

Ingyenes



H

KÖZHÍR



Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem
Közlekedésmérnöki Kar

2010. maj. 70/4



MűTerem



WWW.PICASAWEB.GOOGLE.COM/BMEMUTEREM

WWW.KOZHIR.BLOGSPOT.COM
KARINAPUS FTP

Tartalom

Miről is olvashatsz?

- 03** Főszerkesztői jegyzet
- 03** Impresszum
- 04** A XXIX. Kari Napok beszámolója
- 07** Legyél Te is (köz)híres!
- 08** Kari Napok üzenőfal
- 09** Kultúra, buli, nyár...
EFOTT
- 10** A staféta indul,
a "Főszer" búcsúzik
- 12** Öntözőktől a hibrid
megmunkálásig
- 14** Autópálya üzemeltető
- 16** A jövő oldtimerei
- 18** A Gyermekvasút
története
- 20** Az autózás függőség,
mégpedig a
legrosszabb fajtából
- 21** Fesztivál, nem csak
motorosoknak
- 22** Tető alatt a világűr
- 23** Ódon masinák
bűvöletében
- 24** Mérnöki csodák
- 26** A világ leghosszabb
vasútvonala
- 27** Kedves kis sztereotípiák
- 28** Szórakozás
- 29** Rejtély
- 30** Humor



4



8



9



14



18



20



24

Főszerkesztői jegyzet

Sziasztok!

Bizonyára már sokan tudjátok - ha máshonnan nem, a Közhír legutóbbi köszöntőjéből -, hogy Pölczman Balázs immár utolsó félévét tapossa az egyetemen, így átadta a főszerkesztői posztot. A szemfülesebbek talán kiszúrták azt is, hogy november óta az impresszumban megjelent egy új munkakör is, ez pedig a főszerkesztő-helyettesi. Hát, ebből a pozícióból kerültem én Balázs helyére.

Rendkívül nagy szerencsém van, ugyanis épp a Kari Napokat összefoglaló lap lett az első, melynek az összeszerkesztését felügyelem. Szegény főkormányos-jelöltek ostorozását már gyakorlatilag a záróbulin megkezdtuk, hogy adják le időben az összefoglalókat. Ez cseppet sem bizonyult hálás feladatnak, ám ettől eltekintve nagyon örülök, hogy az „első újságom” jelentős része a Kari Napok történéseiről szól, hiszen ez a téma az én szívemhez is nagyon közel áll.

Mikor ezeket a sorokat írom, még szinte el sem szállt a rendezvény szele. A csapattagok az utcán és a kolégiumban a köszönés mellett huncutul egymásra vigyorognak, a folyosót még nem ütötte meg a lazítás utáni „észbekapós”-tanulás csöndje, és bevallom, a cipőm sem tisztítottam meg még a csütörtöki buli nyomaitól.

Ebben a hangulatban nem is nagyon tudok másról írni, mint a Kari Napokról. Bár az Egyetemi Napokkal érkezett egy kis konkurencia, azt hiszem sosem lesz, és soha nem is volt más olyan program vagy programsozár az egyetemen, ami ennyi közlekest tud megmozgatni. Ezen a héten

mindenki megtalálhatja a maga helyét valamelyik csapatban, mindegy, hogy csak egy-egy megmérettetésre vállalkozik, vagy ő a jelölt, és igyekszik gondoskodni róla, hogy minden feladathoz ki tudjon állni az évfolyam. Az egész Kari Napoknak ugyanis szerintem az a lényege, hogy olyan közösséget hozzunk létre, amiben egymásra találunk. Ezáltal legyen kívül kunyerálni az elmaradt órák jegyzeteit, legyen kívül beszélgetni, ha egyedül megyünk le HaBárba, és esetleg legyen kívül megünnepelni a diplomát.

Kimaradni belőle tehát egyszerűen nem éri meg. Aki idén mégis így járt, annak, remélem, elég jó kis összefoglalót és ízelítőt nyújtanak a hangulatból a Közhír cikkei, hogy jövőre ő is jelen legyen.

Petrus



Közzszolgálati közlemény

A tavaszi szemeszterben is szeretettel vár minden kedves érdeklődőt a Közhír szerkesztősége. Összejöveleteinket minden páratlan kedden öt órakor tartjuk a Baross kóli Landler-termében, ahol a jelenlegi tagok legszebb mosolyukkal és önfeledt jókedvükkel biztosan jelen lesznek, már csak Rád várunk!

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 BARSlakó Gábor

Felelős szerkesztő:

Bella Sikits! Dániel

Kari lap felelős:

Kovács MárCsak2 Nándor

Főszerkesztő:

Koncz Sziasztok Petra

Főszerkesztő helyettes:

Ménkü AzAz Judit

Rovatvezetők:

Bán Okostojás Veronika

Kovács Végsőharc Frigyes

Osváth-G. Még1hetetHolnapig Péter

Tördelőszerkesztők:

Hukics Álomhajón István

Szabó Tudtamén Ádám

Olvasószerkesztők:

Fiskál FuturePlanning Szandra

Tóth Halállista Csilla

Design:

Műterem Médiakör

Terjesztési felelős:

Paróczai UcsóKN Péter

Írták:

Ádám Simaügy János

Ádám Madárcsicsergés Zsuzsa

Bán Festőmester Veronika

Bortei-Doku PápaElső Shaun

Davidesz Eyjafjalla Mária Magdolna

Koncz Shukár Petra

Kovács 1,21 GW Frigyes

Orosházi Mileszmár? Tamás

Osváth-G. Nyááááár! Péter

Paróczai Jóvolt Péter

Pölczman Dezertör Balázs

Sándor Sajtókártyátnekem Zsolt

Tóth Egyszermeggyógyulok Csilla

A Devla áldása legyen mindenkivel!!!

Még el sem kezdődött a Kari Napok, és már el is kezdődött - jött a felismerés csütörtök délután, mikor kitérőgattak a cigánytánc-próbáról, hogy menni kell focizni a szervezőkkel.

Mentünk is, és ittuk is szorgalmasan a gólokat. Összerázódtunk kicsit, megismertük egymást, és bár gólt nem rúgtam, de a hangulat azért megjött (nem mintha előtte nem lett volna). Majd rohanás filmet vágni, és innentől kezdve meg sem álltunk egészen 8 napig, míg az első főtt kajától (pénteken) ismét rosszul nem lettünk...

No de ne rohanjunk ennyire előre, mert volt közte még néhány dolog, mint például a bevonulás. Ekkor ugyanis az egész pereputty megmutatta magát, és elnyertem a Vajda szerepét. Ez olyan jól sikerült, hogy nem is sokra emlékszem belőle (HaBárból tényleg semmire), de a túrán hamar eszembe juttatták, hogy Krisztiről a bugyit nem kellett volna tépkedni - akkor sem, ha részeg az ember.

Egyébként a túra nagyon jól sikerült, rengetegen voltunk, Fecca, meg Laci árulták a CD-ket, ittuk a töménytet, és talán még feleséget is találtam magamnak, de ez még nagyon a jövő zenéje... ☺



Majd jött a szerenád, fellegvár, Gróf Lazló-próba, és itt nagyon köszönöm a csapat támogatását és kitartását, mert bevallom, kicsit elfáradtam. Meg is kellett pihennem egészen a Hajtányig, de szerencsére Kébel Baráték, Rambó és a 311 tartották a frontot!

Nagyon hálás vagyok mindenkinek, és nem szeretném, majd csak a külön köszöneteket sorolni, de nagy

mellénnyel mondhatom (vagyis nagy fehér zakóval), hogy 34 versenyből 20-at megnyertünk, és 6-szor voltunk másodikak. Ez nem egy ember érdeme, ez a Shukárzás!!!

Inkább írok néhány felejthetetlen élményemről (na jó, persze nem mindről):

Az azért durva, mikor oltár elé kerül az ember (rendesen izgultam ám, Bogi), köszönöm, hogy háromszor is hozzám jöttél egy hét alatt; ebből egyszer Buza Gábor tanár úr adott össze minket!

Nem semmi a Mecha tanszékről Szabó Zoltán Tesókával sörváltót inni sem!

Szabó András meg a legvagányabb BKV-s Korruptképző szakalapító volt...

Anyukámmal telefonálni, hogy közben egy egész Díszteremnyi ember „Boldog Születnapot!” kíván neki...

Ja, meg szegény, Ő volt, aki kérdezte tőlem, hogy „Fiam ez most miért jó??”, mire én: Mééééé jóóóó, méééé jóóóó, mééééjóóóóóó, Karinaa-apoook...

Fantasztikus bulik Milánnal a HaBárban, remélem, ez azért még megismétlődik, mert volt igény a mulatósra, én azt hiszem!

A CD-készítés is shukár volt, mikor 12-en mentünk a stúdióba, kicsit talán meg is ijedtek. (akinek kell a zene, és még nem kapott CD-t, jöjjön a 311-be, és kiírjuk).

Hajtányversenyen hatalmas izgalmak, végül nagyon kicsivel győzelem... (azt már viszont biztos kevesebben tudják, hogy a verseny után rögtön az első kanyarban kitört a kerek. Ezt a Patrik-féle biztonsági tényezőt oktatni kellene, ugyanis pont addig bírta, míg kellett!!!)

Felejthetetlen volt a zenegép a szobában, köszi, Egér!

Bogi aggodalma mikor beteg voltam.

Ákos, Lacika, Tibi, Péntek egész heti sürgés forgása, Pjetruska, Cs. Dóri segítségével.

Rengeteg táncpróba KisBerkessel, meg Krisztivel, bár a végén mindig a saját ritmusomban táncoltam...

Köszönet:

a csapat arcának, Gerzsonnak, - aki tényleg végig ittas volt, ami nem kis meló ám,

Külső kerekeseeknek (De sokan voltak!!! És el is hozták!!!),

Belső kerekeseeknek (Endrú pálin-kaváltóját, Anti sör-virslijét, jesszus...),

Iber Csövesnek, mert annyi volt a szponzor, hogy nem maradt a póló hátán hely,

Kébel Barátnak, mert végig kí-mélt, és „csak” langyos, sós vizet kellett innom...

Szóval rengeteg élmény, meg-annyi barát, jó versenyek.



Jó volt a többi csapattal bulizni, Lazy Milánék rengeteg lánnyal támadtak, Laca Luke-kal már a túrán megvolt a közös hangnem, Vic-et ugyan nekem nem sikerült még 5-kor ébresztenem, de ami késik, nem múlik, Mogyi Felügyelő szimpatikus részeg volt, nagyon hozták a feelinget, TsoTso BARoSlakói meg ismét megmutatták, hogy úgy nyelik a piát, mint a homokgödör!

Szervezők - durva -, egy csapatot irányítani sem egyszerű, nemhogy hatot, és mindezt zökkenőmentesen a háttérből, le a fehér kalappal előttük!!!

És tényleg igaz az egycsapatos dolog!!! Mind ide járunk, mind itt szívunk vagy nevetünk! Tessék hát most tanulni, meg folyamatosan AFTERPARTYRA járni!

Egyetemi Napokra meg, remélem, összeáll az ALLSTARS, és visszaszerezzenek a győzelmet, én ígérem, mindent megteszek érte.

Addig is mindenkinek sok sikert, krediTESÓt, meg csillaghullást kívánok!

Rajtság volt, meg pénz, ez a három, ami fontos!!!

I think this is the beginning of a beautiful friendship!

*Berkesi Ádám,
alias a Vajda*



Mogyoró Felügyelő és a C.S.I.bészek

Sziasztok, Jurácsik Péternek (a. Mogyi) hívnak. Másodéves vagyok. Szerecsére már választottam szakirányt, a logisztikát. Nem idén volt az első eset, hogy felmerült a nevem a potenciális jelöltek között. Már a múlt évben is lett volna lehetőség, csak nem éltem vele, de most úgy éreztem, hogy idén belevághatok.

A csapatimidzs is szavazás alapján dőlt el. A Mogyoró Felügyelő és a C.S.I.bészek név pedig hosszas ötletelés után született meg.

Ez volt az eddigi legjobb, legizgalmasabb Kari Napok számomra. A legszebb emlékem az volt, hogy mindenki csak bízott és végig szurkolt. Beavatás után sok ember odajött hozzám, hogy gratuláljon a csapatnak. Ez esett a legjobban. Igaz másodikká lettünk, de mi is nyertünk.

Szeretnék néhány embernek köszönetet mondani a lap hasábjain keresztül is. Azt hiszem, Zsákai Baláznak (a. Balu) köszönheti a legtöbbet a csa-

pat. Láttam, hogy mennyi mindent szervez, és le a kalappal előtte. Selmeczy Andrásnak (a. Orlando), aki elvállalta a filmkészítést, szintén nagyon hálásak vagyunk. Nem mellesleg, a film szerintem nagyon jól sikerült. Ezek az emberek csak a nagyon kiemeltek, mivel az egész csapatomnak különösen sokat köszönhetek.

