeik szerint sorrendben:

1.) Huk Kapitány (Bellér László) és a Ser-tenger kalózai
2.) Jawa 350 (Samu Gábor) és a Priluki Man
3.) Sanyó (Sanyó László) és a Szeszexpressz
4.) Szeszko Prof (Kárpáthi Richárd Balázs) és az Őrült Vegyészek
5.) Törpgaga (Bózsvári Gábor) és a Törpiek
6.) Budapestishe Maßkrug Werke (Futó István Dávid)
7.) Keresztanyu és a Plug & Play
8.) Kasza Matyi és a Közlekkari Sikoly Klub

III. Hajtányverseny
(2005. március 20.)

A helyszín és a kiírás nem változott: a verseny volt a XXIV. Kari Napok Technikai próbája. A hajtányok technikai és minőségi fejlődésének lehettünk szemtanúi. Akik indultak:

1.) MadSah (Madai Sándor) és a Sörökök
2.) McLos (Kállai Miklós) és az Egybesült Állatok
3.) Möszijö Laca (Kozma László) és a 40 Muskotály
4.) Smirnoff tábornok (Ungvári Tamás) és az Etil-alakulat
5.) Hey Bobby Peacemake-kör (Szalóky Dániel)
6.) Don Pepe (Paróczai Péter) és a Közlek-Kartel
7.) Keresztapu (Orbán Balázs) és a Plug and Play
8.) Cián (Gergely Felícián) és a Mókus-őrs

IV. Hajtányverseny
(2006. március 26.)

A megszokott helyszínen és feltételekkel zajlott le a IV. Hajtányverseny, ami a jubileumi XXV. Közlekkari Napok egyik fő nevezetessége volt. Hat csapat vett részt a viadalon, az előző évek technikai fejlesztéseire építve inkább a designok megújítása jelentett újdonságot, remek ötletek valósultak meg. Nagyszámú nézősereg követte végig a versengést. A sorrend a következőképpen alakult:

1.) Sörrendészek, SörBalázs (Püski Balázs) vezetésével
2.) John Deere és a Vetési Varjak, Gerzson (Berta Zsolt) vezetésével
3.) KebelBarát (Vári Miklós) és a Cefrend
4.) Angel (Angyal Róbert) Csárlijai
5.) Sztivi (Váradi István) és a Jampecok
6.) Sörlock Holmes (Henger Mátyás) és a Káosz Helyszínelők

V. Hajtányverseny
(2007. április 1.)

Újra birtokba vettük a Szabadság hidat, hogy ismét megmérkőzzenek egymással a gépészetben jártas hallgatótársaink. Színvonalas és izgalmas versenynek lehettek szemtanúi a kilátogatók. A sorrend a következőképpen alakult:

1.) JimBeamBó (Horváth László) és a Jägercsókok
2.) Imi Lauda Lua (Tóth Imre) és a Szeszelők
3.) Dr. Zwack (Kiss Tamás) és a Vörös-keresztesek
4.) Gabrosz Farbatosz (Németh Gábor) et Capatosz Bebaszosz
5.) Hunicum (Györki László) és a Kumiszok
6.) Los Amigos de Sudryto (Kovács András)

Idén is újra megrendezésre kerül majd ez a versenyszám a Kari Napok

keretében, ami csak a Túra után vagy azzal egy lapon említhető. Itt is rengetegen vannak, ráadásul csak egy köpésnyire a kolitól, ahol általában reggelig folytatódik a buli a verseny után. Persze a készítőknek nem kevés munkába kerül, akár több hétbe is, mire egy működőképes gép összeáll, de aztán az éjszakai hangulat kárpótolja őket, és mindenki arcára mosolyt csalnak az ötletes járgányaikkal. Gyertek hát el!

PPétya

A robotlabor új tagja

Az Építőgépek, Anyagmozgatógépek és Üzemi Logisztika Tanszék a közelmúltban egy új robottal bővítette a laborját.

A Közlekedésmérnöki Kar mindig is nagy hangsúlyt fektetett oktatási segédeszközök, felszerelések beszerzésére és folyamatos karbantartására. Az Építőgépek, Anyagmozgatógépek és Üzemi Logisztika Tanszék nagylaborjában több olyan komoly berendezés található, amely elősegíti a magas szintű oktatást. A tanszék már korábban is rendelkezett 2 darab SCARA típusú robottal. Az előző félév során ezek közül meghibásodott az egyik, és pótolni kellett. Szakképzési hozzájárulás segítségével most sikerült beszerezni az utódját.

Egy Mitsubishi-robot ellenében választották ki ezt a KUKA márkájú robotot, amely a korábbi vízszintes tengelyűvel ellentétben egy függőleges tengelyű, hat tengelyes, kis teherbírású robot. Elsősorban kisebb tevékenységek elvégzésére alkalmas. Főbb paraméterei közé tartozik a 6 kg-os teherbírás a megfogónál, karkinyúlása 1300 mm, a körülfordulást végző, egyes tengelye 400°-ban tud körülfordulni, munkapontjának maximális sebessége hozzávetőlegesen 2 m/s.

Az oktatásban némely mellékszakirányon is lehetőségük van a tanulóknak robotprogramozást tanulni, és ezen a roboton is programozási, illetve mérési feladatokat végrehajtani. Ezek során a tanulók pályakövetési pontosság mérésére alkalmas vonalzóval,

illetve a helyzetbeállási pontosság mérésére alkalmas berendezéssel fognak találkozni.

A robot beüzemelésnél jelen volt a MűTerem is; az általuk készített videóriportot megtekinthetitek a *kozhir.bme.hu* oldalon.

Martina

Séta nyitott szemmel

Amikor végigrohantok az egyetem területén egyik óráról a másikra sietve, robotként vágtok át az épületek között, s minden bizonnyal száz dolog jár az eszetekben, s örültök, ha beértek órára… Ha van azonban egy kis időtök, és nem szaladtok a dolgaitok után, sétáljatok végig iskolánk udvarain, mert nagyon sok érdekességgel találkozhattok!

Egyetemünk rengeteg műemlékkel, szoborral és számunkra, műegyetemisták számára fontos régiséggel büszkélkedhet, s ezek mind olyan értékek, melyek előtt érdemes megállni egy pillanatra, és eltűnődni azon, hogy milyen eseményeknek, személyeknek állítanak emléket. Most a teljesség igénye nélkül bemutatnék Nektek pár ilyet, hogy valóban láthassátok, hogy a BME nemcsak ma az egyik legkiemelkedőbb felsőoktatási intézmény Magyarországon, hanem régen is az volt.

Egyetemünk rengeteg műemlékkel, szoborral és számunkra, műegyetemisták számára fontos régiséggel büszkélkedhet, s ezek mind olyan értékek, melyek előtt érdemes megállni egy pillanatra.

Az F épület melletti, kis, leülős parkban található néhány mellszobor, köztük látható Wigner Jenő is fémbe öntve. Nem véletlenül nevezték el róla egyetemünk egyik kollégiumát, hiszen Nobel-díjas fizikus volt, aki az atommagok és az elemi részecskék elméletének továbbfejlesztéséért részesült ebben a megtiszteltetésben. Igaz, hogy csak 1 évig járt a Műegyetemre, és később külföldre került, ám egész életében vallotta magyarságát és országunk iránti feltétlen hűségét.

Az St épület háta mögött találkozhattok egy óriási vasmacskával, melynek emléktábláján többek között a következő felirat olvasható: „A MŰEGYETEMI HAJÓSKÉPZÉS EMLÉKÉRE”. Valamikor Budapesten működött a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola. Később elköltöztek, és belőlük lett a győri Széchenyi István Egyetem. A hajózási főiskolai szakot nem vitték Győrbe, az oktatók egy része Budapesten dolgozott, itt volt egy iskolahajó is. Átmenetileg a Közlekkarra került a hajósképzés, majd 80-as években áthelyezték Győrbe, ahol idővel megszűnt. Ennek a képzésnek az emlékét őrzi a vasmacska.

Csonka János mellszobra a J épület bejárata közelében található, de a parkoló autók általában eltakarják ezt az emlékművet. Pedig Csonka Jánosról szerintem nagyon érdemes megtudni ezt-azt, mert meglepő, hogy milyen „nagy” ember volt. Nekünk, közlekeseknek pedig kimondottan sokat jelent, hiszen a magyar motor- és gépjárműgyártást ő indította be, a porlasztó feltalálása az ő nevéhez is fűződik. Sokat tartózkodott külföldön, hazatérte után végig a BME-n dolgozott műhelyvezetőként. Annyira jó mérnök volt (képesítés nélkül), hogy a Mérnöki Kamara hivatalosan is gépészmérnökké nyilvánította.

Ugyancsak a J épület mellett, a Martos kollégium felől láthattok egy propellert és egy kerékpárt is. Amikor ez az épület elkészült, és beköltöztek a különböző tanszékek, összegyűjtöttek mindenféle „vasakat”, és ezek közül kerültek ki ezek a tárgyak is.

Ugyanezen az épületen az St felől fent magasan láthattok egy elég nagy fali emlékművet is, mely egy szálló alakot ábrázol, aki a repülés megtestesítője.

Ha már a nagy magyaroknál tartunk, álljunk meg egy szóra Strommer Gyula emlékműve mellett is közvetlenül a H épület előtt. Talán túlzásként hat, de én azt gondolom, hogy a XX. században egyetemünk egyik legjelentősebb alakjaként emlékezhetünk rá. 1938-tól gépészmérnök hallgató volt, majd később tanársegéd és tanszékvezető az Ábrázoló Geometria Tanszéken. 53 évet tanított a BME-n, a Gépészkar dékáni pozícióját is beöltötte. Ő fedezte fel a Transsylvania nevű kisbolygót, ami valljuk be, nem egy mindennapi dolog!

Mindez csak töredéke azoknak a szobroknak, emlékműveknek, melyek egyetemünk kertjében találhatók, ha éreztek magatokban némi erőt a sok tanulás mellett, és csábít benneteket a szép tavaszi idő, sétáljatok egyet az épületek közt, mert még sok-sok meglepő és figyelemre méltó dologgal találkozhattok. Csak ajánlani tudom, hiszen én végigjártam. És én is meglepődtem!

Zsu

3, 2, 1, felvétel!

A kari médiakör, a MűTerem fantasztikus lehetőséget kapott, és élt is vele, így a Közlekkar egy új kamerára tett szert. Szentannai Gáborral, a MűTerem vezetőjével beszélgettem.

Hogyan alakult ki nálad ez a hobbi?

Már elsős korom óta aktívan részt veszek a karinapos filmek forgatásában és vágásában. Ekkor szerettem bele. Később, mikor a Közhírhez kerültem, az újság designereként címlapokat és tartalomjegyzékeket készítettem.

Hogyan jött létre a MűTerem?

Az igény mindig is jelen volt, hogy legyen a Közlekkarnak egy fotós videóköre. Mikor értesültünk az egyetem videójegyzet pályázatáról, akkor úgy döntöttünk, nem halogatjuk tovább a megalakulást. Így tudtunk pályázni. Megkerestem azokat az embereket, akik a többi évfolyam karinapos filmjeit készítették, hogy lenne-e kedvük szervezett keretek között hódolni ennek a hobbinak. Dóri Tamás Hunornak már volt egy hasonló kezdeményezése, ami főleg a fotósokat szerette volna összefogni. A MűTerem nevet adta neki, és ezt a mai napig megtartottuk. Tetszett az ötlet, és már ketten voltunk; miért ne vonnánk be másokat is?! Egyre újabb és újabb feladatok jutottak eszembe, hogy miket csinálhatnánk. Szinte mindegyikre akadt alkalmas ember, így növekedett a MűTerem állandó tagjainak létszáma, jelenleg 12-en vagyunk.

Mesélnél a pályázatról bővebben is?

Az Egyetemi Hallgatói Képviselet (EHK) hirdette meg ezt a pályázatot, melyre a kari öntevékeny fotókörök jelentkezhettek. A pályázat célja az volt, hogy videójegyzetet készítsünk karunk előadásairól, melyhez a szükséges eszközt sikerült is elnyernünk. Most már a Közlekkar is rendelkezik egy saját kamerával. Fontos, hogy minden előadáson ott kell lennünk, fel kell venni az egészet az elejétől a végéig, majd a felvételt a vágás és tömörítés után a megfelelő egyetemi portálra kell feltölteni. Nem egyemberes munka; a felvételek előtt fontos a kamera megfelelő beállítása, hogy mind a kép-, mind a hangfelvétel élvezhető, jól látható és hallható legyen.

Milyen eszközök állnak rendelkezésetekre?

Egy full HD-s SONY márkájú szerkezet, ami 2x32 Gigabyte-os kártyára vesz föl. A felvétel formátumától függően 1-1,5 órás anyagot tudunk rögzíteni. A tükörreflexes fényképezőhöz hasonló optikával rendelkezik, melyet cserélni is lehet. Ez a gép az iparban is használatos szerkezet, egy Index-es vagy MTV-s közvetítés minőségét simán el lehet vele érni. Néhány alkatrészt még be kell szereznünk, hogy könnyebben tudjuk használni. Elsősorban ez a kamera áll rendelkezésünkre, minden más még folyamatban van. Jelenleg a HK-s gépeket használjuk, de tervbe van véve az új számítógépek beszerzése is, amelyekkel remélhetőleg gyorsabban tudunk majd dolgozni. Sajnos fényképezőgépekkel nem rendelkezünk, jelenleg mindenki a sajátjával dolgozik. Viszont nemrég kialakításra került egy videószertár, ahol a felszereléseinket tárolhatjuk.

Milyen főbb feladataitok vannak?

Az új, pályázaton nyert kamerával videójegyzetet készítünk az egyetem számára, ez most a legújabb és legnagyobb feladatunk. Emellett a kari programokon felelünk a fényképekért, például Kari Napokon, HaBáros bulikon, szakkolis rendezvényeken. A Közhírnek készítjük a címlapot, valamint az interjúkon fotózunk az újságnak. A rendezvények plakátjait tervezzük, a szóróanyagok kinézetéért felelünk.

Március végén, április elején filmvágó programmal ismerkedhetnek meg az érdeklődők. A félév során Photoshop-oktatásra is sor kerül. Figyeljétek a plakátokat!

Terveztek tagfelvételt? Hogyan lehet valaki tag?