Nem tudok mit mondani csak azt, hogy nagyon jó, felejthetetlen élmény volt.

A többi csapatnak is gratulálok, minden elismerésem. Lazy Milán csapatá szerintem szépen teljesített, ahhoz képest, hogy ez volt az első Kari Napjuk. Laca Luke-ék nagyon jól szerepeltek, nemhiába, ők is benne voltak a mezőny legszorosabb részében. Vic'ero-ék egy nagyon összeszedett csapat, akik végig élvezték a Kari Napokat. TsoTso-ék ahhoz képest, hogy nem is a Földről származnak, maradéktalanul helytálltak. Ezt az is mutatja, hogy ők is lehetnének a máso-



dikak. A Kozmikus Shukárzás tényleg olyan csapat, akik az egész hét alatt hajtottak, csinálták a hangulatot. Nagyon jók voltak. Még most is gratulálnék minden csapatnak a teljesítményért. Szép volt!!! Jövőre találkozunk!

Mogyi



Üdvözlét, Földlakók!

Már régóta figyeltünk benneteket, de volt egy dolog, amit nem értettünk... Így leküldtünk hozzátok egy különítményt békével, minden eddigi tapasztalatunkkal felvértezve, hogy járjanak a végére, mi is az a Kari Napok. Lássuk hát, mit gondol most az egység vezetője:

Sziasztok! Döme Csongor, alias TsoTso vagyok, a hagyományos, hétéves képzés hatodéves csapatának idei jelöltje. Nehéz feladatot kaptam Petrustól, melyben 2000 karaktert kért tőlem élménybeszámoló címszóval. Nehéz, mert volt pár nap, amikor véletlenül én is belenéztem a fénybe az este végén (na jó, egyszer már az elején).

Kezdődött minden pénteken, egy jó kis táncolás, mindenkitmegvakuzós, bazinagyromalagzis, kisszoknyában nagyterpeszes, halottfeltámasztós, igyunkrumotkishajóban, táncolóskovbojos bevonulással. A (minden értelemben) másnapi túra, azt hiszem a nemzet(iség)ek feletti összefogás ékes példája, gondolok itt arra, hogy a sor elején két ufó viszi a cig..., bocsánat, kisebbségi polgártársat. Aztán itt jött a fény. ☺

Vasárnap nekem a Gróf Lazlo próbával indult a nap, délután fél 5-kor. Ja, nem is, előtte még a fellegvárban felboncoltuk Tökit, tényleg is. Minden tiszteletem Bónak, Vik Millernek és Lacinak a próbáért, nekem a hatodik volt, de ennyire egyiket sem élveztem! Köszönet a hipotalamusz üzemegységnek, hogy behúztuk! Az esti szereplésünk nem jöhetett volna létre Brutál és Simi háromnapos megfeszített munkája nélkül, nem tudom elégszer megköszönni nekik az idei hajtányt!

Hétfőtől beindultak azok a feladatok, amiken már a gyomortól eltérő szerveket is kellett használnunk, nem is sikertelenül. Köszönjük, Szilu, a Rémtételt! Itt megint megállok, tudjátok a fény...

Kedden oktatóink áltudományoskodtak, köszönet Szabó Zoltán tanár úrnak az előadásért! Aztán jött a Filmszemle... Ennyi színvonalas filmet, bevallom, nem emlékszem, hogy láttam volna, egy hajszálon múlt, de nagyon megérdemelten került a gólyákhoz az idei első hely! Gabesz, Gejza, köszi! Fény...

A szerdai napon érződött, hogy mindenki az Aranykerekeket várja. Előbb még megtaláltuk Mr. F(x)dx-et, aztán nesze neki hipotalamuszból. És én itt ki is dőltem, most nem a fény, hanem a vasárnapi egyszálpólóbanváromapróbát sajnos megviselt... Köszönet Petyabácsinak és a csapatnak a Belső kerékért, a lányoknak a Külső kerék központért, az autósoknak a 13 órás kintartásért...

És végül szomorúan, de elérkeztünk az utolsó naphoz, a sör lecsúszott, a nép szavazott, a Vajda pedig hányt. ☺

Végezetül szeretném még egyszer megköszönni mindenkinek a csapatban a részvételt, a segítséget, a szervezőknek, hogy volt XXIX. Kari Napok, a HaBárnak pedig, hogy nem voltunk szomjasak.

És nézzétek a jó oldalát, már csak kevesebb mint egy év, amíg felhangzik újra az Éjjjóóóó...

TsoTso



Laca Luke és a Hét Mesterivász

Sok szeretettel köszöntök minden olvasót!

Mikor Petrus megkért, hogy írjak néhány gondolatot a XXIX. Kari Napok apropóján, egy darabig bámultam magam elé, és gondolkodtam, hogy vajon mit fogok összehozni, ugyanis mikor a hat nap tömény szórakozás után reggel (értsd: délután 3 óra) felébredtem, úgy tűnt, mintha nagyjából egy vagy két estét buliztunk volna át. Ez az érzés valószínűleg abból fakadt, hogy az emlékeim nagy részét csak hosszas beszélgetések árán, utólag sikerült összekaparni. De most, hogy jobban belegondolok, rengeteg olyan élmény ért a Kari Napok alatt, amik felett átsiklottam, vagy éppen akkor negatívan, kicsit ingerültebben kezeltem a kelleszt.

A választások miatt a csapatból elég sokan hazamentek, vagy csak utána jöttek fel Budapestre, ezért úgy éreztem, az első egy-két nap kicsit nyögvenyelősen indult, de mikor sorra érkeztek az emberek, és mindenki feladatokra és szórakozásra kiévezve jelent meg a kollégiumban,

akkor beindult a dolog. Minden „sokemberes”, kreatív feladatot jókedvűen, jó hangulatban és nem utolsó sorban elég jó eredménnyel zártunk, ami a népszavazás előtti igen szoros állásban meg is mutatkozott.



Ehhez persze a többi csapat is kellett, úgy érzem - és másokkal folytatott beszélgetésekből is azt szűröm le -, hogy idén nagyon jó kis Kari Napokat sikerült összehozni, nem volt semmilyen viszály, inkább egymás segítése volt a jellemző. Este pedig buli a HaBárban. A csapatunk számára ez volt a legkeményebb próbatétel. Volt, aki az ágyneműjét kivitte a folyosóra

és az ablakpárkányon próbálta meg kipiheenni a buli fáradalmait, majd magához térvén elment aludni egy számára teljesen idegen szobába. Volt, aki két nap alatt 90 sörrel próbálta feloldani magában a kialakult stresszt (aki találkozott vele, az nem kételkedik benne, hogy valóban megivott ennyit). De hát a pikánsabb sztorik úgyis szárnyra kapnak a kollégiumban, és még so-kaig mulathat rajta mindenki.

Én még egyszer szeretném megköszönni a csapatnak, hogy jelöltként vehettem részt idén a Kari Napokon, hatalmas élmény volt egy ilyen csapatban szerepelni. És még egyszer gratulálok a győztesnek és minden résztvevő csapatnak!!! Mi jövőre is itt leszünk (remélem ☺). Addig is ne feledjétek, hogy: Egy csapat van! Kari Napok!

*Majkut László,
alias Laca
(Luke)*



Vic'eroy és a sínre hányt kalózkod

Hol is kezdjem? A tavalyi Kari Napok utolsó óráiban felvetődött, hogy tartsuk meg a felállást, és idén cseréljünk, legyen én a jelölt. De csak az idej szervezkedésnél jöttem rá, hogy komolyan gondolták. Hazudnék, ha azt mondanám, hogy nem görcsölt a gyomrom onnantól. De aztán eljött a csütörtök. Bemelegítés esélykiegyenlítő focival, ahol nem akartam lealázni a fiúkat, így nem mutattam meg micsoda futballtehetség vagyok. ☺ Ennek ellenére a másnap tényleg más nap volt, és itt nem feltétlenül az alkohol okozta problémákra gondolok. Elkezdődött. Bevonulás, túra, szerenád... sorolhatnám az összes programot, de 2000 karakterbe nem férne bele, meg eléggé összefolynak a dolgok. Ezért csak párat emelnék ki.

Elsősorban a Gróf László-próbát, mert ez okozta a legkellemesebb meglepetést. Amennyire féltem tőle, akkora élmény volt mások előtt köny-

nyítani magamon. Köszí a szurkolást, fiúk!

Másodikként a Belső Aranykereket, ahol kiderült, hogy én vagyok itt az alfahím. ☺

Harmadikként pedig a vasárnap estét. Nekünk most volt először részünk abban, hogy átélhessük, milyen is egy hajtányverseny a hídon. Szerintem az egész csapat nevében elmondhatom, fergeteges volt. Idén ugyan nem sikerült elhozni a kupát, de büszke vagyok a srácokra, akik továbbgondolták ezt az egészet, megtervezték, megépítették, és végül megvédték a gépüket. A szerencse idén nem állt mellém, de majd jövőre!

Köszönöm ismét a bizalmat a legénységemnek. Jelöltként rengeteg élményt, emléket, ismerőst és barátot kaptam a Kari Napoktól, de azt hiszem ez a hét minden résztvevőjéről elmondható. Ez olyan hét egy közlekes életében, amit minél többször át

szeretne élni (ezzel magyarázhatók a csúszó diplomák). Haverok, buli, sörváltó... mi kell még?!

Köszönöm a kontaktunknak, Légynek a munkáját, oldalbördám-nak, Petinek a támogatást és a részvételt minden csapattagnak, aki közreműködött. Köszönet továbbá Rambó Tibinek a tanácsokért, itt megjegyezném, hogy rossz az, aki rosszra gondol. ☺

Szeretnék gratulálni mindenkinek, mert hát egy csapat van, aki valamilyen formában részt vett, versenyzett, dolgozott, bulizott. Külön gratulálnék a shukároknak ezért a szép pontszámért, amit elértetek, úgy vélem, megérdemelték.

Jövőre veletek, ugyanitt!

Vic'eroy



Elsősök – „Első sör”?

Lazy Milán és a Pokerfake-ek – azaz mi, ha nem jöttetek volna rá első ízben – az idén először léptünk porondra a Közlekkari Napok alkalmából, és nem kis erőfeszítésünkbe került túlélni ezt az igencsak nagyra becsült rendezvényt.

Magunkat és májunkat nem kímélve küzdöttünk eleinte a kizárás ellen, majd minden erőnket összeszedve belehasítottunk, és a felsőbb évesek elismerését kivívva szerepelünk minden megmérettetésen.

Nagy erőbedobással vezényeltem végig csapatomat, s elmondhatom, hogy ilyen lelkes társaságot Ti még hírből sem láttatok, mint az én pókercsalóim. Bitang farsztó héten vagyunk túl, de szerintem az élmény, amit a Gróf Lazlo próbán, a „csajos” sörváltókon vagy a hajtányon szereztünk, minden fáradságért kárpótol

mindannyiunkat. Egy biztos: jövőre ezer százalék, hogy megint itt leszünk! Talán már a bemutatkozáson is feltűnt mindenkinek, hogy egy nagyon lányos csapatról van szó, aztán láthattátok, hogy a legtöbb próbán, versenyen is túlnyomórészt a lányok jelentek meg. Valóban, Viki jól fogalmazott: „...az elsős lányok nem százások...”. Közben azért kaptunk segítséget fentről, a már tapasztalt, „öreg” rókáktól is, s ezt csak köszönni tudjuk, sok mindenben adtak hasznos tanácsokat, s ez könnyítette a helyzetünkön.

Mert marha nagy meló volt benne, ezt én is tanúsíthatom. Ami pedig a filmszemlét illeti... Hááát, az a nem semmi! A Másnaposok című filmre épített alkotásunk elsőpró sikert aratott, s a vetítés után a dísztermi tömeg egyként skandálta az

„Elsősök” (vagy „Első sör”?!) jelszót. Természetesen ezt meg is érdemeltük, hiszen a miénk volt a legjobb film. Csak úgy dagadt a májunk... persze nem csak a sok dicsérettől, hanem a töménytelen mennyiségű alkoholtól is, amit elfogyasztottunk a hét folyamán! Na, igen. Alkoholtól az volt – ezt mindenki megerősítheti! De hát szomjasan csak nem maradhat ennyi ember ☺.

Egy dologgal azonban úgy hiszem, mindannyian egyetértünk... Egy csapat van: Kari Napok!

Kersity Milán
a. Lazy Milán



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 köz híres lépéseikről?

Minden jóban van valami Köz hí. Na jó, ez így talán egy nagyon picit túlzás, de sokat nem füllentettem. Elmesélem Nektek, hogy miről is szól ez az egész újságosdi. Biztosan lesztek majd páran, akik rohantok hozzánk, hogy Ti is közénk akartok tartozni!

Szóval. Én egy pillanat alatt beleszerettem az újság szellemébe. Na-

gyon megfogott a társaság, és első sorban az, hogy ülésen mindig mindenki elmondhatta a véleményét, az ötleteit.

Továbbá megvan a köz híres társaságnak az a csodálatos tulajdonsága, hogy mindenki ott segít a másinak, ahol csak tud. És ez nagyon jó érzés. Mikor nem tudok valamit, és még gondolkodni sem bírok valamin, kérhetek bárkitől segítséget, mert valakit úgyis találok, aki az érintett témában jártasabb. És higgyétek el, sokkal könnyebb rákérdezni egy-egy dologra, mint órákig ülni felette tanácstalanul!

Nem tudom, hogy Ti, kedves Olvasók mennyire vagytok társasági emberek, de szerintem, aki bekerül ide, rögtön érezni fogja a „team feeling”-et. Hisz’ ha éppen nem ér rá a legjobb haverotok beülni egy sörre, a köz híresek között úgyis rátaláltok a Ti emberetekre, és nem kell a szobátokban gubbasztanotok, míg a többi közlekes a világról megfeledkezve tombolja ki magából a tanulás okozta

feszültséget. Természetesen az újságírásnak szakmai előnyei is vannak. Minden hónapban vállalhatsz feladatot: készíthetsz interjút, kérdezősködhetsz a hallgatók körében különböző témákban, foglalkozhatsz 1-2-3-4-sok kerekű járművekkel, és írhat szöveget bármiről, ami szerinted érdekli a nagyközönséget. Viszonylag szabad kezet kapnak a cikkírók, persze nyilván vannak kötelezettségek is. Ilyen a határidők betartása, a formai követelményeknek való megfelelés, az üléseken való megjelenés és aktivitás. De azt hiszem, ezek nem olyan szörnyűek, és így legalább a notórius késők és lusták is tanulnak egy kis pontosságot és fegyelmezettséget. Lássuk be: ez mindannyiunkra ráfér.

S mindemelllett olyan szakmai ismeretekre tehettek szert, melyek később még jól jöhetnek. Olyan mérnökök lesztek, akiktől nem idegen az újságírás sem, és így Ti több lábon álltok majd.

Zsuzsanna



Közhír üzenőfal

Kicsit félve kezdtünk a Közhír karinapos üzenőfalának felállításához: felmerült a lehetőség, hogy senki sem veszi majd észre, vagy ha észre is veszik, nem írnak rá semmit. Volt bőven papír, toll és rajzszög, de azért motoszkált bennünk, hogy mi lesz, ha valaki néhány sör után úgy érzi, hogy az élete nem teljes ezek nélkül az irodaszerek nélkül. Szerencsére egyik félelmünk sem igazolódott be.

A vártnál is nagyobb sikerrel zárult azon törekvésünk, hogy ezt az oldalt megtöltsük tartalommal. Az üzenőfal végül annyira népszerű lett, hogy két naponta teljesen le kellett csupaszítani ahhoz, hogy újabb gondolatok kerülhessenek fel.

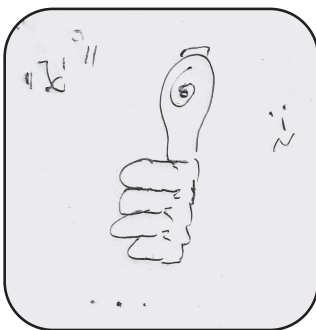
(Ennek megörülve volt is, aki a hét közepe felé ezt írta: „Ez az első. HE.”) Természetesen nem lehet minden üzenetet itt megjeleníteni - javarészt nem a helyhiány, hanem a tartalom miatt -, azonban a legtöbbet igyekeztük bezsúfolni a cikkbe.

Pénteken este még nem sok hozzászólás született, és a kreativitás is a heti átlag alatt maradt. Az első üzenet a közhíres biztatás volt, hogy írjatok a táblára nyugodtan, a második pedig kb. 2 perccel a felszerelés után már kikerült: „Egy csapat van:

Kari Napok!”. Ezt a mondatot a vártnál kevesebbszer, mindössze kétszer írták fel, másodszor egy kis kritikával: „...erre <a papírra> nem lehet írni :)”. Szerencsére ezt a problémát többen áthidalták.

Egyébként más, gyakran skandált mondatok által inspirált kommentárok is megjelentek, például „...csak az alkohol, csak az alkohol, meg a SIÓLÉÉÉ.”, „Mondanám, hogy éjjóóó, de írásban nehéz a kedvet és a hangerőt átvinni :S”.

Szombaton a túra ihletett meg többeket is, melyek közül a leg-



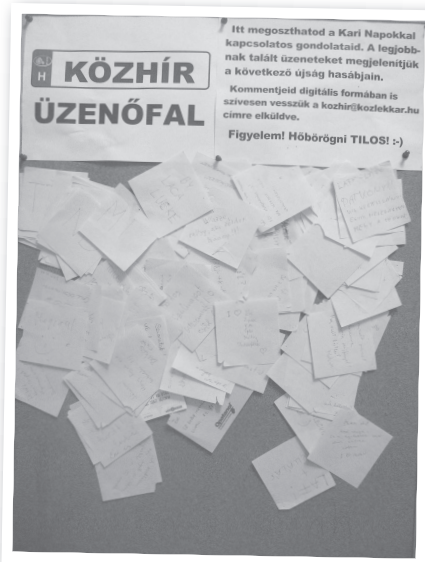
jobb a következő volt: „Megint el—tam a túrát” írta Endrú, és emellé valaki utólag odafirkantotta: „Én is.”. Egyébként ezen a napon már jelentek meg elvesztett tárgyakra vonatkozó apróhirdetések. Peti például a következőt írta: „Elveszett a kálapom a túrán!!! Légyszi szólj!”. Úgy tűnik, ő sikerrel járt, ugyanis rögtön ez alatt olvashattuk, hogy „Megvan!☺”. Néhányan azonban - valószínűleg - eredménytelenül próbálkoztak, például a „Lost ipone! Finding reward! 50\$”, valamint a „Keresem shukár fülbevalóm!” telefonszámmal kiegészített felhívások utólagos komment nélkül maradtak a táblán.

Apropó hirdetések: pontosan 10 db szexuális témájú „reklámot” számoltunk meg, melyek között akadt úr-kereshölgyet, hölgy-keres-urat, mindegy-milyen témájú és színes, szagos, valódi szórólap is. Természetesen ezeket konkrétan nem közölhetjük, ha esetleg valaki érdeklődne, név és telefonszám a szerkesztőségben.

Vasárnap a szavazás hosszúsága volt az egyik téma. A „Szavazz Te is 6 órán keresztül”, illetve a „Voltunk szavazni 19.00-01.00-ig. Elfogyott a sör.” vonatkozott ide, ezek mellett pedig meg nem erősített források jelentették, hogy láttak egy sorszámmot is, ami azonban furcsamód eltűnt a Külső kerék alatt. A próbáról is született két hozzászólás, egyik egy kis verse:

„Indul a próba mára, lehet, össze lesznek hányva, de akkor is vígan élek, ZH-któl már nem félek.” a másik pedig a nyertes örömujjongása: „Végre megittuk ;-). Köszí, hogy megtanítottatok inni! TsoTsó, Gejza, Zipek”.

Az ufo-k egyébként ezen a napon többeket is írásra késztettek. Nem egyszer került fel szerenádjuk ref-rénje: „Ken Lee...tulibudibuáccsú” (aki nem ismeri „Ken Lee” kulcsszóval rákereshet a neten). E mellett a karaoke-s számukra is írtak kommentet: „Az oké, hogy sajtóból van a hold... de hogy a nap süti?”.



Hétfő után már nem igazán volt olyan esemény, amely csoportos üzenőfal-támadást idézett volna elő, kivéve egyszer, mikor szerdán korán zárt a HaBár. Ekkor ehhez hasonlók születtek: „Bezárt a HaBár 2-kor! Ilyen nincs! Inni kell!”, „Ma sem ittam túl sokat.”.

A többi üzenetben különösebb rendszert nem lehet találni, ezért álljanak itt a legjobbak, melyek a cenzúra mellett is bekerülhetnek: „Nincsen toll. Szereljétek meg!” válasz: „Tollakat vittük a MÉH-be. Brá-

„Az egy hét alatt közel 100 üzenetet tettetek ki a táblára, ám egy sem érkezett kozhir@kozlekkar.hu-ra. Egyik szemünk nevet, mert látszik, hogy nem az internet előtt ücsörögtetek, másik viszont sír, mert nem írtok nekünk.”

lyen". „Žagar lenyírta a hajam. by: Söcc", „Ne dobáld a buzit!", „Ne tépd szét mások alsógyátját! Megtalálalak, és akkor jajj lesz!", „Szeretem a Kari Napokat! Sőt a nagymamám is. Bár szerintem kicsit erkölcstelen.", „Automata sörváltómat elcserélném 6 sebességesre!", „Nyald meg a hegesztőpákát!", „Hol vagyok?", „Azt

mondta az öreg Kiss, ne csak igyunk Kari Napok!", „Én a SÖRT szeretem! Aggyá sokat!", „Nem kell nekem bizsu. Attól kipattogzik a bőröm.", „Ez a hét nincs meg. De anyámnak ne mondjátok!", „Csőöö (Babi néni)!", „De szép Kari Napok! Honnan van?", „Mindenhol jó, de legjobb rottyon! By Laca Luke".

Végezetül pedig zárjunk egy (véltetőleg) közhíres gondolataival: „Hogy fogom ezt betördelni? Közhír rulez!"

Petrus



Kultúra, buli, nyár... EFOTT!

Tíz év után újra a Pécsi Tudományegyetem látja vendégül az EFOTT résztvevőit Európa Kulturális Fővárosában, minden eddiginél több programmal. A jegyek már kaphatók, az EFOTT-os hostessek pedig idén is ellátogatnak majd valamennyi felsőoktatási intézménybe! A fesztivál honlapján és Facebook oldalán már minden információ elérhető az idei rendezvényről!

EFOTT - A nyár legnagyobb hallgatói bulija

Hazánk legjelentősebb múltra visszatekintő diákrendezvénye az EFOTT, az Egyetemisták és Főiskolások Országos Turisztikai Találkozója. A fesztivál története 1976-ra nyúlik vissza, ekkor volt az első találkozó a Pécs melletti Abaligetén. Huszonöt főiskola, illetve egyetem 350 hallgatója találkozott akkor; manapság az egyik legnagyobb magyar rendezvény, a tavalyi évben minden korábbinál többen, mintegy 64 ezren látogattak el az EFOTT-ra. A fesztivál állandó jellemvonása, hogy évente más-más helyszínen kerül megrendezésre. Három évtized alatt a rendezvény bejárta az országot, idén 2010. július 13-18. között Pécs-Orfű lesz az EFOTT házigazdája!

Pécs, a kultúra fővárosa

Bár a fesztivál a festői szépségű Pécsről mintegy 15 km-re található Orfűn lesz, rengeteg program várja Pécssett is az „efottozókat”. Az EFOTT-os hetijegyes karszalag számtalan

kedvezményes és ingyenes belépési lehetőséget biztosít majd Európa Kulturális Fővárosában a fesztivál egész ideje alatt.

EFOTT Felsőoktatási Roadshow

Idén is útjára indult az EFOTT Felsőoktatási Roadshow! A fesztivál hostessei a következő néhány hónapban meglátogatnak majd valamennyi felsőoktatási intézményt, többnyire a nagyobb egyetemi-főiskolai sorsátrak, szakhetek, nagyszabású rendezvények ideje alatt. Ezen programokon a szerencsések akár EFOTT hetijegyet is nyerhetnek!

Programdömping

Az EFOTT-on idén is programdömping várható, 2010-ben is képviselteti magát az magyar zenei élvonal: újra koncertezik Ákos, jön a Quimby és a Tankcsapda, és hazai pályán játszik a 30Y és a Kispál és a Borz! A retro szerelmesei sem maradnak fellépő nélkül: Dévényi Tibi bácsi újra pörgeti a lemezeket, de egy különleges élő zenekaros formációban fellép majd Korda György és Balázs Klári is! Az EFOTT hangulata utánozhatatlan: aki már volt, pontosan

2010 EFOTT
csak szabadon...
Pécs-Orfű, július 13-18.

tudja! A hallgatói fesztivál olyan, mintha az év közben megrendezett összes egyetemi és főiskolai buli egy helyre összpontosulna.

Legyél Te is rajongó!

Csatlakozz Te is az EFOTT fesztivál hivatalos rajongói oldalához a Facebook-on, és értesülj első kézből a legfrissebb információkról, programokról, a roadshow következő állomásairól! A fotók és a videók továbbra is az EFOTT Klub oldalán található, az EFOTT hivatalos honlapján, az efott.hu oldalon pedig valamennyi aktuális információ elérhető!

EFOTT – 2010-ben is a Te pénztárcádhoz mérten!