Sokan jelentkeznek, hogy szeretnének csatlakozni hozzánk. A legnépszerűbb a fotós feladatkör. Számtalan képet kapunk, de minden feladatkörre várunk jelentkezőket. Divatos kifejezéssel élve többlépcsős meghallgatást tartunk. Először kipróbáljuk a jelöltet, hogy mennyire pontos, precíz, és hogy bírja a terhelést. Aztán szépen folyamatosan teljes jogú taggá válik. Bárki lehet tag, aki kellően elhivatott, és van egy kis érzéke a képalkotáshoz.

Tartotok-e oktatást a hallgatóknak?

Eddig csak belsős oktatást tartottam, főleg az új kamera használatáról. Tervezzük, hogy külsősöknek is rendezünk majd oktatást, például megmutatjuk a vágóprogram használatát (még Kari Napok előtt) és hasznos fotózási technikákat.

A hallgatók hogyan kérhetnek tőletek segítséget?

Nagyon szívesen állunk bárki rendelkezésére, akinek fotózással vagy képszerkesztő, filmes programokkal kapcsolatban akad kérdése. Személyesen vagy e-mail elérhetőségünkön (*bmemuterem@ gmail.com)* lehet velünk kapcsolatba lépni. Minden kérdést az ahhoz legjobban értő műtermeshez továbbítunk.

Köszönöm a beszélgetést!

Vera

Régi idők mérései

Cikksorozatunk folytatásaként a Z épület olyannyira rettegett 7. emeletén székelő Járműváz és Könnyűszerkezetek Tanszék múltjában vájkálunk. Szó esik például színvonalas mérőberendezésekről, az USA-ban gyorsulgató Ikarus-okról és egy apró vizes malőrről is.

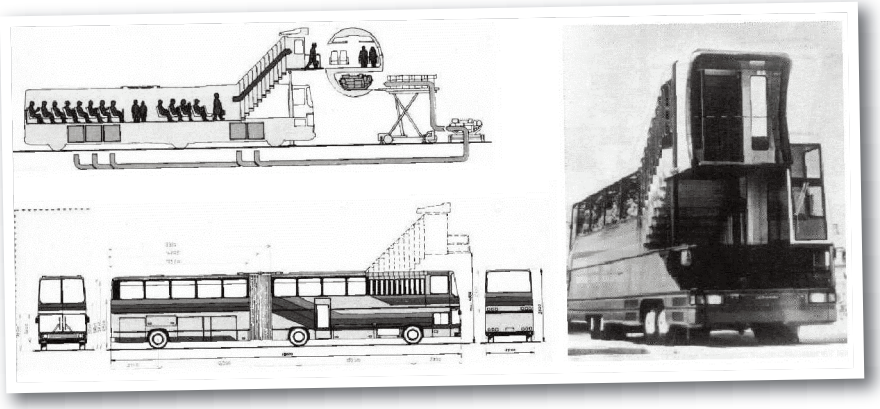
Mindenki „Mecha Tanszékének" múltbeli kutatásairól, valamint a jelenlegi és a jövőbeli helyzetről dr. Galambosi Frigyes osztotta meg velünk emlékeit és gondolatait. A tanár úr összefoglalóját az alábbiakban olvashatjátok.

A PALT-buszokról további érdekességeket olvashattok a buszok.freeweb.hu/ik692695.htm *oldalon.*

„1976-ban végeztem, és rögtön a Mechanika Tanszéken kezdtem dolgozni, dr. Michelberger Pál (akadémikus, korábban az Ikarus főkonstruktőre) tanszékvezetése alatt. A tanszék jelentős ipari kutatásokat folytatott a járművek szilárdsági méretezése területén. Számos doktori és kandidátusi disszertáció született e tématerületről. A tanszék személyi összetétele alkalmas volt a speciális járművek tervezésére, valamint járműszerkezetek szilárdsági méretezésére, illetve nyúlásmérő bélyeges mérések és fárasztóvizsgálatok elvégzésére. Szinte napi feladattá vált, hogy az Ikarus-gyár részére a felmerülő problémákra megoldást találjunk. Amit javasoltunk, annak igazi súlya volt, hiszen rögtön megvalósult, és hibás megoldás súlyos veszteségeket okozott a gyárnak. Egy-egy probléma gyors és eredményes orvoslása jóleső érzéssel töltött el bennünket.

Nekem az elsődleges feladatom az oktatáson kívül az úgynevezett KK munkákban való részvétel volt. Az első időkben főleg nyerges pótkocsikat terveztem, melyeket a Budamobil szövetkezet gyártott és exportált a közel-keleti országokba. Az idő előrehaladtával elkezdtem részt venni az Ikarus részére végzett szilárdsági számításokban, valamint a feszültségmérésekben és a kifáradási vizsgálatokban.

Az Ikarus-buszok fejlesztése és vizsgálata, valamint az egyedi járművek tervezése mellett a tanszék egyik munkatársának – dr. Susánszki Zoltán - nevéhez fűződik az úgynevezett PALT (passanger and luggage together) komplex szállítási rendszernek a kidolgozása. A rendszer a városi központokból a repülőgépekig szállította volna az utasokat, és a légi utas jegykezelését, valamint csomagjainak felvételét már a városi terminálokon elvégezték volna. Az elképzelések szerint az utas a speciálisan kialakított autóbuszba száll fel, míg poggyásza egy univerzális PALT-konténerbe kerül. A repülőgépbe való beszállás a busz beépített lépcsőjén keresztül valósul meg, miközben a poggyászok a repülőgépbe kerülnek. Két prototípus készült. Számos nemzetközi vásáron be is mutatták őket. Sorozatgyártásra nem került sor, mert a PALT a nagy nemzetközi repülőterek rendszeréhez nem illeszkedett.



A Közlekedésmérnöki Kar 1971-ben kapta meg első kari számítógépét az ODRA-t. Teljesítménye egy mai kis PC-nek felelt meg, de egy hatalmas, légkondicionált teremben volt elhelyezve. A programokat és az adatokat lyukszalagon tároltuk. 1976-ban a tanszék egy EMG 666-os PC-típusú, magyar gyártmányú géppel rendelkezett. Ennek a gépnek volt 20 db fix címzésű és a képernyőn megjeleníthetően még 3 db operatív memóriája. Az adatok sima magnókazettára kerültek. Ezzel a géppel oldottuk meg a dinamikai számításokat, melyek sokszor több hétig tartottak. Ezt a gépet követte az ugyancsak magyar gyártmányú EMG 777-es, majd a Commodore, és végül 1989-ban az első igazi PC (286-os). Ez a gép az embargó miatt alkatrészenként érkezett az országba, majd itt lett összerakva. Az ára másfél millió forint volt.

Erre a valódi PC-re azért volt szükség, mert ekkor vásároltuk meg a holland Peekel cégtől az ország akkor legkorszerűbb és legnagyobb mérőkapacitással rendelkező számítógép-vezérlésű mérőrendszerét. Ez a berendezés 100 csatornán mért statikus, valamint 60 csatornán dinamikus jeleket, és rendelkezett a kiértékeléshez szükséges alapszoftverekkel. A megérkezés évében én elmentem a tanszékről, s csak félállásban voltam óraadó, így a gépnek igen mostoha sors jutott. Talán kettő esetben volt igazán felhasználva. Először a kecskeméti repülőtéren, ahol a főjavításon átesett MIG-hajtóműveket vizsgáltuk. Másodszor pedig évekkel később a metrókocsik dinamikai vizsgálatánál.

A tanszék korábban is rendelkezett statikus mérőrendszerrel (Hottinger gyártmányú), mellyel igen sok buszalvázat, valamint általunk tervezett járműfelépítményt vizsgáltunk

meg. Egy alkalommal a Budamobil telephelyén folyt a mérés. A billenő felépítményt terhelés gyanánt megtöltöttünk vízzel, majd a hidraulikával elkezdtük emelni a puttonyt. Az emelés a felénél tartott, amikor a puttony hátsó ajtaja kinyílt, és a közel 30 m^3 víz lezúdult. Egyik kollégánk szeretett volna elfutni a fal mellől, de a víz elérte, és a körülbelül 15 m-re lévő rácsos kapuhoz szegezte. Szerencsére sérülés nem történt.

A tanszéknek ezen kívül a Ka26-ban volt egy műhelye. Kezdetben 3, később 2, majd 1 fő dolgozott ott, míg végül megszűnt a műhely. Emellett az AE épületben is rendelkeztünk laboratóriummal. A központi épületben található műhelyünkben egy Schenk gyártmányú fárasztó gép volt telepítve. Ezzel végeztünk el számtalan vizsgálatot az Ikarus, a Csepel Autó, a MAHART és más cégek számára.

Igen érdekesen alakult az Ikarus-buszok amerikai megjelenése. A vázszerkezet Magyarországon készült, de a gépészeti berendezéseket az USA-ban szerelték be. Így az abban az időben nagy teljesítményűnek számító, körülbelül 400 LE-s Cummins motorok, valamint Rockwell futóművek lettek beépítve. A szemtanúk szerint a személygépkocsik után ez volt az USA legjobban gyorsuló járműve. A sofőrök fölpörgették a motort, majd egyszerűen leléptek a fékről. A kerekek kipörögtek, és hatalmas igénybevételt juttattak a futóműre. Ennek következtében először a futóművek bekötőfülei törtek, majd ezek megerősítése után következett az alváz. Ezen törések megszüntetéséhez szükséges javítások kidolgozására kaptunk megbízást a cégtől. Ebben az időben a fárasztógép éjjel-nappal működött. Olyan megoldást kellett kitalálni, amellyel biztosítható volt a buszok folyamatos üzeme. Ez azt jelentette, hogy a forgalom után éjjel a garázsban e komplett szerkezeti elemet ki kellett cserélni, és reggel forgalomba állítani a buszt.

„1989-ban az első igazi PC (286-os) az embargó miatt alkatrészenként érkezett az országba, majd itt lett összerakva.”

Sajnálatos módon az Ikarus gyár szétverése és szétlopása után, valamint a tanszék személyi állományában történt változások miatt az ígéretesnek tűnő kutatások lendülete megtorpant. A tanszék az egyetemen belüli harcok miatt nevet változtatott, és a Járműváz és Könnyűszerkezetek Tanszék nevet vette fel. Sajnálattal vettem tudomásul, hogy a korábban igen remekül működő elméleti és gyakorlati tudással rendelkező tanszék igen egyoldalúvá vált. Műhelyünk, méréssel foglalkozó laborjaink felszámolásra kerültek, és az ipari kapcsolat szinte nullára redukálódott. Körülbelül öt évvel ezelőtt próbáltam némi életszerűséget bevinni a tanszéki oktatásba. Mivel 1990-től a járműfelépítmények területén dolgozom, arra gondoltam, hogy megmutatom a hallgatóknak, mire készüljenek az életben. Elkezdtem fakultatív tárgyként oktatni a Járműfelépítmények tárgyat. Ennek keretén belül hallottak a hidraulika alapjairól, a gumiabroncsokról, az európai előírásokról, valamint kivittem őket néhány felépítménygyártó telephelyére, hogy élőben is lássák a járművek elkészítését.

Jelenleg a Járműmérnöki alapszak elindításával sikerült a felépítményezői szakirányt elindíttatnom, amely a felépítmények megismertetésével, tervezésével, gyártásával és javításával foglalkozik majd. Magyarországon talán ez a legnagyobb piaci szegmens, ebben van a legtöbb vállalkozás érintve. Célom, hogy 10-15 fő részére biztosítsam ennek a szakiránynak az elvégzését. Ez komoly kihívás lesz nekünk oktatóknak és a hallgatóknak is. Akik ezen a szakirányon végeznek azok bármely járműgyártó, -javító vagy -üzemeltető cégnél bizton megállják majd a helyüket.

„A tanszéknek ezen kívül a Ka26-ban volt egy műhelye. Kezdetben 3, később 2, majd 1 fő dolgozott ott, míg végül megszűnt a műhely.”

Olyan hallgatókat kell kibocsátanunk, akik elegendő elméleti és annál több gyakorlati ismeretnek vannak birtokában. Pontosan definiálni kell a BSc és MSc közötti különbséget. Az egyes képzési formákon belül meg kell találni a tantárgyak közötti egyensúlyt. A képzést mind számszerűségében, mind tartalmában hozzá kell igazítani az ipari igényekhez, hogy minden diplomás megtalálja a helyét a szakmában. Ehhez persze az is szükséges, hogy megváltoztassuk az oktatási módszereket már az általános és középiskolákban. Fontos, hogy csak olyanok jelentkezzenek műszaki egyetemre, akiknek nem gond a négyzet területének kiszámítása, vagy a másodfokú egyenlet megoldása.”

A tartalmas összefoglalót ezúton is köszönjük!

Scherezádé

A katedra másik oldalán

E havi számunkban mindenki kedvenc Anyagismeret-előadójával, dr. Buza Gáborral beszélgettem a diákéveiről, kutatómunkájáról és kedvenc szabadidős tevékenységeiről.

Hogyan emlékszik vissza a miskolci egyetemi éveire?

Kezdetben göröngyösek, aztán zökkenőmentesek, a végén pedig felhőtlenek voltak. A kezdet azért volt kicsit nehéz, mert nem gimnáziumban végeztem, hanem szaktechnikumban. Ennek az lett a következménye, hogy azt se hallottam, mi fán terem a deriválás, integrálás. Az első matekelőadás után kicsit meg is rettentem, hogy innen úgy ki fognak engem vágni, mint a huzat. De a szemeszter végére helyrerázódtam matekból, mert megismertem jövendőbelimet, aki nagyon szorgalmas leányzó volt, így ha vele akartam tölteni az időt, nekem is tanulnom kellett. Aztán mivel Csepelre, a Kossuth Lajos Kohó- és Gépipari Technikumba jártam, és ott öntészként végeztem, a szakmai tárgyakkal nem igazán volt gondom. A kezdeti nehézségek után belerázódtam a tanulásba, és egymást követték a TDK-k, országos TDK, nemzetközi konferenciák, így a szigorlati tárgyakhoz eljutva egészen jól álltam a tanulmányaimmal.

Mennyire vett részt a közösségi életben?