Az EFOTT a magyar fiatalokról, a magyar fiataloknak szól, immár 35 éve, diákbarát áron. Az öt napra szóló hetijegyek elővételben (május 31-ig) mindössze 11 900 forintba kerülnek! A napijegyek a nulladik napra 2500 Ft-os, szerdától-szombatig pedig elővételben (július 10-ig) 4900 Ft-os áron vásárolhatók meg.

Jegyvásárlással kapcsolatban keressd a BME EFOTT koordinátorát, Cseh Attilát (30/6924570, bmeefott@gmail.com)!

EFOTT - csak szabadon...

Anonymous



A staféta indul, a „Főszeri” búcsúzik

Az újság új rovattal jelentkezik: az interjústaféta keretein belül egymásnak szegezzük a diktafont, így megtudhatjátok, kik is készítik a Köz hírt. Mindig az lesz a faggatás célpontja, aki az előző interjút készítette. Elsőként én zaklattam a múlt főszerkesztőjét és a jövő logisztikusát, Pölczman Balázst.

Amikor négy éve átvette a szerkesztőséget, milyen állapotban találtad?

Annyiban volt más, mint most, hogy akkor nem volt. Annak idején hirtelen mondott le a főszerkesztő, ezért a HK egy pályázatot írt ki a posztra. Ketten adtuk be a jelentkezést, végül engem választottak. Csak az előző szerkesztőség elfelejtette megemlíteni, hogy visszavonul. Így amikor májusban elkezdtem szervezni az első ülést, kiderült, hogy az egész szerkesztőségből rajtam kívül az akkori ol-



vasőszerkesztő, a kommunikációfelelős és az egyik évfolyamtársam maradt meg, tehát csapatot kellett toborozni. Szóltam Hukics Ispánnak és Molnár Andrisnak, akik szobatársaim voltak, ők lettek a tördelők. Tóth Csilla azóta is olvasószerkesztő, Kovács Frigyes és Bozzay Melinda volt még az évfolyamomból, illetve Öri Anett, aki az előző gárdából maradt. Fiskál Szandra, meg Bán Vera például akkor csatlakoztak, amikor meghirdettem a régi könyveimet a koliban, ők érdeklődve bekapogtak, én meg rávettem őket, hogy írjanak újságot.

Mikor megcsináltuk a gólyaszámot, még mindig csak 8-10 taggal dolgoztunk, így mindenkinek elég sokat kellett írnia. Tapasztalatunk nem sok volt, nem foglalkoztunk újság-

írással a gimnáziumban, szakközépben, bár azt szoktam mondani: gyakorlata mindenkinek van, hiszen leérettségizett. Nyáron mindenki nézegette az előző újságokat, majd egy nyári délutánon MSN-konferenciabeszélgetés keretében összeültünk. Bár sikerült néhány dologban dűlőre jutnunk, de elég macerás volt, mert körülbelül 10 ember volt bejelentkezve, így amíg két percre kimentem a konyhába üdítőért, érkezett negyven üzenet, így már nehéz volt felvenni a fonalat.

A történelem ismétli önmagát: most is el fog fogyni a szerkesztőség...

Igen. A kikkel akkor elkezdtem a munkát, máig nagyrészt ők adják a „kemény magot”. Most elég sokan végezni fognak, vagy aki nem is, beleütközik abba a problémába, hogy kicsúszik a támogatási keretből. És mivel félévenként a térítést elő kell majd teremteni, többen is jelezték, hogy bármennyire is szeretnék, nem fog beleférni az idejükbe, mert dolgozniuk kell. Szóval generációváltás előtt áll az újság, és bár a lelkes elsősöknek hála gyarapodtunk, 7-8 régi tag be fogja fejezni. Tartottunk is belső oktatásokat, hogy a tudásunkat átadjuk a jövő közhireseinek. Ezért is fontos a folyamatos toborzás, mert szükséges egy bizonyos létszám ahhoz, hogy az újságot a jelenlegi terjedelemben és periodicitással, de minde nélkülöt hasonló színvonalon tudjuk elkészíteni.

A Te négy év alatt lett a Köz hír A4-esre nyomott újságból Pro Sperare-díjas kiadvány. Röögös volt az időig vezető út?

Vagyunk már olyan korban, hogy ha máshol nem is, de az újság terén már nosztalgiazhathatunk. Ha visszamehetnék az időben, és újra elkezdhetném, valószínűleg megtenném, de nem utasítanám vissza, ha rendelkezhetnék a mostani tapasztalataimmal. Voltak hibák: például kezdetben hiába dolgozott három olvasószerkesztő is, ezt egymástól függetlenül tették, így



volt, hogy két cikk egymással erős átfedésben jelent meg (bizonyos sorok megegyeztek). Amatőr hiba volt még, amikor későn kezdtük el csinálni az egyik lapszámot, és így csúszunk a nyomdába adással, vagy például a Kari Napokat nem kalkuláltuk bele. Ide tartozó történet, amikor Fiskál Szandrának nem volt az igazi másnaposan interjút gépelni, ezúton is köszönöm neki, hogy mégis elvállalta. Szóval folyamatosan kellett kialakítani a rendszert. Az elején az újság 16 vagy 20 oldalban jelent meg, ennek a dolgait sokkal könnyebb volt fejben tartani, egymás közt megbeszélteni. De amint növekedett a terjedelem, megduplázódott az oldalszám, ez egyre több szervezési gondot vetett föl. Ekkor született több reform, készültek el a különböző szabályzatok, kristályosodtak ki a jelenlegi pozíciók. Említhetném Kovács Frigyes, ő előtte írt, olvasott, sőt tördelt is. Én is olvasószerkesztettem akkor, ha valaki nem ért rá. Be kell látni, hogy hobbiból csináljuk az újságot, ugyanakkor magas színvonalon, de mindenki elsősorban egyetemista, és csak másodsorban újságíró. Bár, sokszor csak úgy tudott megjelenni a lap, ha megfordult ez a sorrend, és ehhez szükség volt sokak önfeláldozására.

Ha jól emlékszem, 2008 elejéig évente egyszer volt színes címlapunk, a kari napos szám. Aztán amikor sikerült különböző grafikai programokban jártas embereket találni, akkor próbáltuk meg ezt gyakoribbá tenni. Az első mostanival megegyező formátumú címlapot az 550. szám tiszteletére csinálta Szentannai Gabesz. A design is

ekkor formálódott a mostanira, az utóbbi másfél évben már csak apróbb ráncfelvarrások történtek.

Milyen emlékezetes, vicces, szívmelengető emlékeket tudsz felidézni?

A legjobb történetek mindig bizonyos cikkekhez kapcsolódnak. Az egyik legemlékezetesebb, amelyet azóta is emlegetünk, még a kezdeti időkhöz kötődik. Mivel nem rendelkezünk szerkesztőségi helyiséggel, a tördelés mindenkinek a saját gépén történt (ahogyan most is). Molnár Andris szobatársamnak volt egy négy évvel ezelőtt is jó pár éves laptopja. Megkaptuk a gólyabál plakátját file-ban az akkori designertől, hogy rátehessük a címlapra. Nem néztük meg előtte, csak automatikusan megnyitottuk. Durván 30 perc alatt sikerült is betölteni az örült nagy méretű képet. Mondjuk a 132 megás mérete sem arra utalt, hogy ez így bekerülhet az újságba, főleg, hogy akkor még a tördelt újság maga sem volt ekkora.

A mostani diploma konzulensem, Dr. Bokor Zoltán tanszékvezető úr az első találkozásunkkor mindenkitől elkérte az elérhetőségeit, ha bármi felmerülne. Amikor meglátta, hogy az e-mail címem balasnyikov, eszébe jutott, hogy éveken keresztül olvasott egy ilyen álnevű valakitől cikkeket. Ez például jó érzés volt, hogy kiderült, én vagyok.

Voltak kevésbé kellemes történetek is. Amikor a blogot létrehoztam 2008-ban, rengeteg honlapot megnézegettem, mert ezt alapvetően egy minimális tudással üzemeltethető honlapnak szántuk. Ötleteltem, és összeírtam, mit érdemes rátenni, hogyan is nézzen ki. Amikor beindult, az építősök újságjának, a Karimának az akkori főszerkesztője a szemünkre vetette, hogy egy az egyben tőlük loptuk (véletlen volt, hogy ugyanannál a blogszolgáltatónál voltunk). Végül sikerült lenyugtatni a kedélyeket azzal az érveléssel, hogy lophattuk mástól is, hiszen mi is a latin ábécé karaktereit használjuk, illetve furcsamód nálunk is vannak bejegyzések és szerkesztőségi tagok, akik ezeket készítik.

Érdekes ügy volt, amikor nagyjából két évvel ezelőtt egy ügyvédnő fenyegetőzött feljelentéssel, mert va-

lahogy eljutott hozzá az újság (azóta sem tudjuk, hogy online formában, vagy a gyerkőce vitte-e haza), és talált benne egy antiszemitának is felfogható viccet (én nem úgy értelmeztem). Ezt követően minden létező egyetemi fórumra elvitte az ügyet, még a rektornak és a dékánnak is küldött levelet. Ezért arra is gondoltuk, hogy esetleg egy rosszakaróról van szó, ugyanis amellet, hogy idejét nem kímélve kereste meg az egyetemi vezetők elérhetőségeit, kellettek belső információk is, hiszen nem mindenki ismeri a belső levlistákat sem és oda írni sem lehet csak úgy.

A Közhír-vacsorát csak ne hagyjuk ki!

Igen, talán az volt a legkellemesebb színfoltja a szerkesztőség életének. A Hallgatói Képviselőtől nyertünk támogatást, hogy elmehezzünk a Tróféába. Úgyis régóta terveztünk valami fenomenális csapatépítő programot, évszázó ülést, meg minden ilyet egybe kötve. Így hát ott rengeteget ettünk, és napokig nem voltunk éhesek, nem mellesleg a csapat is nagyon összerázódott.



Karunk lapjának hosszú múltja van a többi újsággal való együttműködés terén, ugye?

Mindenképpen. Amikor főszerkesztő lettem, csatlakoztam a Műegyetemi Sajtóklubhoz, ahol az egyetemi újságírók gyűlnek össze különböző szerkesztőségekből. Ott találkoztam a többi kari újsággal, és mély barátságok szövődtek több taggal is. Már akkor írtunk közösen cikkeket, illetve 2008 őszén egy közös lapot is készítettünk a gépészkari kollégákkal (Kétütemű - a szerk.). A régi barátságokra való tekintettel időről időre most is kisegítjük egymást. Régen például az építőkarról írtak cikket a Közhírbe,

amikor meg voltunk szorulva, vagy amikor a tördelőprogramot lecseréltük, segítettek a betanulásban. De ez forgandó, mert ebben a hónapban tőlünk írtak többen a Karimába, mert most ott is generációváltás zajlik, és kevés a cikkíró.

Nehéz lesz - pontosabban nehéz itt hagyni a Közhírt?

Nehéz kérdés. Mint említettem az interjú elején, ha visszamehetnék az időben, újra elvállalnám a főszerkesztőséget. Már most, az utóbbi napokban hiányzik a vele való munka. Nehéz a közepéből kiszállni, főleg, hogy most is vannak terveim, amiket reményeim szerint már mások fognak megvalósítani. Mivel diplomázom, és több lapnál is dolgozom, muszáj volt továbbadni a dolgokat, de úgy érzem, jó kezekbe kerültek. Véglegesen nem szeretnék elszakadni az újságtól, amennyiben számítanak rám, természetesen örömmel segítek továbbra is.

Így is négyszer tovább bírtad, mint egy átlag Közhír-főszerkesztő.

Amikor a Műsajtba bekerültem, az akkori elnök mondta pár hónap után, hogy reméli, tudom, hogy lassan el kéne kezdenem keresni az utódomat.

Kérdeztem, hogy esetleg valamit tud-e, amit én nem. Ekkor közölte velem, hogy a Közhírnél egy, másfél, maximum két évig bírják idegekkel a főszerkesztők, ahhoz képest büszkeséggel tölthet el az a 46 hónap, 34 lapszám, majdnem 1000 oldal...

Látom, nem számolod.

Neeem, nem tartom számon (nevet). Csak a köszöntő miatt néztem utána.

Összegzésként mondhatjuk, hogy megelégedve adom tovább a kormányt, jó kezekben van az újság, lelkes szerkesztőséggel, még lelkesebb főszerkesztővel, nagy tapasztalatú kollégákkal. Kiváló alappal és rendezett háttérrel rendelkeznek ahhoz, hogy nagy dolgokat érjenek el a Közhírral.

Köszönöm a beszélgetést, és sok sikert kívánok a diplomádhoz!

Sonci



Az öntözőktől a hibrid megmunkálásig

Új rovatunk e félévi záró cikkének témájáért ismét a Z épületbe látogattunk el, annak is a 6. emeletére, ahol Takács Jánossal a Járműgyártás és -javítás Tanszék vezetőjével beszélgettünk a tanszéki találmányokról, szabadalmakról.

A Járműgyártás és -javítás Tanszék szabadalmaira lennének kíváncsiak, a közelmúltból.