Ha arra kíváncsi, voltam-e KISZ titkár, hát az nem! De persze voltak szakestélyek, kirándulások, bulik, nyári termelési gyakorlatok, amelyeken mindig részt vettem, részben szerveztem is. Közösségi élet szempontjából Miskolc igen sajátos volt az akkoriban határozottan meglévő kétféle közösség miatt. Egyrészt volt az Egyetemvárosban a kollégiumok egyetemi közössége, másrészt a városiak (miskolci lakosok, albérletesek) közössége. A nagyobb vonzerővel bíró az egyetemi volt. Egyik legemlékezetesebb esemény a bolondballagás volt, melyen többek között elmentünk a Tanulmányi Hivatalba, elkértük a befizetést igazoló jegyeket, beletettük egy koporsóba, felvonultunk az UV-dombra, és teátrális körülmények között elégettük az összes UV (utóvizsga) jegyet.

„Elmentünk a Tanulmányi Hivatalba, elkértük a befizetést igazoló jegyeket, beletettük egy koporsóba, felvonultunk az UV-dombra és teátrális körülmények között elégettük az összes UV (utóvizsga) jegyet...”

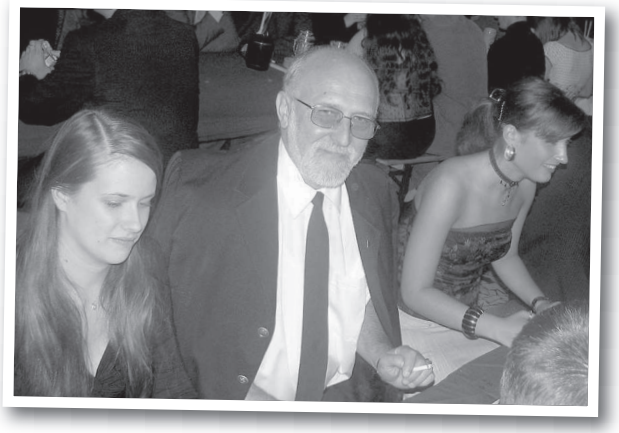
Milyennek találja a közösségi életet jelenleg a Közlekkaron?

Teljesen másnak, mint az akkori. Másak a szabadsági fokok. Egyébként nagyon kedvelem, és azt remélem, érzik is a hallgatók, hogy szeretek ebben a hallgatói közösségben tanítani, mert értelmesek, intelligensek. Még az esetenkénti viccelődéseimet is jól veszik. Belevonnak a játékaikba, amit én örömmel és megtiszteltetésként veszek. Egyedül a feleségem nem nézni néha jó szemmel, hogy egy-egy szakestély után éjfél körül, pontosabban: esetenként jóval utána csámborgok haza.

Hogyan alakult a szakmai élete az egyetem után?

1975-ben a diploma védésekor, pontosabban a védés és az eredményhirdetés között, az egyik bizottsági tag, Dr. Fusch Erik professzor úr odajött hozzám, és kérdezte, hova megyek dolgozni. Mondtam, hogy a soroksári öntödébe. Ő erre rávágta, hogy maga nem megy oda, hanem a Vasipari Kutató Intézetbe fog. Én erre mondtam: dehogy megyek, én szeretem az öntészetet, azzal akarok foglalkozni! Végül neki lett igaza, ő volt a vezetője a Fémtani osztálynak a Vasipari Kutató Intézetben.

Nem bántam meg. Olyan lehetőségeim voltak, amilyenekről álmodni sem mertem. A legfelhőtlenebb kutatói boldogságban volt részem, hiszen nagyon fiatalon vehettem részt például a Farkas Bertalan űrrepüléséhez kötődő magyar űr-anyagtechnológiai kutatásokban, fejlesztésekben. Akkor bármire volt ott szükségünk, azonnal megkaptuk, legyen az különleges anyag vagy technológia. Azokban a hónapokban „ész nélkül” dolgoztam a kutatóintézetben, mert a határidők nagyon sürgetőek voltak. Az űrhajó fellövését nem hozzánk igazították. A kísérleteknek időre készen kellett lenni, nem babra ment a játék. De ettől függetlenül, kutatói szemmel az tényleg egy nagyon boldog időszak volt.



Később úgy alakult, hogy külföldi intézetekbe kerültem, hogy a már megszerzett tudásomat kicsit gyarapítsam. DAAD-ösztöndíjasként Németországban kutattam, majd tíz hónap lejárta után hazajöttem. Egy év múlva megint visszamentem, mert hívtak, és ekkor már a Max Planck Intézet adta az ösztöndíjat. Nagyszerű kutatásokat végeztünk, amiket én irányíthattam. Ott csak néha korlátozott bennünket az akkor hazánkban még gyerekcipőben járó számítástechnika. Volt olyan eset, hogy a modellező program, amit a karácsonyi szünet előtt elindítottam, még akkor is futott, amikor január közepe táján visszamentem.

Egyik kint tartózkodásom alkalmával hívott Bakondi Károly professzor úr (a korábbi Gépipari Technológia, ma Járműgyártás és -javítás Tanszék akkori vezetője), hogy nincs-e kedvem átmenni a BME-re oktatónak. Kicsit meglepődtem, de Düsseldorfból, telefonon keresztül nem akartam dönteni. Abban az időben arra akart minket mint kutatókat rávenni a Vasipari Kutató Intézet igazgatója, hogy önszántunkból adjuk el a kutatóeszközeink közel felét. Ezen a gondolaton nagyon felháborodtam, így fogtam magam, és 1987 szeptemberében eljöttem a Műszaki Egyetemre tanítani.

A következő jelentős esemény 1993-ban volt, amikor Pungor Ernő professzor úr, az akkori OMFB elnöke, mondta, hogy mivel az országban sok alkalmazott kutatóintézet ment tönkre, újakat kell alapítani. Kereste hozzá a szakembereket, és én is bekerültem a csapatba. Egy bizottság válogatta ki az első intézetek vezetőit. A kezdetekkor három intézet jött létre: egy Szegeden, egy Miskolcon és egy itt, Budapesten, a Bay Zoltán Anyagtudományi és Technológiai Intézet, aminek Gyulai József professzor úr lett az igazgatója, én pedig az ő helyettese. 2006 januárjáig voltam folyamatosan az intézet általános igazgatóhelyettese és mellékesen a lézertechnológia osztály vezetője. 2006 óta már én vagyok az igazgató.

Szerencsére a kinevezésemkor nem jelentett problémát, hogy a hallgatókat nem akartam itt hagyni. Nem szerettem volna megszakítani a kapcsolatomat az egyetemmel. Jelenleg főállásban az intézetnél vagyok igazgató, és úgymond részmunkaidős docensként tanítok az egyetemen.

Jelenleg milyen tantárgyakat oktat a karon?

A fő tárgy az Anyagismeret, mert elsősorban ebben szeretném a hallgatóság gondolkodását formálni. Formálni abban a tekintetben, hogy az egyébként nem egyszerű anyagtulajdonsági összefüggéseket megértsék, vagy olyan kapaszkodóik legyenek, amikre később is lehet építeni. Én arra törekszem, hogy egy világképet adjak át. Ezzel talán biztonsággal tudnak később is tájékozódni az anyagok világában. Műszaki mérnökök lévén, bárhová kerülnek is, biztos, hogy lesz valami közük a szerkezeti anyagokhoz. Ezenkívül még levelezősöknek, MSc-seknek és doktoranduszoknak tartok kisebb tárgyakat.

Milyennek tartja a hallgatók felkészültségét?

Alapvetően jónak tartom. Azokkal, akik anyagtudományi és gépész területen vannak, mindig könnyebb a dolgom, hisz ők azért ülnek itt, mert kifejezetten érdekli őket ez a téma. Az Anyagismeret tárgy esetében, mivel az a szakirányválasztás előtt van, kissé nagyobb a szórás. Körülbelül a szemeszter közepén kezd polarizálódni a társaság. Lesz, aki kedveli a tárgyat, lesz, aki nem. Ez látszik rajtuk. Igyekszem mindig a szemükbe nézni, és abból kiolvasni, követik-e a gondolataimat, vagy másképp kell elmesélni azt, amit fontosnak tartok.

„Meg kellene találni az utat, hogy azt, amit csinálnak, ne robotnak érezzék, hanem egyfajta szórakoztató, üdítő foglalatosságnak.”

Meséljen a szakestélyekhez fűződő viszonyáról!

Annak idején, 1999-ben megkerestek a diákok (alias Ákicica fővezényletével), hogy szakestélyt szeretnének szervezni. Akkor nem találtak olyan oktatót, akinek ebben tapasztalata lett volna. Őszintén örültem ennek, és amit tudtam segítettem. Az volt az első szakestély a kar életében. Fel is kértek, hogy a kupaavató beszédet tartsam meg. Talán nem is sikerült túl rosszul, mert sokáig rendszeresen, felkérésre, minden szakestélyen valamilyen beszédet kellett tartanom. Idővel úgy gondoltam, ezt a selmeci hagyományőrzést nem nekem kell magamévá tennem, hiszen én ebben nőttem fel miskolci diákéveim alatt. Ezért azt tanácsoltam a diákoknak, hogy vonjanak be minél több hallgatót és oktatót a szakestélyek szervezésbe és lebonyolításába. Most már szerencsére és igen nagy örömömre, sok oktatótársam aktív részese a szakestélyeknek. Ennek ellenére minden alkalommal készülök a találkozásra, tudom, mikor lesz, és általában már napokkal előtte gondolok rá, hisz minden szakestély egy külön élmény, mert egy kicsit mindig más.

A szabadidejében mit szeret csinálni?

Az egyetemi tanárok és kutatók nem nyolc órában dolgoznak, de mindig kell hagyni időt a szellemi felfrissülésre is. Önvédelemből, amikor otthon vagyok, eszembe nem jutnak a munkahelyi dolgok. De ez visszafelé is igaz, mert amint beérek a munkahelyemre, az otthoniakat felejtem el. Szerencsére kertes házban lakom, és nagyon szeretek barkácsolni, a növényekkel foglalkozni, bár az utógondozás sokszor a feleségemre hárul. Jellemzően szeretek hosszú távra tervezni, így van ez a kertrendezésben a növények ültetésével kapcsolatban is. A közelmúltban azon mesterkedtem, hogy a lányom szobanyulának egy kerti lakot építsek, mivel szerettem volna kint tartani, nem a lakásban. Egy nagyszerű, több rétegű, hőszigetelt, teraszos, padlásteres, előszobás nyúlházat sikerült építenem, és így mindenki boldog lett, még a nyúl is, mert azóta a kifutójában szabadon garázdálkodhat.

Milyen tanácsot adna a hallgatóknak az egyetemi tanulmányaikkal kapcsolatban?

A saját tapasztalataimból kiindulva tudom, hogy sokszor nagyon nehéz meglátni a szépséget, vagy másként fogalmazva a játékot a munkában, a tanulásban. Az ember sokszor a háta közepére sem kívánja az egyes tantárgyakat. Meg kellene találni az utat, hogy azt, amit csinálnak, ne robotnak érezzék, hanem egyfajta, megkockázatom, szórakoztató, üdítő foglalatosságnak. Még a nemszeretem tárgyak tanulása is sokkal kevésbé fogja terhelni a testüket, szellemüket. Ha saját magukkal megbeszélve el tudják ezt érni, lényegesen kevesebb energiával, összehasonlíthatatlanul nagyobb eredményt érhetnek el. Próbálják ki. Egy idő után tényleg nem is megterhelő.

Martina

Magyarország trolibusztörténete

Az alábbiakban egy olyan találmány rögös útjáról lesz szó, amely forradalmasítani látszott a közúti közlekedést, és amely napjainkban a környezetvédelem jegyében egyre kívánatosabb módja a felszíni személyszállításnak. Következzék hát hazánk trolibusz-közlekedésének története.

Szokásaimhoz híven, ezúttal is egy kis időutazásra invitálom kedves Olvasóinkat. A történet fonalát ezúttal is a dualizmus idején vesszük fel. Nem győzöm magasztalni ezt a korszakot, hiszen a kiegyezést követően hazánknak sikerült behoznia azt a több tízéves technikai, fejlődési lemaradást, amely annak előtte az országot jellemezte. Sőt mi több, nemcsak behoznia sikerült a nyugat-európai színvonalat, hanem túl is szárnyalnia azt, elég csupán a Kisföldalattira vagy a Budavári Siklóra gondolni. Ezúttal nem világraszóló újdonságról lesz szó, ráadásul a történetünk nem is a történelminek nevezett Magyarország fővárosában, Budapesten játszódik, hanem az északi hegyekben, a Tátra tövében.

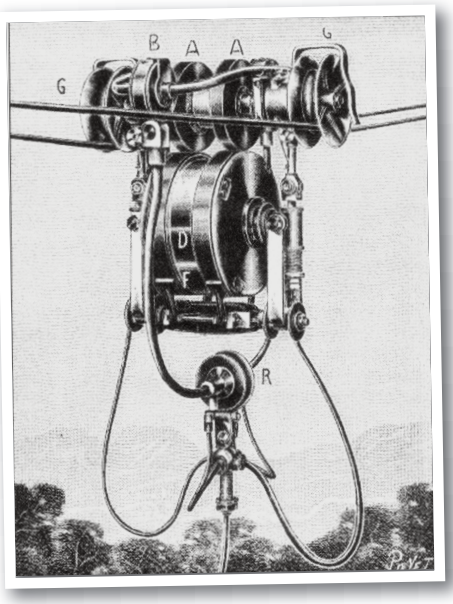
Előtte azonban egy-két gondolat magáról a technikáról, és annak fejlődéséről. Mint ismeretes, a mai, XXI. században használatos közlekedési formák mind megvoltak már a XIX. század végére, azóta csak a technológia fejlődött jelentősen, de a módszerek nem változtak. Itt elsősorban a vasúti szállításra kell gondolni, amely a gőzgép megjelenésével gyakorlatilag megalapozta azt a modern közlekedési kultúrát, melynek elsajátításáért oly sok kreditet kapunk. Nagy tábora van azoknak a történészeknek, akik azt vallják, hogy Watt találmánya indította el azt a kutatási folyamatot, amelynek köszönhetően ma már a másodperc töredéke alatt tudunk információt cserélni a világ másik felével. Ez egy sor egyéb, szintén mélyenszántó gondolatot vet fel, amelyre ezúttal nem térnék ki, inkább fókuszálnék a címtörténet folytatására.

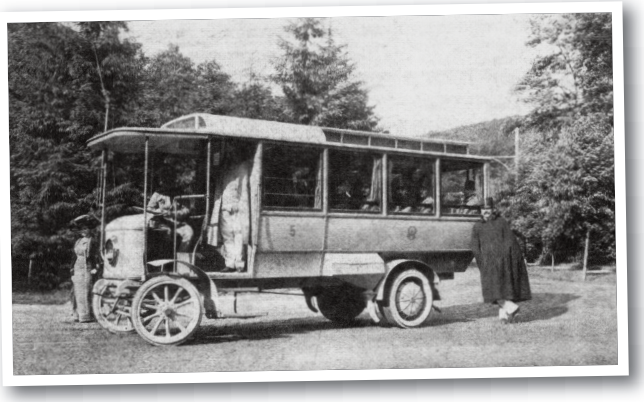
A gőzvontatás amellett, hogy gépesítette a közlekedést, sok egyéb kérdést vetett fel. Legfőbb sebezhetőségét a pocsék hatásfok jelentette, amelyen mindenképpen változtatni kellett. Ennek megoldásaként kínálkozott Jedlik Ányos találmánya, a villanymotor, amelyet az 1850-es évek végére fejlesztett ki, és működési elvét részletesen leírta. Találmányának jelentőségét azonban nem ismerte fel, és Werner Siemens 1867-ben szabadalmat nyújtott be rá. Ezáltal egyértelművé vált, hogy a villamos hajtás lehet az alternatívája a gőzvontatásnak, amelynek a csekély hatékonyságán kívül az is a hátránya volt, hogy igen roboszt tus felépítése miatt a vasúti használaton kívül másképpen nem is nagyon lehetett gazdaságosan alkalmazni. Az 1867-es szabadalmi kérelem után a villamos hajtás forradalma következett. Szó szerint mindent villamosítani igyekeztek, amiben forgó alkatrész volt. Első sikeres alkalmazásként a városi villamos hajtású vasutak terjedtek el. Röviddel ezután az omnibuszok villamosításán kezdek dolgozni a szakemberek. A legnagyobb kihívást a vezetékek elhelyezése és azoknak a járművel való összeköttetése jelentette. Ahhoz, hogy a mai felsővezeték-rendszer kialakuljon, számos tapasztalatnak és ismeretnek kellett összegyűlnie. A kezdetleges megoldások mai szemmel nézve igen primitívnek tűnhetnek, de ezek mind kellettek ahhoz, hogy ma biztonságosan lehessen üzemeltetni a trolibuszokat. Kísérleti jelleggel tehát megkezdődtek az omnibuszok villamosítási kísérletei. Főleg az olyan hegyvidéki területeken volt sürgető a megoldás, ahol a terepviszonyokból adódóan a lóvontatás nem bizonyult hatásosnak.

Történetünk itt éri el a történelmi Magyarországot. Elsőként a magas hegyekben, lehetetlen terepviszonyok mellett próbálták megvalósítani a villamos vontatást. A legelső települések, melyek között helyközi jelleggel terveztek bevezetni ilyen eszközt Poprád és Ótátrafüred voltak. Nem véletlenül, hiszen a két település között 400 méter szintkülönbség van úgy, hogy mindössze 10 km a köztük lévő távolság. Ez persze mai szemmel és mai technológia mellett nem nagy emelkedő (mindössze 4%), de akkoriban az út lovaskocsival két órát vett igénybe. A legfőbb oka annak, hogy ide nagyobb kapacitású eszközt szerettek volna telepíteni, az volt, hogy a közlekedés fejlődésével egyre nagyobb számú turista igyekezett a hegyi gyógyvizekhez eljutni.

1904-et írtak, amikor sor került az első kapavágásra, és megkezdődött a Poprádot Ótátrafüreddel összekötő villamoskocsi-üzem építése. A munkálatok sebesen zajlottak, de a kocsikat szállító cég csőd közeli helyzete miatt az eredeti időpont helyett az átadásra csak pár hónappal később, augusztus 4-én került sor. A sikeren felbuzdulva az országban még két másik helyen telepítenek villamoskocsi-járatokat, Nagyszeben és Pozsony környékén. A kezdeti sikerek után azonban egyre gyakrabban merültek fel technikai problémák; a leggyakoribb az volt, hogy az eső következtében a jármű beázott, és zárlatos lett. Voltak áramütéses balesetek is, és mivel a fejlesztők nem tudták garantálni, hogy meg tudják akadályozni ezek megismétlődését, 1915-re mindhárom működő villamoskocsi-üzemet felszámolták. Ezzel lezárult a magyarországi trolibuszozás hőskora.

A két világháború között a trolibusz világraszóló térnyerésbe kezdett. Ez alapvetően annak volt köszönhető, hogy kezdtek elterjedni a könnyűacél szerkezetű járművek, a levegővel fújt gumiabroncsok, melyek összességében lehetővé tették a nagyobb utasterek kialakítását és a nagyobb sebesség elérését. Igaz, hogy ezeknek köszönhetően az autóbuszok is egyre szélesebb körű alkalmazást nyertek, de az akkori üzemanyagárak mellett a trolibuszokat sokkal gazdaságosabban lehetett üzemeltetni. Immár a trianoni Magyarországon először Budapesten merült fel az igény trolibuszüzem kiépítésére. 1923-ban, amikor a legendás BSZKRT létrejött, azt a feladatot kapta, hogy öt új villamos vonalat alakítson ki, az egyiket Óbudán, a Vörösvári út – Óbudai temető közötti útvonalon. 1927-re a vállalat megszervezte az omnibuszok autóbuszokkal történő felváltását, azonban a főváros vezetősége nem elégedett meg ezzel a megoldással. Ennek hatására 1929. április 4-én kezdődött meg a vonal közigazgatási bejárása, azonban az akkori tervekkel szemben több kifogást fogalmazott meg az Államépítészeti Hivatal. A BSZKRT a terveket átdolgozta, de végül nem villamos, hanem „sín nélküli villamos autóbusz” vonal kiépítését javasolta. A legfőbb érv az építés mellett anyagi jellegű volt, mivel a trolibusz üzem kiépítése feleannyiba került, mint egy villamos vonal telepítése. 1930-ra a közlekedési vállalat határozatban tudatta, hogy szándéka végleges a trolibuszvonal építését illetően. Az egyetlen problémát „csupán” azt jelentette, hogy a használni kívánt járműveket itthon nem tudták legyártani, mivel nem volt olyan vállalat, amely rendelkezett volna kellő tapasztalattal villamos hajtású buszok gyártásának terén. Így a választás egy angol vállalatra esett, amely hajlandó lett volna bérbe adni saját trolijai közül kettőt, ám igen borsos árat kértek a tranzakcióért. Legfőképpen ez indokolta, hogy a BSZKRT mégis hazai vállalatokat keresett meg. Elsőként a Ganz, majd az Állami gépgyár (MÁVAG) is jelezte, hogy kísérleti üzemben, térítés nélkül átengedne egy-egy trolibuszt városi kipróbálásra. Anyagi oldalról sokkal kedvezőbb ajánlat volt ez, viszont semmi sem szavatolta az üzem biztonságos működését. Közben pedig vészesen telt az idő, és már 1932-ben járunk, amikor a két gyár végül megkezdte a trolibuszok gyártását. Érdekes tény azonban, hogy a gyártást úgy kezdték meg, hogy még nem volt szerződésük a járművek átvételére a fővárosi közlekedési vállalattal. Erre ma aligha lenne hajlandó bárki is.





Egy sor érdekes felvetés és javaslat után végül 1933. december 16-án, szombaton sor került az óbudai trolibusz (korabeli szóhasználat szerint trolley bus) vonal átadására. A vonal járműveit végül ténylegesen a két itthoni vállalat adta, és a hőskori járművektől eltérően már a maihoz egészen hasonlatos alakjuk volt. Az egyetlen szembetűnő különbség, hogy az ajtók a menetirány szerinti baloldalon voltak, aminek egészen egyszerűen az az oka, hogy ekkor még baloldali közlekedés volt hazánkban. A trolibuszok nagy sikert arattak az utazóközönség, és a BSZKRT vezetőségén belül is. Egy év üzem után összehasonlító elemzések kimutatták, hogy a trolibuszüzem 4-5 fillérrel olcsóbb futott kilométerenként, mint az autóbusz. Ebből adódóan felmerült a többi autóbuszvonal villamosítása is, azonban ezek a tervek a gazdaság nehéz helyzetére való tekintettel várattak magukra.

Érdekesség, hogy az óbudai autóbuszvonal számjelzése 7-es volt, amelyet a trolibusz örökölt annak bevezetésekor. Egy 1936-ban kelt vállalati határozat szerint azonban az akkor még egyetlen trolibuszvonal a ’T’ jelzést kapta, a 7-es jelzést pedig megkapta a Rákóczi úton közlekedő autóbuszvonal.

Ezzel megkezdődött Budapest „trolibuszosítása”, amely egészen napjainkig elhúzódott. Természetesen még számos érdekességet tartogat a fővárosi trolibusz-közlekedés története, amelyeket sajnos ekkora terjedelemben nem áll módomban teljes mélységében bemutatni. Ha azonban érdekli a kedves Olvasót, hogy mi köze van Sztálinnak a budapesti trolikhoz, és mi az utolsó, máig fennmaradt szimbóluma a kommunizmusnak hazánkban, akkor mindenképpen látogasson el a *kozhir.bme.hu* oldalra, ahol a teljes történet, képekkel részletesen illusztrálva megtalálható.

Pál

Közlekes hobbik

A legtöbb embernek átlagos hobbija van, mint például a foci vagy a számítógépezés. Közlekkarosokra jellemző lehet még valamilyen, a járművekkel kapcsolatos hobbi. E cikkben azonban öt közlekes nem hétköznapi hobbijával ismerkedhetünk meg.

Siklóernyőzés

Molnár Péter másodéves közlekkaros hallgató, aki 2-3 éve ismerkedett meg a siklóernyőzéssel. Egyik barátja mutatott neki videókat arról, hogy milyen is ez a sport valójában, s az izgalmas felvételek láttán rögtön az ég szerelmese lett. Amit fontos tudni, hogy a siklóernyőzés nem tévesztendő össze az ejtőernyőzéssel. Míg utóbbiak egy repülőből ugranak ki, és csak zuhannak lefelé, addig a siklóernyős egy többé-kevésbé kopár domboldalról emelkedik fel, akár több ezer méter magasba. De azzal sem árt tisztában lenni, hogy ebben a sportban a magyarok az élmezőnyben vannak: mi vagyunk a világbajnokok acróban (akrobatikus siklóernyőzés), valamint magyar a leghosszabb távot repült nő is.

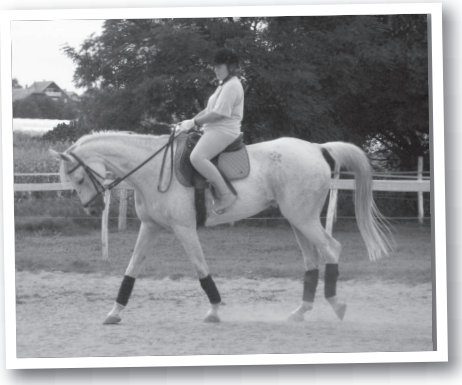
Péter a tényleges ernyőzést csak 2009 szeptemberében kezdte el, egy intenzív alaptanfolyam keretein belül. Egy ilyen kurzus 8 napig tart, de olyankor reggeltől estig "tanul" az ember. (A tanfolyam körülbelül 70000 forintba kerül, ami magába foglal mindent: oktatás, teljes felszerelés, biztosítás, bejelentés a hatóság felé.). „Már az első nap első felében elemelkedtem a földtől, persze ekkor még csak pár méterre és pár másodpercre, de az is fantasztikus élmény volt"- nyilatkozta Péter. Sajnos a téli időjárás nem kedvez ennek a sportnak, és egy egyetemista számára a zh-k és vizsgák ugyancsak hátráltató tényezőt jelentenek. Ám az iskola jelentette nehézségek után felüdülés lesz újra visszatérni: „Lassan itt a tavasz, jön a jó idő, és újra hódolhatok a sportnak."

A siklóernyő az ejtőernyőből kifejlesztett repülő- és sporteszköz, amely a madarakhoz hasonlóan a szél energiáját és a felfelé szálló légáramlatok felhajtó erejét használja a földről való felemelkedéshez és a repüléshez. A sportág hivatalos neve függővitorlázás. Újabb változataira, a motoros siklóernyőkre már kis teljesítményű belsőégésű motor is fel van szerelve, amely egy propellert hajt meg. A siklóernyő elődje a paplanernyő, melyet ma is sokszor összekevernek kifinomultabb és biztonságosabb változatával, a siklóernyővel.

Lovaglás

Davidesz Magdi kedvenc időtöltéséről, a lovaglásról mesélt nekünk:

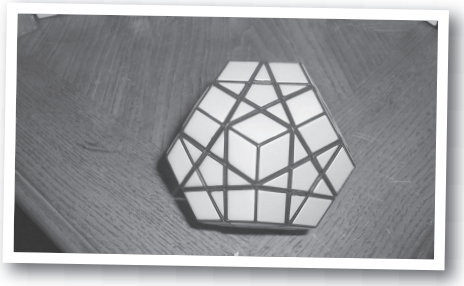
„Idestova hét éve lovagolok rendszeresen, ebből négy éve saját lovon. Azért szeretem elsősorban ezt a sportot, mert a legtermészetközelibb kikapcsolódás, amit csak el tudok képzelni. Határozott ellenpólusa a gépies, keretek közé szorított mérnöki tanulmányoknak: szabad, kötetlen, békés. Ugyanakkor a sebességet szerintem egy ló hátán jobban meg lehet tapasztalni, mint egy kocsiban.



Bár komoly erőkifejtést nem igényel a sportág, hosszú türelemjáték a szükséges izmok fejlesztése, ezeknek a többségét ugyanis az ember általában nem használja. Ennek ellenére a lovaglást inkább szellemi sportnak tartom, mert minden mástól eltérő odafigyelést igényel, és éppen ezért pihentető. Az pedig minden testi fáradságot megér, ha a Föld legesztétikusabb mozgású állatával együttműködve dolgozhatok."