Pontos adatokkal nem készültem fel, hogy miről tudjak beszélni, de azt a régi időkről el kell monddam, hogy amikor én a tanszékre kerültem, akkor öntöző-berendezéseket fejlesztettünk a Vízgazdálkodási Tanszékkel együttműködve. Sokan járnak az országban mezőgazdasági kultúrák környékén, és láthatnak olyan, kerekeken guruló, 80m feszítávú, körforgó, önjáró öntözőket (Kf-120), amelyek még ma is működnek. Ezt a tanszéki kollégák Dobos proffal közösen fejlesztették ki.

A tanszék több mint 20 éve kezdett a teljesítményleyezerekkel foglalkozni.

Lézeres jelölésekkel kapcsolatos kutatásokat 12 évvel ezelőtt kezdtünk el. Kidolgoztunk egy eljárást, a lézeres felületi hőkezelés alapján, amellyel precíziósan vonal menti sávokat lehetett felületkezeltetni. A felületkezelt sávokban szerkezetátalakulásokat hozunk létre, leginkább ferromágneses anyagokon, a nagyon gyors hevítés és hűtés segítségével. A helyi kezeléssel elektromágnesesen kiolvasható jeleket, jelcsoportokat lehet kialakítani, megfelelő távolságra és pontossággal képezett jelöléssel. A jelcsoportok (például öt hőkezelt vonal közepének jeltávolsága) a hossz mérés alapjául szolgálhat. Így, ha elhelyezem valamilyen acélszerkezeten, és ismerem a szerkezet hőmérsékletét, akkor a jeltávolság változása a belső feszültségekre enged következtetni. Ilyen, nem

látható, az anyag szerkezetéből mégis kiolvasható jelölésekre ez előtt nem volt szabadalom.

Az eljárást vasúti sínek feszültségállapotának meghatározására úgy dolgoztuk ki, hogy a sínekbe lézerrel vittünk be jelcsoomagokat, egymástól 870 mm-re, 20 °C-on. Ha a beépített sínben rövidül a távolság, akkor nyomófeszültség van a sínben, ami mechanikai törvényszerűség alapján kiszámolható. Ha nem 20 °C-os a sínhőmérséklet, akkor persze számításba kell vennünk a hőmérsékletváltozás következtében fellépő hosszváltozást is. Ezt az eljárást EU-s szabadalomként regisztrálták és US Patent is született belőle. A szabadalmas-társakkal elég komoly munkát végeztünk, mert ebből mintegy 40 oldalnyi szabadalmi leírás lett.

Tovább folytattuk a jelölési rendszer fejlesztését, vékony acéllemezekben, amelyekben egyedi azonosítók, például sorozatszám bevitelére dolgoztuk ki a technológiát. Suzuki-lemezzel végeztünk ilyen teszteket, ami 0,65 mm vastagságú, és abban is létre tudtunk hozni olyan jeleket, amelyek a fényezés alatt, nem láthatóan, mégis kiolvashatóan voltak elhelyezve. Ha így jelölünk például egy karosszériatetőt vagy egy csomagtartófedeleket, akkor ezek a gyártás során a logisztikát segíthetik, mert a jelölés az automatizált anyagmozgató rendszerben információkat hordoz az alkatrészekről, hogy mihez tartozik, mikor gyártották stb. Ott is alkalmazható ez, ahol a hagyományos optikai kiolvasású vonalkód nem használható, például a karosszéria fésztés után.

Ez a jelölés benne maradhatna az autó teljes élettartama során a jelölt lemezben, és ha mondjuk valaki összetörte az autó elejét, akkor az is kiderülhetne, hogy

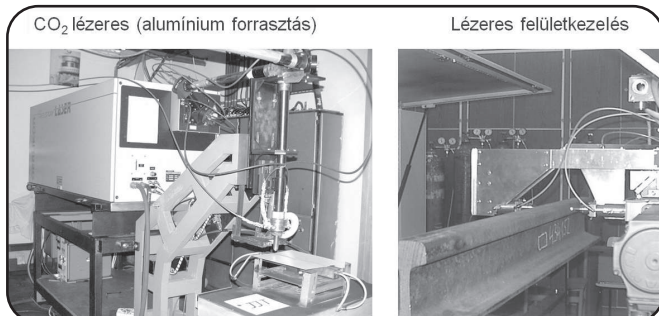


már más sorozatszámú alkatrésze volt kicserélve. Az autógyártók viszont egy euró többletköltséget sem szeretnek elviselni az autóban, ugyanis kiderült, hogy pénzügyileg nem nagyon érdeke senkinek, hogy ezt bevezessék.

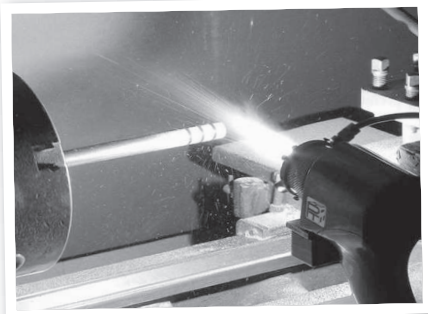
Tulajdonképpen nyolcévnyit visszamentünk a múltba. Az ezt megelőző időszakban milyen hasonló jellegű találmányok voltak?

Nagyon sok fejlesztéssel foglalkoztunk még a plazmaszórás területén, ami a nagy energiasűrűségű eljárások egyik területe. Az eljárással a réteg tulajdonságok módosítása, különleges anyagok szórása, illetve csontimplantátumok felületi tulajdonságainak fejlesztése is megvalósult. Az egyik kihívás az volt, hogy olyan réteget kellett volna létrehozunk az implantátumok felületén, ami biológiai integráció alapján képes kapcsolódni a csonthoz. Ennek megértéséhez tartozik némi magyarázat.

Az operáció során a velőűrbe beletesznek egy fém nyúlványt (implantátumot), és erre illesztenek egy olyan gömböt, ami különleges (például TiN) bevonatú. Ezt beleillesztik például egy műanyag vápába (*az ízületi fejet befogadó képződmény - a szerk.*). A műtétek egy részében az implantátumot a csont velőűr terében csontcementtel (ami tulajdonképpen egy műgyanta) rögzítik. Az egyes műgyanták megszilárdulási hőmérséklete esetleg nagyobb, mint amit a csontszövetek rongálódás, elhalás veszélye nélkül kibírnak. Az élő csont rugalmassági modulusa, az ember hőérzete ennek hatására megváltozhat. Amikor az ízületi



tet implantátumra cserélik, akkor is testnedvekkel lesz kenve, azonban a nem élő anyagpár működése során rossz esetben képződhetnek mikrorészleválások, olyasmi, mint a sorja, amelyek az ízületek szélein betokosodva megjelenhetnek, kényelmetlenséget okozva ezzel az operátnak. Ezek egy idő után bizonyos fájdalomérzetet kelthetnek, vagy ha megkopik valamelyik darab, akkor nem olyan könnyű a mozgás, és attól kezdve az illetőnek kényelmetlenség érzete van. Ilyenkor a reoperációs lehetőség, ha csontcementtel rögzítették az implantátumot, már nem olyan könnyű, mert a csontnak azt a részét ami a csontcementtel együtt szilárdult meg, már nem használhatják fel egyszerűen. Elég nehéz munkával lehet csak kioperálni a fémét ebből a műgyantából.



Fölvetődött az a kérdés - ezek is már legalább 10 évvel ezelőtti gondolatok -, hogy hogyan lehetne az implantátum és a csont integrációját úgy megvalósítani, hogy ne veszítsük el az élő csont jelleget. Az volt az alapgondolat, hogy létre kellene hozni aktív csontintegrációra hajlamos felületi rétegeket. Ehhez azt fogalmazták meg az orvos professzorok, hogy ha 0,3-0,4 mm-es kis kráterek lennének az anyagban, akkor abba bele tudna növekedni a csont. Az volt a problémánk, hogy plazmaszórással 0,4-0,5 mm-es réteget lehet létrehozni, és ebben a rétegben nem nagyon tudtuk kialakítani megfelelő szilárdsággal ezeket a 0,4 mm-es krátereket.

És ez a probléma, hogyan került a Járműgyártás és -javítás Tanszékhez?

A plazmaszórás, ami egyébként egy olyan felületbevonási eljárás, amivel akár kerámiarétegeket is létre lehet hozni olyan alkatrészfelületeken, amelyek kopásállóságát növelni akar-

juk, jelentős tanszéki kutatási terület. Például sok olyan járműszerkezet van, amelyben pont azért, hogy a helyi kopásállósági tulajdonságok jobbak legyenek, acél felületére fel lehet vinni különféle karbid, alumínium-oxid vagy titán-oxid rétegeket, amelyekkel nagyon jó siklási tulajdonságokat és jó kopásállóságot lehet biztosítani. A tanszéken fejlesztettük ezt a szórási technológiát, és figyeltünk, hogy hol milyen potenciális igény van erre. Tulajdonképpen a láb is egy jároszerkezet, tehát a helyváltoztatáshoz alapvetően hozzátartozik, csak mondjuk nem a gépjármű kategória. A mai tudományos újdonságok többsége ilyen inter- és multidiszciplináris területen születik, ahol nem kifejezetten csak a járműmérnökök, hanem anyagkutatók, fizikusok, biológusok és orvosok dolgoznak együtt.

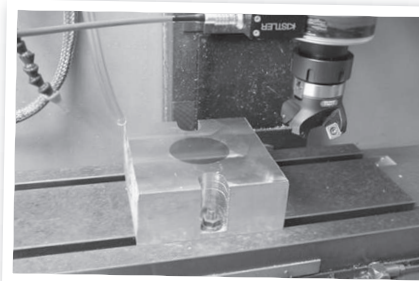
A tanszék sajátossága, hogy a kollégák között van vegyész-, kohómérnök, gyártástechnológus, közlekedésmérnök, villamosmérnök, tehát e tudományok együttese biztosítja a tanszéken belül, hogy projektszerűen jó csapatot lehet a feladatokhoz fölépíteni. A kollégákból a legkülönbözőbb főkészültségüknek, a jó együttműködési készségüknek, és annak köszönhetően, hogy a közös feladathoz az egyéni meglátásaikat, szemléletüket hozzáadják, tudunk eredményes teameket kialakítani egy probléma megoldására, amelyek sikeres fejlesztéseket eredményeznek.

Jelenleg milyen futó projektek-ről szabad tudni?

Az elmúlt évben sok pályázati terven dolgoztunk, és keveset nyertünk. Nagyon érdekes fejlesztések lettek volna, jelentős részük járműipari. Például nagyméretű gépjárműszerkezetek könnyűfém-ből való készítésére alkalmas technológiák, nem kifejezetten csak lézer-, de különleges hegesztési technológiák.

Egy másik példa: ma már a járműmotorok egy részében magnézium-ötvözeteket használnak, és egy európai uniós projektben (ECOHYB) vettünk részt, amiben környezetkímélően kellett megoldani egy marási folyamatot hibrid anyagokon (például szinterelt vas-magnézium ötvözet). Ezeket együtt kell síkra marni. A prob-

léma az, hogy ha magnéziumot munkálunk meg, azt vizes emulzióval nem szabad hűteni, mert képes hidrogént fejleszteni. Erre mi egy olyan technológiát dolgoztunk ki, aminek az az eredménye, hogy hogyan lehet szárazon vagy minimálkenéssel megmunkálni ezt a hibrid anyagrendszert, olyan módon, hogy a folyamat ne legyen tűzveszélyes. A száraz megmunkálásnak is van veszélye, ugyanis az acélból származó nagyobb hőmérsékletű forgács lehullana a finom magnézium porba, az elérné a gyulladási hőmérsékletet, és detonációs robbanás következhetne be.



A projekt eredményeképpen született egy szerszámgép, amiben a szerszám úgy volt optimalva, hogy egyszerre tudta megmunkálni a szinterelt acélt és a magnézium-ötvözetet mint hibridpárt. Létrejött egy korszerű, új szerszámkonstrukció, amelyen még nem volt a világon, és ennek mintegy „melléktermékeként” Ozsváth Péter kollégánk most április 9-én védhette meg a témához kapcsolódó PhD-dolgozatát, aminek nagyon örülünk.

Úgy gondolom, hogy a lézertechnológia területén is letettük a névjegyünket. A mi tanszékünk-ről a kollégák rendszeresen előadásokkal vettek részt (2-4 előadással) az európai lézeres konferenciák egyik legelismertebbikén, a LANE-en (Laser Assisted Net Shape Engineering, tehát a majdnem kész alakra gyártás lézerrel), melyet az Erlangeni Egyetem szokott szervezni. A jövőbe mutató lézersugaras alumíniumforrasztásról, az alternatív hidrogéntárolási fejlesztésekről pedig még nem is beszéltünk.

Köszönjük a beszélgetést!