Kockázás

Kucsera Tamás elsőéves hallgatót gyakran látni Rubik kockával és ehhez hasonló egyéb eszközökkel, íme, az ő története:



„Két éve láttam egy osztálytársamnál egy kockát, és felvetődött bennem a gondolat, hogy miért nem tudom én ezt kirakni. Másnapra már ki tudtam! Bár sajnos nem magamtól, a neten kerestem hozzá kirakási útmutatót, és egy délelőtt elég volt hozzá, hogy stabilan ki tudjam rakni, pedig akkor fizikai formában létező kockám még nem is volt, egy számítógépes programmal gyakoroltam. Most jöhetnék azzal a közhellyel, hogy a kockázás egy életforma, és valószínűleg nem is mondanék hülyeséget. A kockások közösségébe jó tartozni, kitűnő társaság, többnyire hasonló érdeklődéssel - az általam ismert kockások túlnyomó része műszaki beállítottságú, a BME-re is sokan járnak, valószínűleg jövőre a Közlekkar is még egy kockással gazdagabb lesz, és a későbbi évekre is megvan az utánpótlás. És persze az is tetszik, amikor a buszon kockázva látom az emberek arcán, hogy: Márpedig így tekerni a kockát nem lehet!"

A Rubik kockához hasonló logikai játékok: Megaminx, Gigaminx, Pyraminx, Skewb, Square-1, Magic, Master Magic, Clock, Mirror Blocks, Fisher's cube, Floppy, Super Floppy, Hungarian Rings, Bábeltorony, 2x2x2 és 3x3x3 varikon, kígyó, Master pyramorphinx, Rubik 360 stb.

Éneklés

Stifter Balázst kérdeztük hobbijáról, az éneklésről:

„A dombóvári gimiben kezdtem az éneklést a „helyi Megasztáron”, ami akkor még csak poénnak indult. A többiek már akkor mondogatták, hogy miért nem veszem ezt komolyabban? Ők láttak bennem fantáziát ezen a téren, de én akkor még csak hülyeségnek fogtam fel.

Később, amikor jöttek az első felkérések, elgondolkodtam, hogy talán mégis kellene valamit kezdeni az énekléssel, így mikor felkerültem Pestre, megkerestem egy jóhírű énektanárt. Jártam hozzá egy évet, de anyagiak miatt abba kellett hagynom egy ideig.

Megismerkedtem szakemberekkel, zenészekkel, egyre inkább olyanokkal, akik profizmusukkal erősítették bennem az önbizalmat, és így kezdtem egyre komolyabban venni ezt a pillanatnyilag még hobbinak nevezett pályát. Egy falunapon megismerkedtem egy korombeli hölggyel, Páli Petrával, akit ugyanúgy meghívott énekelni az ott zenélő zenekar, mint engem. Nem is ismertük egymást, mégis egyszerre hívtak fel minket a színpadra néhány szám erejéig. Akkor még nagyon méregettük egymást, de ahogy lement az első szám, meg voltunk elégedve egymás munkájával, azt gondoltuk, hogy elsőre nem is rossz.

Megbeszéltük, hogy folytatni kéne ezt a közös munkálkodást valamilyen úton-módon. Végül kipattant a fejemből, hogy készítsünk karácsonyra a szülőknek, nagyszülőknek egy otthoni CD-t. Ahogy nekiálltunk, rögtön éreztük, hogy ebből nemcsak karácsonyi ajándék lesz, szóval a lehető legtöbbet kellene kihozni belőle. Egy jogvédő irodánál rögtön engedélyt kértünk a CD-nken szereplő számok felvételére, ezután 3 hónap kemény munkával elkészült a mindkettőnk által várva várt első CD. Az egyik rádió tamási részlege a hír hallatán rögtön egy órás műsort ajánlott nekünk, amit örömmel elfogadtunk. Most helyi, illetve környékbeli tévék kerestek meg minket, hogy interjút készítsenek velünk. A CD-n összesen 12 szám szerepel, ebből 9 musical, 2 könnyűzene és 1 operett.

Persze nem egy profi munka, amit elsőre elkészítettünk, de a dolgok jelenlegi állása mellett megtettük a tőlünk telhetőt. Pozitív tapasztalatunk az volt, hogy egymás hibájára rá tudtunk mutatni, és ezáltal egymást fejlődésre tudtuk késztetni.”

Az animét fordító

Farkas Mariann szabadidejében animéket fordít:

„Körülbelül 5-6 éve kezdődött ez az egész: a tévét nézve egy számomra ismeretlen stílusú rajzfilmre vetődött a tekintetem. Innentől kezdve kerestem, hogy mikor és hol fogják leadni a következő részét. Mint később megtudtam animének nevezik ezt a műfajt.

Az internet segítségével egyre jobban sikerült belemélyülnöm ebbe a dologba, és egyre több műfaját ismerhettem meg. Középsuliban megismerkedtem egy rajongóval, akit azóta is az egyik legjobb barátnőmnek nevezhetek, és ő még jobban bevezetett ebbe a “világba”. Bár igaz, ő maga nem fordít. Az ötlet, hogy fordítsak, már rég megvolt, de csak a közelmúltban lett rá időm és türelmem, hogy jobban bele tudjak merülni ebbe a témába. Igazából emberekkel ismerkedtem meg, és különböző Animeconok-ra jártam el. Az első fordítócsapatomra pedig úgy találtam rá, hogy egyik jelenlegi főnököm, Rocky egy közösségi oldalon keresett fordítót, én pedig jelentkeztem nála.

Az Animecon az animét, mangát és a japán kultúrát kedvelők összejövetele. Általában kétnapos szokott lenni. Van egy tavasszal, nyáron és ősszel. Ilyenkor különböző posztereket, mangákat, PVC figurákat, animéket, pólókat, japán kajákat lehet vásárolni, valamint vannak vetítések, bemutatók, cosplay-ezés (jelmezes felvonulás), AMV vetítés és este buli.

Az egyetem mellett kevés időm van a fordításra. Ez egy kicsit kedvfüggő időtöltés, általában havonta 2-3 fejezetet fordítok. Az igazat megvallva vannak, akik egyedül fordítanak, de mi általában nem magunknak csináljuk, hanem azoknak, akik nem tudnak olyan jól angolul, hogy megértsék az angol feliratokat. Erre a célra Fansub csapatok jönnek létre, melyek tagjainak száma változó. Én például két csapatnak is tagja vagyok. Míg az egyik ilyen csapat csak mangákkal (japán képregények) fordításával, addig a másik mind animék, mind mangák fordításával foglalkozik. A fordítások általában a csapatok weboldalán szoktak lenni, de van úgy, hogy egy oldal összegyűjti őket, s így elérhetővé válnak.”

Judit & Eszti

Mérnöki csodák

E cikk egy olyan sorozat első darabja, amelyben a mérnöki bravúr néhány remekét mutatjuk be. Most a világ legmagasabb épületéről és két különleges hídról olvashattok.

Burdzs Khalifa

A technika fejlődésével újabb és újabb épületek érdemlik ki a magassági rekorder címet. Az aktuális csúcstartó nem más, mint a január elején átadott Burdzs Khalifa felhőkarcoló, amely 828 méteres magasságával alaposan „rálicitál" az eddigi éllovas Taipei 101-re (509 m).

Az akár 95 km távolságból is látható, messziről égbe meredő tüskére emlékeztető épület 1,5 milliárd dollárból, azaz mintegy 290 milliárd forintból épült. A munkálatok 2004-ben kezdődtek. Az építkezés folyamán nem lehetett tudni, pontosan mekkora is lesz a torony végleges mérete, a kivitelező cég, a chicagói székhelyű Skidmore, Owings & Merill szakembere úgy fogalmazott: egyfajta „felfedezőút, tanulási folyamat" volt ez a munka.

Az épület 192 darab, 50 méter mélyre ásott, 1,5 méter átmérőjű és 43 méter hosszú pilléren nyugszik, melyek össztérfogata 45 ezer m^3. A felhőkarcoló teljes szerkezetéhez 330 ezer m^3 betont és 39 ezer tonna betonacélt használtak fel a 22 millió munkaóra alatt. Az egyre magasabbra növő épületnél egyre nagyobb nehézséget jelentett a beton megfelelő magasságra való pumpálása; ezt egészen a 156. emeletig, azaz 606 méteres magasságig kivitelezték, a felsőbb emeleteknél viszont már könnyebb acélszerkezeteket használtak. A torony csúcsa tulajdonképpen egy 200 méteres acéltüske. A négyezer tonnás, teleszkópos acélárbocot az épület belsejében szerelték össze, és onnan tolták ki.

Tulajdonképpen az egész egy vertikális város, ahol csúcsra járatva 12 ezer ember él vagy dolgozik majd.

A felhőkarcoló alaprajzát a pókliliom ihlette, amelynek egyszerűsített változata iszlám építészeti motívum: háromcsúcsú csillagra vagy egyenlő szárú ipszilonra emlékeztet. A három ág egy központi mag körül húzódik és az alaptól felfelé haladva spirálisan csökken. Az épület a központi torony körül emelkedő, egyre rövidülő tornyok rendszeréből áll. A tornyok egymást támasztják. Méretük minden oldalon különbözik, megakadályozva, hogy egy szinten összegződjön a különböző irányú szelek nyomása.

A Burdzs Khalifa nemcsak a legmagasabb épület a világon, de egyúttal a legtöbb emelettel, a legmagasabban elhelyezkedő lakószinttel, legmagasabb látogatható szinttel és a legmagasabb kilátószinttel rendelkező is, egyúttal itt található a leghosszabb lift is. A teljes emeletszám 206, de a 160. szint felett már csak kommunikációs berendezések vannak. Tulajdonképpen az egész egy vertikális város, ahol csúcsra járatva 12 ezer ember él vagy dolgozik majd. 1044 luxuslakás és 49 szintnyi luxusiroda kapott benne helyet, valamint az első Armani Hotel, éttermek, fitneszterem, uszoda, kilátóterasz, üzletek, egy pláza és egy 11 hektáros park is. Tűz vagy más veszély esetén a 35 emeletenként elhelyezett, túlnyomásos, légkondicionált óvóhelyeken húzhatják meg magukat a bent tartózkodók.

A felhőkarcolóban 57 felvonó és nyolc mozgólépcső üzemel. A tervezők aprólékosan kidolgozott liftes infrastruktúrát alakítottak ki. A földszintről induló expresszliftek az épület meghatározott régióiba emelkednek. A csomópontokból pedig a közelben található végcéljához liftezhet a kedves utas. Ezeken a helyeken, mint egy pályaudvaron, boltok, kávézók és újságárusok működnek. A bonyolult átszállási struktúrát számítógépes rendszer támogatja. Az utasok érintőképernyőn jelölhetik meg a célállomást, és a rendszer ahhoz a felvonóhoz irányítja őket, amellyel a leggyorsabban juthatnak a kívánt emeletre vagy legalább annak közelébe. A normál liftek 9 métert emelkednek másodpercenként, a látványlift 10-et.

A környezetvédők aggályukat fejezték ki az épülettel kapcsolatban, mely a világ legpazarlóbbjai közé tartozik. Az üzemeltetés során akár 36 Megawatt energiára is szükség lehet, valamint naponta 1 millió liter vizet használnak el, és csak a hűtéshez 10 ezer tonna folyadékot keringetnek. A hivatalos kommunikáció hangsúlyozza: a hűtővíz jó részét összegyűjtik, és a felhőkarcoló körüli parkban használják fel. A felhasználás egy 30 hektáros sivatagi tó táplálását és egy 200 méteres sugármagasságú szökőkút működtetését jelenti…

Az ünnepélyes megnyitóra január 4-én este került sor, mikor is a nagyszabású ceremónia során a tornyot Burdzs Khalifa névre keresztelték. A névadó nem más, mint az Egyesült Arab Emirátusok elnöke és Abu Dhabi uralkodója, Khalifa Bin Zayed. Ezt a gesztust magyarázza, hogy Abu Dhabi nemrég 10 milliárd dollárnyi támogatást adott a Dubai Emírségnek, megmentve ezzel azt a gazdasági csődtől.

Pazar hidak

Az egy lábon álló kilátó…

Itt egy híd, eszméletlenül jól néz ki, ötletes meg minden, és semmit sem lehet tudni róla. Végignéztem néhány könyvet, meg az internetet, de még csak meg sem említik, hogy ki tervezte, miért, mikor, kinek, mennyiért. Semmit… Ha direkt az inkognitóra játszott a főmérnök, akkor tessék, ezt így kell csinálni. Meg hidat is.

Langkawi. Azt jelenti, hogy vöröses barna sas, egyébként meg egy Malajziához tartozó sziget (pontos neve: Palau Langkawi). 1996 óta rendeznek itt profi országúti kerékpárversenyt. Egyébként a szigeten festői körülmények uralkodnak: esőerdőkkel benőtt hegyek, csodálatos tengerpart és fűszoknyás maláj lányok. 32 Celsius-fokos átlaghőmérséklet. Festői tájban festői híd. Amiről alig tudunk valamit. Mindössze azért építették, hogy a vastag pénztárcájú európai turista átkémlelhessen Malajziából, bocsánat, Langkawiból Thaiföldre.

A rácsos hídpálya 125 méter hosszú és 1,8 méter széles, ívesen borul a dzsungel fölé. Tengerszint feletti magassága 650 méter.

A rácsos hídpálya 125 méter hosszú és 1,8 méter széles, ívesen borul a dzsungel fölé. Tengerszint feletti magassága 650 méter. A szerkezet 8 kábel segítségével egy 87 méteres ferde pilonra van függesztve. Az íves szerkezet két végén egy-egy kilátó van, hogy aki megunta a tenger és a távoli Thaiföld kémlelését, szétnézhessen a szomszédos szakadék felett is. A hídra, ami tulajdonképpen nem is híd, hanem egy íves, függesztett kilátó, csak libegővel lehet feljutni, ami a dzsungel fölött már önmagában véve is külön élmény lehet. Nagyon környezetkímélőn úgy alakították ki, hogy az őserdőbe ne kelljen utat vágni. Így lett a felvonó a világ leghosszabb (2,2 km-es fesztávú) libegője.

Ezek a hírnév elől inkognitóba menekülő mérnökök mindenre gondoltak. Úgy alakították ki a függőhidat, hogy a tengeribetegségtől rettegő látogatók is bátran felmenjenek a kilátóba. A nagy magasság, a híd karcsú szerkezete és hihetetlen megoldásai pszichológiai bizonytalanságot keltenek a turistákban, és ezt ellensúlyozták az építők a hajópadlószerű járófelülettel, dupla acélkorláttal, és az ez alatt végighúzódó drót védőhálóval. Ennek ellenére az erős tér- és hídiszonyban (Mert komolyan, ilyen is van! Hivatalos neve: gefirofóbia.) szenvedőket nem biztos, hogy kárpótolja a bámulatos kilátás.

… és a pislogó szem

Még egy pazar híd, de kicsit közelebb. A pörgő-forgó, csillogó-villogó Millennium hidat a Newcastle és Gateshead nevű városok között húzták fel 2001-ben. A britek nagyon odatették minden tudásukat, és simán lekörözték vele a londoni Tower hidat.

A csiki-csuki, azaz a híd 40 fokkal történő elfordítása 4 percet vesz igénybe.

Newcastle és Gateshead egyébként egyesülni akar, és ennek szimbólumaként építették a hidat. (Meg állítólag azért, hogy a művészetet kedvelő newcastle-iek könnyebben átérjenek a túlparton lévő, modern művészeti kiállítóterembe.) Nagyon trükkösre sikerült. Mármint a híd. A tervező cégnek szem előtt kellett tartania a Tyne-folyó hajóforgalmát, és más megoldás nem jutott eszükbe, csak a híd forgatása. Ezzel megalkották a világ első billenő hídját. A hídszerkezet két acélívből áll, a két rész közös ívgyámon nyugszik, és a két ív által kifeszített síkok szöge fix. Az egyik ív hordozza a terhet, amit a gyalogosok és a biciklisek jelentenek, a másik meg feszítőkábelek segítségével támogatja. A szerkezet a híd két végén található csuklókat összekötő tengely körül fordul el. Az egészet úgy kellett megtervezni, hogy a híd kibírja, ha egy 4000 tonnás, 4 csomóval haladó hajó belerohan. Ezért védőkorlátokat építettek a vízbe, hogy a rossz irányba (ívgyámok felé) haladó hajókat visszatereljék a helyes útra, a folyó közepe felé.

A csiki-csuki, azaz a híd 40 fokkal történő elfordítása 4 percet vesz igénybe. Ez évente körülbelül 200 alkalommal történik meg, szóval turistaként érdemes úgy megtervezni a kirándulást, hogy legalább egy nyitást lássunk. Műszaki újítás három dologban fedezhető fel: az egyik a görbe tengelyű átkelőfelület, a másik az átlós ívről alálógó hídpálya, a harmadik és a legjellemzőbb az egyáltalán nem szokványos nyitási mód.

2008-ban a két fent nevezett város nyerte el Európa kulturális fővárosának címét, ezzel is közelebb kerültek egymáshoz. A rendezvénysorozat és a megtisztelő cím jelképe a Millennium híd lett, aminek apropóján a szerkezet különleges világítást is kapott. Az elsődleges szempont az volt, hogy a híd tükröződjön a folyóvízben. A színeket folyamatosan váltogatják, a színjáték és a mozgás miatt a híd úgy néz ki, mint egy pislantó szem.

De az egész hídban szerintem a legnagyobb ötlet és legnagyobb poén az a takarító-berendezés, aminek a segítségével minden nyitáskor megtisztítják a hidat a szeméttől és a falevelektől.

Lau, Freety

Véled utazom, Ámerika

Bizonyára láttatok már olyan filmet, amelyben az egyik szereplő álmos reggelen az iskolabusz-megállóban áll, vagy a hátsó ablakon keresztül látszik, hogy fut a jármű után. A tengeren túl az iskolabusz a mindennapi élet része, nálunk azonban ritkaság. A budapesti Bornemisza Péter Gimnáziumban tettem látogatást két itthoni példánynál.

A XIX. század végétől létezik a műfaj, először a Wayne Works gyár által készített ló vontatta iskolakocsik szállították a gyermekeket iskolába. A II. világháború után Kanadában és az USA-ban sorra épültek az iskolák, ezzel és a baby-boom jelenségével együtt megnőtt az igény az (akkor már zárt, saját motorral rendelkező) iskolabuszokra. 1950-ben megalapult a ma is jelentős Blue Bird iskolabuszgyár, és a jármű legnépszerűbb városi típusa, az All American. Később mégis a „csőrös" buszok terjedtek el, és a mai napig meghatározóak az utóbbi évtizedben megjelent iskola-midibusszal együtt.

Talán nincs is jármű, amelyet több szabvány kötne Amerikában, mint az iskolabuszt. A folyamat korán kezdődött: 1939 áprilisában a Frank W. Cyr egyetemi tanár által összehívott hét napos konferencián meghatározták az iskolabuszok színét, a „National School Bus Chrome (később Glossy) Yellow"-t, mivel ilyen háttéren lehet legkönnyebben olvasni a fekete feliratokat hajnalban és alkonyatkor. Ugyanekkor további 44 szabványban rögzítették például a belmagasságot, a folyosószélességet, valamint a hátsó vészkijáratot. 1940-ben vezették be az autósok utascsere idején kötelező megállását, 1946-ban pedig az ekkor villogó sárga és piros figyelmeztető fényeket. 1950 körül jött a kihajtható STOP-tábla.

Négy iskolabusz típusról beszélhetünk: Type A: minibusz, B: midibusz, C: „csőrös" és D: lapos homlokfalú.

Ha iskolabuszt akarunk látni, nem feltétlenül kell leülnünk a TV elé, elég, ha a Bornemisza Péter Gimnázium környékén flangálunk. Az intézmény 1999-ben hajóztatta be első (Ford B 700) járművét New Yorkból, ezt testvére (International IC 3 S 530) 2006-ban követte. Az iskola így ötvözte a kellemest a hasznossal: a diákok szállítása kényelmessé és biztonságossá vált, és nincs olyan, aki ne fordulna utána a sárga jelenségnek a szürke budapesti valóságban. Amikor a telepen jártam fényképezni, vendéglátómtól, Konkoly Károlytól megtudtam, hogy az autóbuszokat csak a felső figyelmeztetőfények hatástalanításával lehetett levizsgáztatni.

Az intézmény igazgatója, Horváth András levélben felelt néhány kérdésemre.

Miért volt szükség az iskolabuszokra?

Iskolánk, a Bornemisza, tizenkét évfolyamos általános iskolaként és gimnáziumként működik, beiskolázási térsége egész Budapest, továbbá az agglomeráció. Tanulóink többsége tehát jelentős távolságból utazik iskolánkba. Az utazás megkönnyítése különösen a kisebb iskolásoknál fontos számunkra. Az iskolabusz egyszerűsíti az utazást és az időtartamát is rövidíti.

A Bornemissza gimi az ország iskolabuszainak 50%-át birtokolja (kettő van még Debrecenben).

Hogyan esett a választás az Amerikában használatosakra?

Elsősorban a gyerekek testi épségének védelme miatt. Ezen típusú buszok gyermekszállításra vannak kitalálva. Belső terük puritánabb, de felépítésük biztonságos és menetbiztonságuk is jó. Másrészt áruk is kedvezőbb a hasonló szolgáltatást nyújtó európai buszokénál.

Van olyan amerikai szabvány, amely ütközik a magyarokkal?

Tudomásom szerint például az, hogy ott a járművek indexlámpái pirosan is villoghatnak, ezeket tehát a buszokon át kellett cserélni sárgára. (Továbbá az oldalsó STOP-táblát és a lökhárító terelőrúdját is üzemen kívül kellett helyezni. – a szerk.)

Hogyan határozzák meg a járat megállóit?

Minden év kezdetén felmérjük tanulóink lakhelyét, közlekedési irányait, és lehetőség szerint a nagyobb közlekedési csomópontok figyelembevételével igazítjuk a menetrendet, jelöljük ki a megállók helyét.

Nőtt az iskola népszerűsége, mióta rendelkezik a buszokkal?

Iskolánk évről évre a túljelentkezés problémájával küzd. Sokaknál az iskolabusz-szolgáltatás alapvető; mivel nagy vonzáskörzetből járnak hozzánk gyerekek, a távol lakók egy része számára ez jelenti az iskola megközelítésének és a hazajutásnak egyetlen módját. Azonban csak azért, mert vannak iskolabuszjárataink, illetve ezek egy része amerikai sárga busz, még senki sem iratkozott be az iskolába. Az iskolaválasztáshoz ennél sokkal több kell.

A diákok hogy viszonyulnak az iskolabuszhoz?

Természetesnek veszik, beépült az életükbe, a mindennapjaikba a busszal való közlekedés (sok egyéb mellett) a "Bornemisszás identitás" egyik jellegzetes színfoltja, és egyben külső ismertetőjegyeink egyike is lett.

Köszönöm, hogy rendelkezésemre állt.

Sonci

KoliSport

Ebben a cikkben nem az általános kolis sportolási lehetőségeket, hanem a kardiotermet vettem górcső alá, feltűnt ugyanis, hogy az alagsornak a konditeremmel ellentétes folyosóján egyre több, szabadidőruhába öltözött, sportolni vágyó hallgató nyüzsög.

A feltérképezéshez Fekete Márton (Marci) segítségét kértem, aki a Hallgatói Képviselet sportfelelőse, így örömmel mesélt a terem kialakulásról és a benne található gépekről.

A kardioterem ötlete még a korábbi sportfelelősben, Hegedűs Péterben fogalmazódott meg, ő érte el, hogy a Baross alagsorában az addig (a Kollégiumok Osztály által működtetett) raktárként használt helyiséget a HK felhasználhassa erre a célra. A terembe szinte „guberálták" a kellékeket. Javarészt olyan hallgatóktól hozták el őket, akik hajlandóak voltak néhány sörért megválni tőlük: így került be használtan egy sífutógép, egy szobabicikli és egy taposógép. Ekkoriban még elég kevesen jártak le ide sportolni, és gyakran előfordult, hogy – üres tanulóhelyiség hiányában - néhányan azért kérték ki a kulcsot, mert itt nyugodt körülmények között készülhettek vizsgákra. A mostani helyzetet elnézve ez már aligha lenne lehetséges, ne ugorjunk azonban ennyire előre.

Érdemes tudni, hogy a Hallgatói Képviselet évente, - a kari szinten felhasználható keretettel egyidőben - olyan támogatást kap, amelyet csak sporttal kapcsolatos célokra lehet felhasználni. Ebből a keretből igyekeztek folyamatosan fejleszteni a kardiotermet: vettek tavaly két új szobabiciklit, egy új taposógépet, szilikonszalagokat, fittballokat, ugrókötelet és szőnyegpadlót. A felszereltséggel együtt növekedett a látogatottság is, és az eredeti cél is megvalósulni látszott: egyre több lány élt a kolis sportolási lehetőséggel. A sportfelelősök ugyanis gyakran találkoztak azzal a problémával, hogy a karról a lányok nem jártak a konditerembe, mert cikinek találták, hogy nem értenek a gépekhez, vagy azt, hogy nézik őket izzadás közben.

Ez volt tehát a „második generációs" kardioterem. A mostani formáját tavaly, félév végén nyerte el. A HK hosszas vacillálás után úgy döntött, hogy fél-professzionális gépek helyett megelégszenek az otthon használatos futógépekkel, így ezek most tesztüzemben működnek, elsősorban annak felderítésére, hogy milyen igény van rájuk, és mennyire bírják a terhelést. Sajnos már most karbantartásra szorulnak a gépek, de jó hír, hogy a jövőben még több fejlesztést terveznek, így nem kell nélkülözni őket. A két futópad mellett vettek két ellipszis-trénert is, melyek a tervek szerint sokkal tovább fognak szolgálatot ellátni.

A fejlesztések pedig minden valószínűség szerint azt takarják, hogy még több gép, eszköz kerül használatba, és a kardioterem eszközeit kicserélik a pingpongteremével (akár hiszitek akár nem a pingpongasztal így is el fog férni), így ugyanolyan körülmények között, nagyobb helyen folyhat a sportolás.

Ha minden rendben zajlik, akkor a költözés még tavasszal végbemegy, és mivel ebben a félévben még biztos nem kell fizetni a kardioterem használatáért, itt a remek alkalom, hogy Ti is kipróbáljátok. Csajok, nemsokára felkerül egy sötétítő függöny is, így a dühöngőkben focizók sem fognak Titeket látni, szóval hajrá!

A teljesség kedvéért álljon itt egy kis leírás a gépekről:

Taposógép: *Elsősorban a feneket és a combot formázza, tehát a lányok jó barátja. A kolis taposógép kicsit megbújik a többi között, de igenis ott van, és mivel elég jó minőségű, megéri használni. A titok a helyes légzéstechnika (egyenletes levegővétel) és az egyenes hát.*

Futópad: *A futás előnyeit talán nem kell részleteznünk, a futópad előnye pedig, hogy időjárástól függetlenül edzhettek rajta. Bár a meredekség is állítható, ezt a kolis padokon nem érdemes erőltetni, mert nem biztos, hogy tartósan bírni fogják. A sebesség így is szabályozható, és akinek nincsenek egyensúlyozási problémái (bevallom, nekem akadnak), az nagyon kedvelni fogja. Futni eleinte úgy érdemes, hogy a gyors és közepesen gyors terhelés váltakozik, majd egy nagyon gyors futás után lassú, minimum öt perces sétával vezethetitek le a fáradalmakat.*

Ellipszis-tréner: *Ez az eszköz olyan, mintha a taposó- és a futógép egyvelege lenne, ráadásul a felsőtestet is megmozgatja. Nem túlzás tehát azt állítani, hogy az ellipszis-tréner a kardioterem gépei közül a legizgalmasabb és legfárasztóbb. A futógépnél annyival jobb, hogy nem terheli túlságosan a térdeket, ízületeket, viszont elsőre 10-15 percnél többet nem szabad rajta intenzíven „dolgozni", ugyanis hamar kifulladhattok.*

Sífutógép: *Az ellipszis-trénerhez hasonló a hatása, viszont ezzel lehet leginkább elbliccelni az edzést. Nincsenek ugyanis rajta fokozatok, így csak simán hintázgatni is lehet vele.*

Petrus

Így isztok Ti

Az egyetemi éveink főleg a tanulásról, az életre való készülésről szólnak. Ám a folyamatos tanulás és vizsgázás mellé azért egy-két laza este is belefér. Cikkemben a legjobb sztorik közül válogattam. Ha valaki magára ismer, az lehet, hogy nem a véletlen műve!