*Graf Ur & Ádám
& Illés*



Autópálya-üzemeltetés

Februárban a nagy havazások után az M0-ás, dunakeszi autópálya-mérnökségen tettem látogatást, ahol Zámbor Csaba forgalomtechnikai művezetőt kérdeztem az autópályák titokzatos világáról és az üzemeltetési feladatok rejtelméről.

Miben tér el a munkátok a hagyományos útüzemeltetéstől?

Abban különböztetjük meg a gyorsforgalmi úthálózat üzemeltetését az egyéb úthálózatétól, hogy itt folyamatos a megfigyelés - van személyzet, aki csak azt figyeli, hogyan áll éppen az autópálya -, és ezzel párhuzamosan a megfigyelt szakaszokon folyamatos a készenlét. Az autópálya-üzemeltetésnek az alapsajátossága az, hogy a kezelőknek a megnövekedett reakcióidőre alkalmassá kell tenniük a pályát. Minden olyan eseményt, akadályt, ami a folyamatos haladást zavarhatja, illetve megakadályozhatja, azt a lehető legrövidebb időn belül meg kell szüntetni. Ennek érdekében 24 órán keresztül, folyamatosan figyeljük az autópályát - videokamerákon keresztül, folyamatos útellenőrzésekkel és 24 órás diszpécserszolgálattal -, így probléma esetén a mérnökségen dolgozó kollégákkal azonnal be tudunk avatkozni. Probléma lehet egy baleset, ónos eső, havazás stb.

Az autópálya üzemeltetésével szembeni elvárásokat hármas kritériumrendszerbe lehet sorolni: biztonság, teljesítőképesség és kulturált környezet.

A biztonságról nem hiszem, hogy túl sokat kell beszélni. Mindenki tudja, hogy mit jelent a 130 km/h-val való közlekedés. Az autópályán a forgalombiztonság fenntartása hatványozottan jelentkezik. Ide tartozik a monotonitás is - a hosszú egyenes szakaszok sok esetben elvonják a figyelmet a pályán történetekről. A baleseti helyszínek megközelíthetősége sok esetben nehézkes, főként azokon a szakaszokon, ahol a csomópontok egymástól távol helyezkednek el (akár 10-20 km-nél is távolabb) a torlódás nagyon hamar kialakul, és ekkor a megkülönböztető jelzést használó járművek is csak nehezen tudnak haladni.

A teljesítőképesség azt jelenti, hogy nekünk, útüzemeltetőknek, minden tevékenységünket úgy kell szerveznünk és végeznünk, hogy a pályán közlekedők ezt a legkevésbé érezzék, és a forgalmi zavartatás a legkisebb legyen. Célunk, hogy az autósok felé a lehető legnagyobb rendelkezésre állást tudjuk biztosítani. Indok nélkül, feleslegesen nem lehet szakaszokat, sávokat lezárni, mert az torlódást okoz(hat), ami pedig növeli a balesetveszélyt.

A kulturált környezet magyarázatát abból a szempontból érdemes megközelíteni, hogy aki az autópályát használja, az díjat fizet, így ő joggal várhatja el, hogy a pálya és környezete tiszta és kulturált legyen, és az utazásához szükséges információkat megkapja.

Ha ezt a hármas kritériumrendszert betartjuk, akkor a közlekedés minden szereplője elégedett lesz; az utazóközönség biztonságosan, gyorsan és megfelelő minőségű úton tud haladni. Ahhoz, hogy mindezeket fenn tudjuk tartani, a cég kiépítette saját üzemeltetési hálózatát, melynek sarokkövei a mérnökségek. Az autópálya-mérnökségek általában egy-egy

60-70 km-es szakasz súlypontjában helyezkednek el, és a saját szakaszukért felelnek. Hozzánk, a dunakeszi mérnökséghez is körülbelül 65 km útpálya tartozik.



A mérnökségek milyen üzemeltetési feladatokat látnak el?

A kimondottan a mérnökségekre tartozó üzemeltetési feladatok meglehetősen széles körben jellemzik a működésünket: útellenőrzés, mérnökségi diszpécserszolgálat, hídvizsgálat, út- és hídüzemeltetési feladatok, mérnökséghez tartozó területek tisztántartása (mellékhelyiségek és parkolók), kaszálás, szemétszállítás, burkolattisztítás, úttartozékok (KRESZ táblák, szalagkorlátok és forgalomtechnikai eszközök) karbantartása. Hozzánk tartoznak a forgalomterelési tevékenységek is (forgalomtól elzárt területek megfelelő előjelzése és a fizikai elválasztás megvalósítása az ott dolgozók védelme érdekében), valamint a téli üzemeltetés. Utóbbi kiemelt jelentőséggel bír, hiszen a november 1-jétől március végéig terjedő időszakban a feladataink jelentős részét ez teszi ki, valamint télen megokasodik a közútkezelő felelőssége. A megváltozott időjárási viszonyok között kell ugyanazt a színvonalat tartani, mint a nyári időszakban.

Milyen a mérnökségek, azon belül is a Ti mérnökségek felépítése?

A mostani mérnökségek illeszkednek a cég azon elképzeléséhez, hogy a feladatokat minél kisebb helyen, minél kevesebb berendezéssel el lehessen végezni. Mi kitüntetett helyzetben vagyunk, mert a mi mérnökségünk egy „mintamérnökség”: nálunk minden kisebb, mint a többi-

Hozzánk, a dunakeszi mérnökséghez kb. 65 km útpálya tartozik.

A megváltozott időjárási viszonyok között ugyanazt a színvonalat kell tartani.



nél. Kisebb a telep, kevesebben dolgoznak itt, kevesebb gépünk van, kisebbek az irodák stb.



Minden mérnökség áll egy iroda-épületből, műhelyépületből, garázs-épületből, fedett tárolóból, és sótárolóból. Az irodaépületben vannak a művezetők, gazdasági és anyagbeszerzési munkatársak, illetve a mérnökségvezető; továbbá itt található a diszpécser-szoba is, ahol a diszpécser 24 órás szolgálatot látnak el. A műhelyépületben alkatrészraktár, járműmosó és szerelőakna található, ahol a szerelők a gépek karbantartását végzik. A fedett garázsépületben található a munkagépek: Keraxok, Midlumok, Masterek és Unimogok. A mi mérnökségünkön van 6 nagy eszközhordozó Kerax, és négy univerzális eszközhordozó - 2 Unimog és 2 Midlum -, továbbá van két rakodógépünk is. A fedett tárolót az éppen nem használt adapterek tárolására használjuk. A sótárolóban van az útszóráshoz használható sókészlet. Nálunk összesen 42 fő dolgozik, ebből 5 útellenőr, 5 diszpécser, 7 irodai dolgozó, a többiek pedig útüzemeltetők.

Az említett munkagépeket mire és hogyan használjátok?

Télen a Keraxok és a Midlumok a főpálya, az Unimogok pedig kimondottan a csomóponti ágak ekézését és szórását végzik. A sózáshoz és ekézéshez többféle adaptert használunk, melyek univerzálisak. Három Keraxon van oldaleke, ez azt jelenti, hogy ha a sofőr kinyitja, és teljes szélességben tol, akkor két sávot egyszerre tud

ekézni. Konvojban haladó két Kerax egy kétsávos szakaszt egy fogásra le tud tolni, ha háromsávos a pálya, akkor harmadiknak beáll egy Midlum vagy egy Unimog, és úgy a teljes pályát ekézik. Kedvező gépparkkal rendelkezünk, a gépek fele 3 évesnél fiatalabb.

Az autópálya-üzemeltetés úgy néz ki, hogy minden útüzemeltető minden

géphez, minden eszközhöz ért, mindent tud használni, és mindenre megvan a jogosultsága. Itt nincsen külön sofőr, sövényvágó stb. Bármire be lehet osztani. Ez óriási előny, mert az egyes feladatokhoz sok ember mozgósítható. Viszont rengeteg hátránnyal is jár, mert nincsen külön gazdája semminek sem, és ez sok esetben meg is látszik az eszközökön, még annak ellenére is, hogy vigyáznak rá.

Egy példát is mondok a „mindenki ért mindenhez elv”-hez a mostani téli üzemeltetéssel kapcsolatban: ha egy gépkezelő kimegy sózni, akkor ő saját maga rakja meg a rakodógéppel a sószórót, tölti fel oldattal, majd beül a gépébe, és megy ki sózni. Amint megcsinálta a saját körét, visszajön, és ismét saját maga tölti fel, és megy ki újra.

A média szerint az idei tél kemény, és ez a közútkezelőket is megviseli. Te milyennek látod a helyzetet?

Valóban rendkívüli a mostani helyzet, és ennek egyik mérője, hogy idén már rengeteg só fogyott, és már a tartalékkészleteket használjuk. Utoljára ilyen talán '86-ban volt. Függetlenül attól, hogy az idei, kemény havazás csak januárban kezdődött, a tavalyi évben is sok beavatkozást kellett végezni a lefagyá-

sok miatt. Ugyanis a téli üzemeltetés nem arról szól, hogy nekünk csak akkor kell síkosságmentesítést végeznünk, amikor esik a hó. Nálunk az M0-on van két kiemelt rész, a Megyeri híd és az 52-es km-nél egy völgyhíd, amely pillanatok alatt le tud fagyni a helyi mikroklímája miatt, így ott már tavaly is szinte minden éjszaka be kellett avatkoznunk, hogy elkerüljünk a deresedést.

Ha a télről beszélünk, akkor meg kell említeni, hogy mi az Országos Közutak Kezelési Szabályzatának (OKKSZ) előírásait kell, hogy betartsuk, az abban foglalt szintidőket kell teljesítenünk, amit a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ (KKK) ellenőriz. Ennek megfelelően riasztás esetén 30-60 percen belül el kell kezdenünk a helyszínen az elhárítást, és ez sok esetben nem egyszerű feladat.

Az autópálya kezelő mottója: „Az azonnali hatásnak, a megelőző jellegű bevetettségnek meghatározó jelentősége van. Az autópálya csak akkor tekinthető biztonságosnak, ha burkolata száraz, legfeljebb vizes. A gyorsforgalmi úthálózat kezelői nem tudják garantálni, hogy ne essen a hó, viszont annak eltakarítását az OKKSZ által meghatározott időnormák szerint elvégzik.”

Köszönöm a beszélgetést!



Konvojban haladó két Kerax egy kétsávos szakaszt egy fogásra le tud tolni, ha háromsávos a pálya, akkor harmadiknak beáll egy Midlum vagy egy Unimog.

Fotó



A jövő Oldtimerei

Tükörfordításban a youngtimer „fiatal időzítőt” jelent. Így kissé értelmetlen, ezért lássuk a szó valódi jelentését.

A hangzással és az első tippekkel ellentétben a youngtimer szó a német nyelvújítás kétségbeejtő helyzetét mutatva ugyan, de immáron az egész világon használatos kifejezés lett, mellyel azon gépjárműveket illetjük, amik legalább húszévesek. A probléma nem új keletű, hiszen már a 80-as években is gondot jelentett megkülönböztetni a háború előtti gépcsodákat a már akkor is ódivatúnak számító, fecskéfarkú automobiloaktól. Erre a gondra jelentett megoldást az azóta már a német KRESZ részét is képező kifejezés, amelyre azonban pontos definíció azóta sincsen. Igazán oldtimernek manapság már csak 40-50 évesnél idősebb autókat nevezünk.



Hogy hogyan lesz valakiből youngtimeres?! Erre természetesen annyi történet van, ahány rajongó, azonban az átlagos sztori a következő: kisgyerekként matchboxozva, autós-kártyázva sokunknak lett egy (vagy több) kedvenc típusa. Ezek általában a kor modern autói voltak, így mikorra az egykori kissrácok fizetőképessé keresőkké váltak, meg tudták venni gyerekkoruk kedvenceit. Ez nálunk kissé késve jelent meg Európához képest, hiszen társadalmunk 50-es, 60-as éveit taposó autórajongói mostanra tudják megvenni azokat a „nyugati csodákat”, melyeket a szocializmus alatt csak messziről elcsahanni láttak, vagy ha szerencsésük volt, akkor éppen a Gellért Hotel parkolójában leshették meg lopva álmaik autóját. A pszichológia egyik tétele

pedig beigazolódni látszik, mely szerint felnőttkorunkat alapvetően meghatározzák gyermekkorunk emlékei...

Egy youngtimer vásárlása csak a legritkább esetben alakul úgy, ahogy egy új autóé. Ugyan pár éve már hazánkban is találhatóak veterán szalonok, ahol - rendelésre - akár 0 km-es, tökéletesen restaurált autót lehet venni, melyhez természetesen egyedi finanszírozás és olajozottan működő szervizháttér tartozik. Ez azonban a legkevésbé izgalmas módja, hogy hozzájussunk álmaink autójához, és természetesen a legköltségesebb is.