Persze mindig az embertől, a társaságtól és a megünnepelendő dolog nagyságától függ, hogy milyen irányba hajlik az este. A régi motorosok tudhatják még, milyen volt az, mikor egy-egy szimpla hétköznap este olyan fergeteges buli alakult ki, hogy egészen addig roptuk, míg meg nem virradt. Reggel pedig mindenkinek saját mazochista hajlamaira volt bízva, hogy az óráit milyen intenzitással látogatja. Hogy valaki átaludta a másnapot is? Hát előfordul, egyszer vagyunk fiatalok.

Szeretnék most megtörtént esetekből szemezgetni. Lehet, hogy magadra ismersz, lehet, hogy a haverodra. És előfordulhat, hogy annak a bizonyos estének a részletei most kezdenek összeállni.

- HaBár -

A közlekesek lelőhelye. Leggyakrabban itt történik meg a megengedettnél nagyobb mennyiségű alkohol bevitele. Megijedni nem kell, a legtöbb itteni tapasztalt már hasonló eseteket, segítségnyújtásban nem lesz hiány. Viszont veszélyes a terep, mert mi van, ha álmaid nője/férfija éppen szemtanúja a kínos eseményeknek? Ahogy ezt mifelénk mondják: így jártál. A Révai-nagylexikon csupán gyenge szösszenetnek tűnik a HaBárban megtörtént számtalan eset leírt változata mellett.

A leggyakrabban előforduló eset az, amikor valaki a nehéz táncpróbák és a bevitt szeszmennyiség hatására egy előre meg nem határozható időpontban seperc alatt az álom ölelő karjaiba hullik. Ez lehet akár asztalon táncolás közben is. Előfordult, hogy a delikvens az egyik percben még vígan táncolt, s elég volt egy pillanat, hogy hatalmas csattanással földet érjen. Mindenki megnyugtatására közöljük, hogy személyi sérülés nem történt, azóta is éli világát. Csak úgy látszik, belealudt a táncba, de nem biztos, hogy ez a partner hibája volt.

Volt olyan, hogy az illető a bárszéken ülve szenderedett el, s a legmakacsabb ébresztés hatására sem vált meg az álomvilágtól és az ülőalkalmatosságtól. De a záróra az bizony záróra; egy csapat lelkes, erős legény a székkel együtt helyezte a folyosóra, hogy ott álmodjon tovább.

A régen látott haveroknak nagyon lehet ám örülni. Azoknak, akik voltak olyan szerencsések, hogy hamarabb elvégezték az egyetemet, s egyéb elfoglaltság (pédául munka) miatt nem tudnak részt venni a közösségi élet építésében. S ha a nagy találkozás létrejön, meg lehet beszélni az élet ügyes-bajos dolgait. A kiszáradás elkerülése végett persze az alkohol beviteléről sem szabad elfeledkezni; s ennek bizony csúnya berúgás lehet a vége. Ilyenkor jön jól a koliszoba, ott egy üres ágy; már csak jelentkezőket kell találni, akik a magatehetetlen versenyzőt felcipelik. A HaBár számtalan olyan sötét sarkat és zugot rejt magában, ahol az alvó egyén bizony eltűnik az avatatlan szemek elől, s könnyen lehet, hogy másnap egyedül ébred a teljesen üres HaBárban.

Tudjuk, hogy a túlnyomó többséget nem a lányok alkotják. Mégis vannak kollégák, akik úgy érzik, hogy egy ízig-vérig közlekes leány mellett lelhetik meg a boldogságot. Ha a célszemély kiválasztásra került, és a megfelelő bátorító ital bevételezése is megtörtént, lehet ismerkedni. Amennyiben a két fél illumináltsági szintje nem egyezik, úgy csupán durva hadarás, esetlen nyögdécselés lesz a jól begyakorolt csajozós dumából. Ha mégis megvan a közös szint, és hőseink eljutnak a telefonszámcseréig, lehet, hogy a kijelzőn csak azonosíthatatlan írásjelek tűnnek fel - ne csodálkozzunk, ha ezután némaságot fogad a telefon, és nem hív fel az illető.

Köszönöm mindenkinek, aki rendelkezésemre bocsátotta a saját vagy haverja történetét. Próbáltam változtatni rajta (már amennyire lehetett), de egy-két ember magára ismerhet. Bocs.

Itt hívnám fel a gépkedvelő egyedek figyelmét, hogy a WoW-val NEM lehet csajozni. Ha nem egy szintén szakmabelivel akadsz össze, vajmi kevésre fogja értékelni a karakteredet, az eddig elért szintjeidet.

- Kari Napok -

Az alcímben említett, egy héten át tartó rendezvénysorozatot, nem hiszem, hogy be kellene mutatnom. Pénteken kezdődik az ereszd-el-a-hajam, a *HaBár* fejezetben már taglaltam, hogy mik fordulhatnak elő. A szombat a túra napja, amikor megyünk valahová (erre később senki sem emlékszik). A gyakorlatlan versenyzők egész napra tervezett italkészlete már az odaúton elfogy, ezért a helyi kiskocsmákban kell utántölteni. Mikor a kocsmáros magából kikelve üvöltözik, hogy kitilt mindenkit, mi angyali mosollyal az arcunkon nyugtatjuk meg: „Uram, többet nem jövünk ide, még véletlenül sem. Azt sem tudjuk, hol vagyunk”.

Jó mókának tűnik egy-egy átbulizott éjszaka, de mindenekelőtt az egészséged legyen számodra a legfontosabb. Mérlegelj, vajon megéri-e! Hosszú távon lehet, hogy nem jársz jól.

A túra közben találkozhatunk igazi természetbaráttal, akinek most esett le, hogy milyen szép lehet a táj. Főbb ismertetőjele, hogy a „de szép rét” szlogent hajtogatva minél több embert próbál meg maga mellé ültetni, hogy együtt csodálják a tájat. Szintén ekkor történhet meg, hogy magánversenyszámokat is hirdetnek, amiről a szervezők nem tudnak. Ilyen például a Pucér-maraton, melyet ruha nélkül illik teljesíteni hajnalban az Ekertől a koliig. Bár elegendő információ hiányában egyes lelkes versenyzők egészen a Gellért térig is futhatnak. Ha a rendezvény nappalait hidegebb éjszakák követik, készüljünk fel a fagyokra. Nem jó érzés egy végtagfagyás, pláne ha komolyabb orvosi következményei lesznek. Hiába a sok bevitt érzéstelenítő…

Aki külsősként vesz részt a Kari Napokon, nem a koliban lakik, annak a hazaúttal is meg kell birkóznia. És persze ez is tele van meglepetésekkel, valamint kihagyhatatlan(nak tűnő) helyzetekkel és alkalmakkal. Mindenki ismeri a Demszky-bunkónak becézett, kellemetlen magasságú fém oszlopokat. Lelkes hallgatók már kipróbálták, az eszköz kiapplikálása után tökéletesen lehet vele mozgó gépjárműveket becélozni, és vicces hangok kíséretében likvidálhatjuk a forgalomban résztvevőket. Egészen addig, amíg a rend lelkes őre meg nem állít.

Egyesek hirtelen szuperképességeket vélnek felfedezni magukban. Van, aki hirtelen személyiségváltozáson megy át. Csak egy kicsit lehet mókás a helyzet, amikor a rendőr a delikvenshez lépve, s a személyazonosságát firtatva a következő választ kapja: - Én vagyok a farkasember! – Én meg a Van Helsing. - reagálta le a poszt, és útjára engedte a megszégyenült szuperarcot.

Ha a Kari Napok ideje alatt végig tartod az előírt mennyiséget, abból egy igen durva, folyamatos idejű, lineáris berúgás keletkezik. Amivel nincs is semmi baj, hiszen az az egy hét a szórakozásról szól. Csak utána a macskajaj… A szokásosnál hosszabb ideig tart. Egy-egy görbe este után sem kellemes másnap kínzó fejfájásra ébredni, na de ha mindez 3 napig tart?!?! Ilyenkor jut az ember eszébe, hogy soha többet, soha ennyit, ez volt az utolsó.

Eszement ötletek leginkább a hasonlóan elmeroggyant emberek fejéből pattannak ki. Persze nem árt egy kis külső segítség is alkoholbevitel képében. Vannak a koliban ugye azok a szép hosszú folyosók, s vannak a sportbarátok, akik rendelkeznek gördeszkával. Az isteni szikra pattanására csak egy percet kell várni: igyunk feleseket a gördeszkáról. S ha kicsit kifolyik, ugyan, majd felnyaljuk. A helyzetet nekem eddig nem sikerült elképzelnem, ha valakinek megvan, az szóljon.

Ezeken kívül persze számtalan más eset is megtörténhet, ha ugyan meg nem történt. A cikkemben vállalkozó kedvű alanyoktól és mesélő kedvüktől függő sztorikat szőttem egybe. Így elolvasva, meg úgy, hogy másokkal történt meg, persze vicces az egész. Nagyon fontos, hogy ne vessük el a sulykot. Vigyázzunk magunkra, már amennyire lehet; tapasztaljuk meg, hogy mennyi az annyi, ami még nem okoz komoly fennakadást. Érdemes társasággal lenni, nemcsak azért, mert egységben az erő, hanem talán lesz valaki, aki el tudja mesélni, mi is történt valójában.

Most szándékosan a vidám eseteket meséltem el, de ugyanennyi, ha nem több, negatív kimenetelű sztorit is hallottam. Egy jó tanács a végére, tőlem, nektek: vigyázzatok egymásra és magatokra!

Vera

Vajon minden az, aminek látszik?

Hol vlot, hol nem vlot, vlot eygzesr egy ksáinly, aki szüeleivl egy rzogoa hizkáóabn, az edrő myléén édlgelét. Nem jráttaák iloksbáa, így a kásnliy cask a ház külöri mkáunkohz éetrtt. Ám egy npoan a klöezi flödúotn elhaadlt egy eklőleő hnitó, a láeknya pdieg éeppn arra gytjűött rzsőét. Eljbút egy fa mgöé, nehgoy mgelsásák, de fgyileémt nem küreltehte el hgoy a kcsoiórl leeestt egy kynöv. Mgerávta, aímg a htinó klelő tolsáábvga ért, s oadszladat, zsbree tttee a knyveöt, és hzaarhanot. Béreve a hbáza, bszkéün mtuttaa szeineülk a tállat tgyarát. Mveil ők egy kcsiit tuadtk oasnlvi, ngyoan mgeöletrük, hgoy lsez mbőil ttínanai lkányeaut. Ám aikomr kiinyoátttk a kvönyet, szmoúoarn látátk, hgoy vlmaaiflée igeedn nyvleen ídrótot, aimt ők nem iretmesk. Fletétetk a pcrola a kvönyet, de mgeíértégk a lnyukanák, hgoy mhilyet srükeil egy kis phénezz jniuutk, vszneek nkei egy iazgi mseekveönyt. Ám a klásiny éeklőrdésdét oalynnyria flekteltttee az oaslávs lheesétőge, hogy úgy döötntt, iengis mgetnual osavnli. Mgéhzozá aóbbl a knybővöl, aimt ő tállat. Tlteek a hteek, hapnóok, mjad eigyk etse mgekrtée szelüit, újeenlk le a kérnaapa, s ő mtaut nikek vmialat. A szőlük elkedvépe tsztalapaátk; gymreükek ovals.

A vlaász mnlibetée eeszgyrű: az a knyöv is unaígygy ídroótt, mnit ez a trténeöt.

A cmabrigde-i etegyemen kéüszlt eikgy tnuamálny aítllsáa sznreit a szvkaaon bleül nincs jlneestőgée annak, mkénit rdeeőzndenk el a btűek: eyegüdl az a fntoos, hgoy az eslő és az uolstó bteű a hlyéen lygeen; ha a tböbrie a lgnoeyabb özeássivsazsg a jleezmlő, a sövzeg aokkr is tleejs mrtébéekn ovasalthó mraad. A jnleeésg mgáayzrataa az, hgoy az erbemi agy nem eyedgi btűeket, hneam tleejs sazakvat ovals.

Íme a bzoníytéik.

Eezk uátn azt hszeim, lheente rlaeklnmái a nyvleatn tránkoaánl, bár van egy oylan éésezrm, hgoy aokkr is te hnúzád a rdiebvöbet.

Jucus

Apróhirdetések

Szerencsére napjaink digitális világában már nem olyan rettenetesen bonyolult dolog embertársaink tudtára adni, ha van valamilyen termék vagy szolgáltatás, amit áruba bocsájtanánk. Bár ez nem a Viccek rovat, néhány valós és kevésbé valós hirdetésből szemezgethetünk itt a Közhírben.

Eladóvá vált 10 darab pc-s játékom! Teljesen jó állapotban vannak, és nincsenek agyonhasználva! Azon kívül van két darab karórám, de az persze külön pénzbe kerül! Azok is teljesen jól működnek, csak elem kell beléjük! Sok sikert a vásárláshoz!

Gprónőt krsk hiánys rógéphz.

Összecsukható babakocsit szétnyithatóra cserélnék!

Mobiltelefon eladó ajándék kertes házzal. Irányár: 20.000.000 HUF.

1/2-es matekdogámat elcserélném ugyanilyen arányú vodka-narancsra!

Ukrán turisztikai hirdetés: Jöjjön hozzánk nyaralni - az autója már úgyis itt van!

600-as márkajelzésű Trabantomat hasonló jelzésű Mercedesre cserélném.
Ugyanitt: A3-as rajzlapomat, méretezett behajtó tengellyel, megegyező típusú Audira cserélném.

Keveset használt feleségemet elcserélném egy logarlécre. Jelige: Te is tologatod, én is tologatom.

Elcserélném 120 kilós nejemet két 60 kilósra.

Enyhén szottyos, összetapadt gumicukrokat tejcsokira cserélnék.

Józan életű kőműves brigád munkát keres! Mottónk: Ha megáll, fal; ha leborul, járda.

Fejős kecskék, gidák Trabantra vagy egyéb hasznos dolgokra beválthatók.

Helyi adalék: Hőtanvizsgázási jogomat kettes vagy jobb matek szigorlati eredményre cserélném autóbeszámítással.

Elcserélném 25 éves Trabantomat egy szekér trágyára... Jelige: sz*rt sz*ré'.

Biciklis apróhirdetőn: Eladó négy 80 %-os nyári abroncs 175/70-R-13 méretben. Kis fantáziával tekinthető két kerékpárnak is.

Elvesztettem a karórámat. A becsületes megtalálónak adok tíz percet.

Balaton parti játszótér hintázó kislánnyal eladó.

Játékos kutyust cserélnék műkarra.

45 éves feleségemet ugyanilyen méretű cipőre cserélném.

Peta!

Érik a vihar

Moldova György Miskolcról írt kétkötetes riportja nemrégiben erősen megbolygatta a magyarországi közéletet azzal, hogy látványosan baljós színekkel ecseteli a zempléni megyeszékhely hanyatlását.

Azt gondolná az ember, hogy egy városról szóló riportkönyvben nincs semmi izgalmas. Aki ott lakik, annak nem mond újat, aki pedig máshol él, azt nem érdekli. Moldova György komoly írói tapasztalatokkal a háta mögött fogott bele sokadik művébe, hogy megcáfolja a fenti állítást.

Az eredmény egy jól szerkesztett, olvasmányos, sokoldalú alkotás: a kulturális élettől az ipari fejlődésig minden témát érint, de egyikről sem mond pozitívumot. Moldova többi kötetéhez hasonlóan itt is a vagyontalan, kiszolgáltatott réteg szemszögébe helyezkedett megfigyelései során. A nyomor nagy, az élet kegyetlen, remény nincs. Woody Allennek ad igazat a kész mű: „Ha érdekelnek a részletek, sok ronda dolgot meglát-hatsz."

A beltartalom összefoglalható egy mondatban: Miskolc fontos nehézipari és bányaközpont volt egykor, de a rendszerváltás után leépítették, és a város megindult lefelé a lejtőn, amin nincs többé megállás. A különböző témakörök (lakótelepek, egyetemi élet, ipar stb.) pusztán ennek a kijelentésnek egyes variációi, de ez nem teszi unalmassá a könyvet, sőt, segít átlátni egy város fejlődésének rejtett mozgatórugóit. Minden összefügg mindennel, és ha valami nem működik jól, az összes többi részterületre is kihatással van.

Az ábrázolt kép annyira lehangoló, hogy szinte túlzónak tűnik. Az olvasóban felmerül a kérdés: vádolható-e az író elfogultsággal? Kizárt, hogy semmi jó nincs Miskolcon! Létezik, hogy a helyzet tényleg ilyen elkeserítő ott? A könyv nem ad választ, de mélyen elgondolkodtatja az átlagembert mind a világ folyásáról, mint a magyar közigazgatás árnyékos oldaláról.

Fentiek ellenére az Érik a vihar meglepően könnyű olvasmány, egyetlen részt leszámítva, amelyben Moldova egy bonyolult üzleti szerződést idéz oldalakon keresztül. (Nem csökkenti a könyv érthetőségét, ha az ember angolos eleganciával átlapozza a száraz jogi szöveget.)

*M*gdee!*

Top Gear

A Top Geart is csak egy, néha unalmas, autókat bemutató műsornak gondoltam eleinte. De ez nem az a műsor, ahol Gyulai Balázs darál unott hangon, prospektusból betanult adatokat. Itt autóznak és szórakoztatnak is egyben…

Persze van, akinek pont ez a néha bohóckodásba fulladó stílus nem jön be. Tény és való, a műsorvezetők nem valószínű, hogy képzett autógépész-mérnökök, de még csak nem is mérnökök. Sőt maga a műsor is néha inkább emlékeztet egy utazás-ajánlóra, mint tényfeltáró-elemző műsorra. Kicsit olyan, mintha Frei Tamás utazásai során nemcsak beszélgetne a bérgyilkossal, hanem kikérdezné őt a kocsijáról is, sőt csapatnának is egyet a Kreml körül. Amúgy a műsorban pont az orosz csodagépeknek szentelték az egyik részt. Mondani sem kell, hogy a Mustangokhoz és BMW-khez szokott angol urak nem értették a szocializmusban kiforrott autók életfilozófiáját. De nem lőném le a poénokat, csak egy párat kedvcsinálónak. Kipróbálják a műsorban a mai kor leg-jeit, a Bugatti Veyront, a Ferrari Enzot és a Pagani Zondát. Beülnek buszok, kamionok volánja mögé is, aztán van, hogy motorra pattannak, és Vietnámot szelik át.

"Ebben a műsorban senkinek sincs hidrogénezve a haja, mégis egyéniségek."

Szerves részét képezi a műsornak, hogy híres embereket is meghívnak, akik egy átlagautóval ki is próbálják magukat. Van azonban egy állandó tesztpilótájuk, akinek a kilétére fény derül, és érthetővé válik, miért ment mindig másodpercekkel jobb időt a kocsikkal, mint bárki más: megszokta a Forma-1-ben.

„Egy szória költségvetése vetekszik a vezető magyarországi csatornák éves költségvetésével."

Mivel ez egy családi, szórakoztató műsor, angliai mércével is combos büdzsével, megtehetik, hogy egy-egy lenyűgöző vagy éppen hatásvadász snitt kedvéért bárhová elutazzanak a világban. A vizuális élményre egyáltalán nem lehet panasz, sok helikopterről készült felvétel és rengeteg számítógépes utómunka teszi még élvezetesebbé a részeket. Szerencsére sok részt, hiszen már a 14. évadnál tartanak. Érdemes belekóstolni, aztán majd elválik, ízlik-e! Most még a vizsgaidőszak előtt talán idő is akad egy-egy részre.

PPétya

Legyél Te is (köz)híres!

Egyetlen újság sem működhet folyamatosan magas színvonalon, ha nem képes a megújulásra, nem érik folyamatosan új impulzusok, nem csatlakoznak csapatához új, lelkes emberek.

Kiket keresünk?

- Cikkírókat,
- riportereket,
- poétákat,
- tördelőket,
- olvasószerkesztőket,
- designereket,
- ötletgazdákat,
- diktátorokat,
- mecénásokat
- és mindenkit, aki valamilyen módon hozzá tud tenni az újság készítéséhez!

Hogyan is vélekednek a legújabb tagok az első közhíres lépéseikről?

Amikor beiratkoztunk, na igen, már akkor fogtam magam, és jelentkeztem a Közhírbe. Nem tudtam, hogy mit vállalok, de gondoltam, ha nem tetszik vagy nincs rá időm, akkor abbahagyom! De eme baljós feltevésem rögtön szertefoszlott, mihelyt az első szerkesztőségi ülésen részt vettem.

Annak ellenére, hogy a beígért félórás ülések olykor két órán át tartanak, én nagyon örülök, hogy tagja lehetek a Közhír csapatának. Mindamellett, hogy remek emberekkel dolgozol együtt, igazán széles a skála, így írói-költői fantáziád csak úgy szárnyalhat! Tényleg Te mondod meg, hogy miről szeretnél írni, és nem igazán szokott előfordulni, hogy valakinek visszautasítják az ötletét. Bár nem vagyunk egyformák, de úgy gondolom, hogy ha valaki azt csinálhatja, amit akar, abból csak jó sülhet ki. A Közhír lehetőséget ad arra, hogy a világ, de legalábbis az egyetem, azon belül is a Közlekkar elé tárd, amit szeretnél.

De nem szaporítom a szót. Ha olykor azt érzed; most olyan szívesen leírnám, amit gondolok, vagy elbeszélgetnél érdekes emberekkel, esetleg fotóznál valamit, ami figyelemfelkeltő, hát akkor itt a helyed!!!

Jucus

Légy közhíres! Neked ezt mondani kell?!

Tök jó. Miért? Elmondom.

Azért nagyon klassz, mert tagja lehetsz egy csapatnak, mert nagyrészt arról írsz, amiről szeretnél, mert bármikor segítséget kérhetsz a tagoktól. Mert tanulsz ezt-azt az újságírásról, mert sosem maradsz egyedül, hisz úgyis találsz köztünk ivócimborát, mert megszokod a pontosságot és precizitást, mert sok érdekességet megtudhatsz cikkírás közben. Mert olyan emberekkel ismerkedhetsz meg, akiket nagyon jó és előnyös dolog ismerni, mert olyan rendezvényekre juthatsz el, amire mások nem (bi-bi-bííí). Mert lesz némi szókincsed, mert meghallgatják a véleményedet és ötleteidet, mert szabad teret kapsz a témák esetében. Mert sosem fogsz unatkozni kedd esténként, mert megbeszélés után megyünk a HaBárba, mert olyan állati jó érzés a saját cikkedet viszont látni egy újságban, mert (mellékesen) kapsz közösségi pontot, és mert sokkal több előnye van, mint hátránya.

Várunk. A kifogásokat hagyd meg sikertelen zh-k esetére.

Zsu

Rejtvény

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

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

Humor

A székely összehívja hat fiát, és megkérdezi, melyikük döntötte be a budit az árokba. Senki sem jelentkezik.
- Emlékezzetek George Washington és a cseresznyefa esetére! Mikor George kivágta a fát, és bevallotta tettét, apja büszke volt fiára az őszinteségéért - mondja az apa.
Kilép a legkisebb gyerek, s bevallja, hogy ő a tettes. Erre az apja lekever neki egy pofont.
- Te mondtad, hogy George Washington apja büszke volt, amikor a fia bevallotta, amit tett! - tiltakozik a gyerek.
- De ő nem ült a fán, amikor a fia kivágta azt!

* * *

Móricka utazik a villamoson és elkezd beszélgetni egy öreg nénivel. A néni azt mondja:
- Tudod, kisfiam én már 25 éve utazom ezzel a villamossal.
Mire Móricka közbevág:
- Jézusom, hol tetszett felszállni?

* * *

Férfi a barátjának:
- Te, hatalmas gondban vagyok! Megcsaltam a feleségem, és most nem tudom, mit tegyek!
- Hát mondd el neki az igazat. Néha egy házasságon kívüli kapcsolat még jót is tesz a kapcsolatnak.
A férfi hazamegy és mondja az asszonynak:
- Figyelj, valamit el kell mondanom. Vannak akik azt mondják, hogy egy házasságon kívüli kapcsolat jót tesz az otthoni házastárséletnek.
A feleség közbevág:
- Felejtsd el! Egyszer-kétszer kipróbáltam, de nem használt!

* * *

Öreg székely ül a kocsmában és egy jókora folt van a nadrágján. Odamegy hozzá Áron:
- Tamáskám, csak nem összehugyoztad magad?
- De bizony! Tegnap este ő nem akart felállni, ma én nem fogok.

* * *

Ötvenedik házassági évfordulójukon így szól a feleség a férjéhez:
- Gondoltad volna, hogy így elszáll ez az 50 év?
- Pedig mintha csak 5 perc lett volna... - mondja a férj.
A feleség elérzékenyül és könnybe lábad a szeme. Mire a férj hozzáteszi:
- ...a víz alatt.

* * *

- Hogy hívják a szűz lányt?
- ???
- Döntetlen.

* * *

Nagypapa dicsekszik az unokájának a vadászsikereiről. A gyerek lát egy nagy oroszlánbőrt a falon.
- Nagypapa, hogy ejtetted el ezt az oroszlánt?
- Az úgy volt, hogy megláttam lapulni a bokorban. Mögé osontam, rávetettem magam, és agyonszúrtam egy késsel.
- És a feje miért nincs a falon?
-Ja, mert az már hiányzott.

* * *

Nem mi mondtuk…

Rovatunkban tisztelt oktatóink legnépszerűbb mondataiból gyűjtünk össze egy csokorra valót.

„A honlapon felmennek oda, hogy Oktatás/Tananyagok/Anyádat... (eltört a kréta - a szerk.)“ (Logisztikai rendszerek)

„Rájöttek, hogy kezdi mindenki megérteni, és ebből így nem lehet tudományt csinálni, úgyhogy elnevezték logisztikának.” (Logisztikai rendszerek)

„Olyan hülye nincs, akinek nincs készáruraktára!” (Logisztikai rendszerek)

„Azért írok hangosan, mert nem tudok olvashatóan írni - a táblán az a krétajel csak szimbólum.” (Logisztikai rendszerek)

„Leibniz nem tudom, hol lakott Németországban, de mondjuk, hogy valahol...” (Matematika)

„A sorompó elvileg 40 másodperccel a vonat előtt záródik. Egyszer unatkoztam, megszámoltam: kicsivel több volt, 1 perc 40 másodperc.” (Állomási biz.ber.)

„A vonat nem úgy van, hogy ott áll meg, ahol akar, hanem ahol tud.” (Állomási biz.ber.)

„Vészfékezés: utas, csomag helyet cserél…” (Állomási biz.ber.)

„A magyar ember mindig úgy gondolkodik, hogy: ’Van egy szabály. Hogy lehetne kijátszani?’.” (Gépj. üzeme és diagnosztikája)

„A helyszínrajzon lévő információtartalom leginkább az ősember barlangrajzához hasonlít – az óvodások szoktak ilyet csinálni egymásnak.” (Gépj. üzeme és diagnosztikája)

„Ha lopás után a biztosító keveset fizet, akkor nekem kell bizonyítani, hogy az az autó ilyen f*sza volt – de hát nincs meg!” (Gépj. üzeme és diagnosztikája)

„Tehát ő ott intézkedést hoz, ez az intézkedés az ejnye-bejnyének a jogi megfelelője.” (Gépj. üzeme és diagnosztikája)

„A Rolls Royce nem volumen. Ha belefeszülnek, csinálnak belőle ötöt egy évben, és akkor már nincs szabad szombat.” (Gépj. üzeme és diagnosztikája)

„Ha egy 1,5-2 éves autó szétmegy, az donor, mert hát abban fantasztikus alkatrészek vannak.” (Gépj. üzeme és diagnosztikája)

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

Gyere el hazánk
legnagyobb állásbörzéjére,
a Műegyetemi Állásbörzére.

www.allasborze.bme.hu

műegyetemi
állásbörze
Keress jól!

2010. április 14-15.

PROFESSION.HU metropol FIGYELŐ HetiVálasz mérnök újság MŰHELY NÉPSZABADSÁG A tájékozottság magabiztossá tesz. fn.hu

MűTerem

REC

Videó riportok! Beszámolók! Kisfilmek!

Közhír VIDEÓ

Hamarosan!

www.muterem.bme.hu

www.kozhir.bme.hu

EGYETEMISTÁK ÉS FŐISKOLÁSOK
ORSZÁGOS TURISZTIKAI TALÁLKOZÓJA

EFOTT

csak szabadon...

Pécs-Orfű, július 13-18.

www.efott.hu