Barátokkal való sörözések, hosszú séták beszélgetéseinek alkalmával eljut odáig az álmodozó, hogy napi több órán át figyelni feszülten Eu-

rópa legnépszerűbb használtautós oldalait, nyomon követ sok-sok külföldi kluboldalon lévő eladó autót, autóépítési naplók számtalan topikját, tucatnyi fórumon keresztül. 1-3 év alatt már alaposan bele tudja ásni magát a témába, mígnem elérkezik odáig, hogy mindent tud a hön áhított autóról, csak

éppen nem ült még benne... Erre általában ugyan sort lehet keríteni itthon vagy külföldön járva, azonban ha valaki igazán ritkaságra vágyik, előfordulhat, hogy csak az adás-vételi szerződés megírása után ülhet először a volán mögé. Az addig eltelt idő alatt rengeteg ósz hajszál, letöltött gigabyte-ok töménytelen mennyisége, óriási telefonszámlák, elkopott billentyűzetek lesznek az áldozatai a várva várt autó megvásárlásának.

Aztán egyszer csak, már régen feladva a sok küzdelmet, végig jegyezelve számtalan eBay-aukciót, követve több tíz eladásra kínált kocsi sorsát, megjelenik egy olyan hirdetés, amin ott van. Ott van az, amiről évek óta nincs nap, hogy szó ne esne. Ott van az autó, ami lehet, hogy háromezer, lehet, hogy húsz kilométernyire

van. Indulni kell érte. Most, azonnal. Muszáj. Nincs holnap, nincs jövő hét, nincs semmi, csak odajutni minél előbb, közben valahogy összekaparva fillérre, centre a vételárat, merthogy az ár természetesen magasabb, mint a tervek szerint... Út közben - amely a legritkább esetben egy rövid vonatkozást, sokkal gyakrabban akár egy több napos autótúrat jelent - pedig kezdődhet a számvetés. Milyen hibával fogunk találkozni? Mit is mondtak, mire kell a legjobban figyelni? Számtalan kérdés végén felsejlik az is, hogy vajon sikerül-e lealkudni a kívánt összegre, meg lesz-e még egyáltalán, tényleg olyan-e, mint a képeken, nincs-e valami elírás...

Ám véget ér ez az út is, következnek az utolsó kanyarok, kertes házak, néha társasházi parkolók vagy használtautó-telepek között cikázva végül elélnk tárul a gép. 1:1-ben. Izgatott szemlélődés, tüzetes átvizsgálás, több órás telefonok, távgyógyítások, kemény alkudozás után kézfogás, adás-vételi megkötése a szokásos menetrend.

Az út előtt gyors ellenőrzés, tanakodás, óriási adag kávé-kóla-energiaital vásárlása a feladat a minél korábbi hazaérkezés reményében. Hazafelé persze már izzanak a vonalak, támogató vagy lefitymáló haverok készülnek ünnepi beszédükkel. A hazaérkezés után elindul a honi adminisztráció, ami kétféle lehet. Egyrészt forgalomba állhat az autó a rendes kerékvágás szerint, vagy pedig felkészítést követően az OT-vizsgát sikerrel véve. Ez utóbbin egy mechanikavizsgálattal ellentétben csak 75%-tól kaphat megfelelő minősítést a delikvens, így tehát igen jó állapotban, kókánymentesen kell a minősítő bizottság elé állni.



Igazán jó érzéssel megjelenni azonban a márkatársak, barátok előtt lehet. Erre mostanra számtalan lehetőség akad egy youngtimeresnek, mivel az internet forradalma ebbe a kultúrkörbe is elért. A 90-es évek elején létrejövő Opel, Mercedes, BMW stb. klubok európai körutakat is szervezve eljutottak mára oda, hogy számtalan külföldi rajongó látogat el minden évben a hazánk fiai által rendezett rendezvényekre. Természetesen az igazán nagy durranások, mint mindig most is Európa nyugati felén vannak. Ezek közül kötelező megemlíteni az imolai, a tullni és a stuttgarti veteránbörzékét, valamint minden veterános rendezvény legnagyobbját, az angliai Goodwood Revival-t. Itthoni klubtalálkozóink is felveszik a versenyt a kintiekkel, egyre népesebb számban, egyre ritkább és jobb állapotú a hazai felhozatal. Évről-évre fejlődik az OT Expo is, melyet idén is megrendeznek, mégpedig április 16-18 között a Vasúttörténeti Parkban. Ezen a rendezvényen gyakorlatilag mindenki megjelenik, aki számít a youngtimeresek világában, és tengernyi autócsodát lehet testközelből szemügyre venni. Ezt praktikusán egészíti ki a Duna-parton megrendezésre került Oldtimer Sokadalom (április 17.).



Európában nagyon népszerű rendezvénynek számítanak a Historic Rally versenyek. Ezek általában néhány száz kilométeres távot jelentenek, és a versenyzőknek nem pusztán az út minél rövidebb időn belül való teljesítése a feladata, hanem eközben több ügyességi feladatot kell teljesíteniük, az összes ellenőrző pont érintésével, miközben a KRESZ betartása mindvégig kötelező. Ahhoz azon-

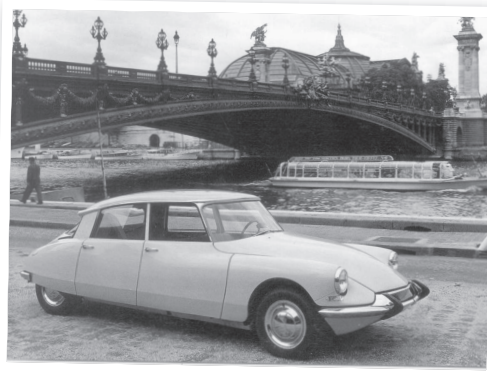
ban, hogy az autók tökéletesen megfeleljenek az elvárásoknak, kiváló karbantartásra van szükségük. Ez nem olyan egyszerű, mint egy pár éves autó esetében.

A használat jellegéből adódóan megkülönböztethetünk megmaradt, felújított és restaurált autókat. A legértékesebbek természetesen az ún. megmaradt példányok, hiszen magukban hordozzák az eltelt évtizedek illatait, nyomait. Ezt az állapotot nem lehet utánozni, és nagyon kevés autó az, amely több évtized után komoly javítástól mentes állapotban megbízhatóan róhatja az utakat.

A tulajdonos legfontosabb feladata, hogy megbízható, hozzáértő szakembereket találjon autója karbantartására. Ennek jelentőségét nem lehet eléggé hangsúlyozni. Magyarországon jelenleg szinte alig találni olyan autószerelőmestert, aki még foglalkozik veteránkorú autókkal és nagy tapasztalattal, kifogástalan szervizháttérrel és szakértelemmel rendelkezik. Így a fanatikusok nagy része igyekszik a lehető legtöbb felújítási, karbantartási műveletet - akár az élvezet kedvéért is - otthon elvégezni. Ez egy új autó esetében gyakran „gyilkos” tevékenység lehet, a gyakorlatban azonban tökéletes szerelő híján jobban jár így nemcsak az autó, hanem a tulajdonos is. A karbantartásban kiemelt szerepet kap a folyamatosság, így állandó hétvégi programot jelent a találkozók mellett a szerelgetés. Ez mellett, hogy kiváló kézügyesség-fejlesztő, a gépész-beállítottságú hallgatók számára pótolja az elmaradt gyakorlati órákat is.

A járműhasználat lehet hétvégi hobbi, de akár teljesen hétköznapi is. Sokan nem hiszik el, hogy egy ilyen idős autóban akár olyan extrákat is találhatunk, amelyeket manapság

még mindig nem lehet minden autótípusba rendelni. Így akár mindennapi használatra is megfelel egy ilyen öreg vas a megfelelő felkészítés után, ezért sokat tapasztalt veteránosok bátrabban indulnának neki egy Föld körüli útnak kedvencükkel, mint mások hétköznapi, modernabb autójukkal.



A legfontosabb azonban a téli használat lehetséges elkerülése. Mivel hazánk útjait legfőképpen sóval síkosságmentesítik, a téli hónapok igencsak megviselik a régi karosszériát. Sajnos régen az alváz- és üregvédelemre eleinte nem is gondoltak, később pedig még nem álltak rendelkezésre megfelelő anyagok, így még a 80-as évek autóival kapcsolatos legnagyobb gondot is a karosszéria állapota szokta jelenteni. Megfelelő védelem esetén is tanácsos téli álmra eltenni kedvencünket pihenni. Száraz garázsban, szakszerűen tárolva igen sokat tehetünk annak érdekében, hogy ne rohadjon el pár év alatt a sós, latyakos utakat járva.

Itt a tavasz, a Nap sugarai egyre melegebben sütnek, hamarosan végleg letehetjük a télikabátokat, és ezzel együtt megjelennek az utakon a télen nem használt autók. Nincs más dolga egy youngtimeresnek, mint minél több napsütéses hétvégét kihasználva autózni hazánk kies tájain, ellátogatni Európa nyüzsgő nagyvárosaiba, kellemes zenét hallgatva suhanni, róni a kilométerek ezreit, büszkén fogadni az autóstársak villogását, gratulációit...

*Budapest Classic Grand Prix:
2010. június 19.*

*OldtimerShow Budapest: 2010
október 22-24.*

Més



A Gyermekvasút története

Egykor megbecsült közösségi forma volt, a vasutas utánpótlás kiemelkedő színvonalú táptalaja és igen meghatározó közösségformáló szervezet. Mára jelentősége visszaesett ugyan, de továbbra is körbelengi valamiféle tisztelet és megbecsülés. A Gyermekvasút történetének jártunk utána...

A megszokottaktól kissé eltérően a történet ezúttal nem a dualizmus kori Magyarországon kezdődik, hanem az igen fájdalmas és mély sebeket hagyó második világháború után. Az ország ekkor anyagilag, gazdaságilag és morálisan romokban hevert, de valahol minden újjáépítést el kellett kezdeni. A romeltakarítások, helyreállítások viszonylag hamar megkezdődtek, de a társadalom újjászervezésére is hatalmas szükség volt. Az akkori felsővezetőség briliáns módon ráérezett arra, hogy a közösségek kialakítását már gyermekkorban meg kell kezdeni, ennek egyik megvalósításaként hívták életre a Gyermekvasutat. Ezzel tulajdonképpen két legyet ütöttek egy csapásra - bár ezt a megalakításkor nehéz lett volna előre megjósolni -, hiszen ezzel megalapozták a felnőtt vasúti dolgozók utánpótlását is.



Az ötlet, hogy gyermekek számára hozzanak létre kisvasutat, nem volt magyar sajátosság. A mindig példaként szolgáló Szovjetunióban már működött hasonló intézmény, és Jugoszlávia is rendelkezett ilyennel. Az alapkoncepció tehát adott volt, csak át kellett ültetni a hazai gyakorlatba. Eleinte természetesen számos ellenzője akadt a tervezetnek, a legfőbb vitaalapot az szolgáltatta, hogy képesek lesznek-e iskoláskorú gyerekek működtetni egy ilyen intézményt, és önállóan ellátni a biztonságos vasúti szolgáltatást. A kételkedők azonban hamar elcsitultak, mivel a gépeket nem a gyermekek kezelték és tartották karban. Egy, a Közlekedési Minisztérium által írt utasításban a következő szerepelt: „A

szóban forgó vasúton 12-14 éves fiúk és lányok fognak szolgálatot teljesíteni forgalmi szolgálattevői, váltókezelői, távírói, személypénztárosi és jegykiadó kalauzi minőségben...”

Több tervezet született arra, hogy hol is fektessék le ennek a vasútnak a vonalát. Felmerült, hogy Gödöllőn legyen, a HÉV és a királyi palota között, de felmerült több fővárosi helyszín is, például a Népliget (ami akkor még külvárosnak számított) vagy a Margitsziget. Ezek közös tulajdonsága, hogy sík terepen helyezkednek el, így az építés és az üzemeltetés jóval egyszerűbb (és olcsóbb) lett volna. A végső választás mégis a Széchenyi-hegyre esett, és ennek igen egyszerű magyarázata volt. Itt épült ugyanis a Gyermekváros, amelyet később Úttörővárosnak is neveztek, de leginkább Csillebércként ismerik az emberek. Ennek a hatalmas területnek

eleinte az Úttörővasút jelentette az egyetlen kapcsolatot a külvilággal, semmilyen más eszközzel nem lehetett megközelíteni. Az eredeti nyomvonal a fogaskerekű (lásd egy korábbi lapszámunkban) Széchenyi-hegyi állomásától Zugligitig vezetett volna, de a kedvezőtlen terepviszonyok miatt ezt módosították, és a Hűvösvölgy felé vették az irányt. Az építkezés három szakaszban zajlott.

Az első szakasznak igen rövid határideje volt, de maga az építendő pályaszakasz is rövid, mindössze 3 km hosszú volt és négy megállóból állt. Az építkezést 1948. április 11-én kezdték. Az építkezésben hivatásos vasútépítők és önkéntesek vettek részt, nekik sáttortábort építettek az épülő csillebércki tábor területén. Akkorra már számtalan erdei és gazdasági vasút épült

házáinkban, az ott szerzett tapasztalatokat is felhasználták az építkezés során. Szükség is volt rájuk, mivel két igen fontos célt határoztak meg a kivitelezőknek: egyrészt meg kellett óvni a hegyvidék évszázados faállományát, másrészt úgy kellett kialakítani a pályát, hogy onnan panoráma nyíljon Budapestre, Budakeszire és a környező hegyekre egyaránt.



Az ünnepélyes avatóceremónia 1948. július 31-én volt, ahol az elkészült állomások és a környező utcák, valamint az elkészült Úttörőváros dugig megtelt látogatókkal és külföldi vendégekkel. Az első vonat díszzenekar fogadta.

A második ütem sem váratott magára, az avatóünnepség másnapján már folytatódottak is a munkálatok, ezúttal egy 3,7 km-es szakasz megépítése volt a feladat.

Ennél a János-hegy egyik nyúlványát is át kellett vágni, az így nyert zúzottkövet pedig felhasználták az ágyazat kialakításánál. Az újszerű terepviszonyok újszerű megoldásokat kívántak, a János-hegy állomás például egy keskeny teraszra épült, így igen rövid vágányokat alakítottak ki, és az állomás épülete is olyan kicsi lett, hogy nem fér el benne sem jegypénztár, sem pedig váróterem, sőt az épület még

A
komplett vasúti
üzem lényegében a
„nagy” vasút kicsinyített
másza. Ez olyannyira igaz, hogy
a Gyermekvasút üzemeltetéséért a MÁV felel, és az egyes
posztokra való kiképzésre
eleinte a „nagy” vasú-
ton került sor.

közművesítve sincsen. Ennek ellenére a kisvasútnak ez az egyik legforgalmasabb állomása, és ez a vasutasok kedvenc szolgálati helye. A második szakaszt 1949. június 24-én adták át igen nagy érdeklődés mellett. Ekkorra a kisvasút már igen nagy népszerűségnek örvendett, és nagyon magas kihasználtságot ért el.



A harmadik szakasz megépítése bizonyult a legnehezebb feladatnak, itt ugyanis egy 198 m hosszú alagutat építettek ki a vasút számára. Ennek legfőbb oka a hátralévő 2 km-en legyőzendő 120 m-es szintkülönbség volt. A problémát úgy hidalták át, hogy 4,5 km hosszú szerpentin-szerűen vezetett vasútvonalat fektettek le, és ennek egyik visszafordító kanyarjában fekszik az alagút - pontosabban az alagútban fekszik a kanyar. Az alagútnak több érdekessége is van. Egyrészt már jóval előbb elkezdték építeni, mint ahogy a sínfektetést végzők odaértek volna; másrészt, olyan magasságúra építették, hogy az esetleges villamosítás során fellépő helyszükségletet is ki tudja elégíteni; harmadrészt pedig, nagyon sokáig külön szolgálati poszt volt az alagút őrzése, amelyet szintén gyerekek láttak el.



A kisvasút harmadik szakasza Hűvösvölgy állomásig tart, ahol kialakításra kerültek a tároló és javító üzemegységek is, valamint itt kapott helyet az a villanymotorral üzemeltetett fordítókörong is, amely a kisvasútüzemek között egyedülálló az országban. A teljes, 11,2 km hosszú vonalat 1950. augusztus 20-án adták át a forgalomnak. Így mind a hét állomást birtokba vették a vasutasok, és felnőttek felügyelete mellett végezték a munkájukat.

A Gyermekvasút működési struktúrája az évek alatt sokszor megváltozott. Eleinte gondot okozott az ifivezetők kiválasztása, hiszen ők felügyelték ugyan a kisebb gyerekek munkáját, de igazából nem értettek a vasúti üzemhez. Ez után röviddel kezdték el alkalmazni azt a máig használt módszert, hogy csak az válhatott ifivezetővé, aki kisvasutas korától kezdve kiemelkedő szolgálatot végzett, így igen behatóan ismerte a kisvasút működését, és könnyedén

tudott segíteni a fiatalabb kollégáinak.

Természetesen műszakilag is számos újdonságot rejteget a Gyermekvasút. Talán nem is kell megemlíteni, de azért a teljesség kedvéért megteesszük, hogy keskenynyomtávú vasútról lévén szó, a rajta szolgálatot teljesítő járművek is mind keskenynyomtávúak. Eleinte más kisvasutakról hozták a járműveket, később, a teljes vonal megépülése után a Ganz külön erre a célra épített mozdonyokat és kocsikat, melyeknek az ide történő szállítása is érdekes történet. Amíg a vonal nem készült el teljes hosszában, addig az egyedüli kapcsolódási pont a Széchenyi-hegyen keresztül volt lehetséges a fogaskerekű által. A kiegészítő vágányról már esett szó a korábbi cikkben. Később már „alulról” táplálták járművekkel a kisvasutat; a villamos pályával épült összekötővágány

nyújtott ebben segítséget. Eleinte gőzmozdonyok üzemeltek a gyermekvasúton, később ezeket lecserélték dízelmozdonyokra a nagyobb teljesítmény érdekében. A tervezett villamosítás azonban mindmáig várat magára. Kétféle kocsigarnitúra teljesít szolgálatot a vonalakon, van egy nyári, nyitott kocsiszéria, és egy téli, zárt és fűthető kocsiszéria. Ezek tárolására Hűvösvölgyben és a Széchenyi-hegyen épültek tároló vágányok.

Több tervezet született arra, hogy hol is fektessék le ennek a vasútnak a vonalát. Felmerült, hogy Gödöllőn legyen, a HÉV és a királyi palota között, de felmerült több fővárosi helyszín is, például a Népliget (ami akkor még külvárosnak számított) vagy a Margitsziget.



Azok számára, akik a Gyermekvasúton kiemelkedő szolgálatot teljesítenek, a jövőben lehetőség nyílik arra, hogy a MÁV-nál helyezkedjenek el hasonló munkakörben.

Ami a jelent és a jövőt illeti: számos terv született, mely a vonal meghosszabbításával bekapcsolná a gyermekvasutat a hivatásforgalomba is, ezek a tervek azonban nem bizonyulnak életképesnek, mivel ennek a létesítménynek ez soha nem is volt célja. Az eredeti kettős célt - miszerint egyrészt gyerekek látják el a legtöbb feladatot az üzem során, másrészt pedig kirándulóhely és turista látványosság - viszont remekül szolgálja a mai napig. A jövőben is bízunk a sikeres folytatásban, hiszen ez mégiscsak kuriózum, Nyugat-Európában ilyenrel nagyon ritkán találkozni.

Pál



Az autózás függőség, meghozza a legveszélyesebb fajtaból

Van egy elméletem arról, hogy az élőlényekben van egy közös tulajdonság, ami mindannyiunkat összeköt. Ez pedig nem más, mint a szabadság iránti vágy, ami sebesség iránti szeretetünkben manifesztálódik.

Ki ne tekintett volna irigykedve az óceánban ugrándozó delfinekre, a prérin szabadon vágató vadlovakra, a szavannán száguldozó antilopokra vagy a nyolcasokat a levegőbe író madarakra. Ha megfigyeljük ezeket az állatokat, rájövünk, hogy időnként mindezt különösebb ok nélkül, csupán az élvezet kedvéért teszik.



De mi történt velünk, emberekkel? Miért olyan nehéz mosolyt csinálni az arcunkra?

Egész egyszerűen azért, mert a társadalmi normák elvették tőlünk a lehetőséget, hogy kiélhessük a vágyainkat. Nem száguldozhatunk az utcákon, nem védhetjük meg az igazunkat erőszakkal, nem ordíthatunk bele az éjszakába, és még sorolhatnám. Magyarán nem tehetjük meg azokat a dolgokat, melyek a természetben adóttak.

Felhőtlen örömünknek másik akadálya velünk született tulajdonságunk, a telhetetlenség.

Kissrác korunkban még annak örültünk, amikor a játszótéren szalagálhattunk. Aztán ez már nem volt elég. Jöhetett a műanyag nyuszis motor, aztán a roller, a pedálos kisautó, aminek végül le kellett fűrészelni a motorháztetejét, hogy be tudjunk ülni. Ilyenkor már a szüleinkben is tudatosult, hogy ez kevés a gyerekeknek. Megkaptuk életünk első BMX-ét. Ezt akkor kellett lecserélni, amikor a már váltós Mountain Bike-kal rendelkező barátainkkal nem tudtuk tartani a tempót. Ezek után elszabadult a pokol, mindent megtettünk annak érdekében, hogy egyre gyorsabbak és gyorsabbak legyünk. Felmentünk egészen a hegytetőig, hogy aztán a legmagas-

sabb sebességi fokozatban tekerhessünk lefelé. Ezekben az években még semmi veszélyérzetünk nem volt. Szerettünk olyan sérüléseket, amiket életünk végéig magunkon hordunk.

Sosem felejttem el édesapám szája sarkában azt a rejtett mosolyt, amikor vérző fejjel a válamon vittem haza a bringát, mert elgömbült az első villa. Édesanyám a testi épségemért aggódva törölgette a sebemet, míg ő halálos nyugalommal érdeklődött, hogy mi történt. Nekimentem egy ház falának - hangzott a válasz. Ő csak mosolygott, és sosem kérdezte többet, mi történt valójában.

Ez után az eset után vettük meg az első teleszkópos villát, ami akkoriban nagyon menő dolognak számított.



Aztán mindannyiunk életében bekövetkezik az, amitől minden szülő retteg: betöltjük a tizenhetet, amikor megszerezhetjük a jogosítványunkat. Ekkor kerül a sarokba az eddig féltett kerékpár, és indul be a fantáziánk. Kikerülnek a falra a Lamborghini, Ferrari, Porsche poszterek. Ilyenkor járulunk többször egy napon szüleink színe elé a jól megszokott mondatokkal, amiket akár a homlokunkra is írtunk volna. „Aapúú, elvihetem a

A képekkel és videókkal bővített cikket megtekinthetitek a www.autonews.blog.hu oldalon, ahol a sportautók bemutatói mellett hasonlóan érdekes, gondolatébresztő bejegyzéseket is olvashattok.

kocsit? De, de... én, és megígérem, persze-persze.” Aztán hazaérve: „Megvan még az a rendőr ismerősöd? Mert ott valami miatt, és természetesen megvolt az oka, mert ott az a teherautó...”

Ekkor közlünk néhányunknak örökre megpecsételődik a sorsa, mert szerelmesek lettünk valamibe, ami végig ott volt a levegőben. A szabadság illúziójába, a sebességbe.



Amikor beülünk az autóba, és becsatoljuk magunkat, részei leszünk egy rendszernek. Egy sok száz alkatrészből, számítógépekből, rohangáló elektronokból, forgó, súrlódó fémekből, áramló folyadékokból álló rendszernek, amit sok száz év tudása, s minden tudományág együttes fejlődése teremtett meg.

Ez egy függőség, meghozza a legkárosabb fajtaból. Úgy hiányzik egy újabb jó „kör”, mint drogosnak az a következő kokaincsík. Erre a függőségre nincs orvosság, és a világ minden pénze is kevés arra, hogy kielégítsük a vágyainkat. Amikor vezetünk, elhiszük az illúziót, hogy a gép ereje a mi erőnk, az autó szépsége a mi szépségünk, a kipufogó üvöltése a mi üvöltésünk, és mindebben van valami lenyűgöző.

Amikor minden kötél szakad, csak beülünk, és ekkor kitisztulnak a gondolataink. Ordo ab chao. Csak csordogálunk az utcákon ötödikben, és ha meglátunk egy alkalmas szakaszt „vissza három, padló”. Mint egy sóhajtasra, a feszültség elmúlik. Megoldódni látszanak a problémák.

Így lesz egy szakításból lánykérés 600 km után, de erről majd egy másik cikkben.

Szűcs Zoltán



Fesztivál, nem csak motorosoknak

Ahogy azt már előre beharangoztuk, mi bizony ott voltunk március idusán az idei motoros szezon nyitórendezvényén, a Budapest Motor Fesztiválon. Hármunk élményeit, benyomásait egybeolvasztva olvashatjátok a szombati napról.

Elérkezett végre a tavasz, és ezzel együtt a motoros szezon is kezdetét vette. Ennek megfelelően az elmúlt évek gyakorlatát követve, idén is megrendezésre került az „ünnepélyes szezonnyitó”, azaz a Budapest Motor Fesztivál. A rendezvénynek természetesen a HUNGEXPO vásárcsopont adott otthont, amelyet március 19-21. között kereshettek fel az érdeklődők. Ugyanezek a napokon zajlott a szintén népszerű Tuning Show-kiállítás is, tán részben ennek is köszönhető, hogy a motorosok a legifjabb, G pavilont, a D csarnokot, valamint az e kettő között található szabadteret vehették birtokba.

Gyönyörű, tavaszi időnk volt, talán jobb nem is lehetett volna március 20-án, amikor szerkesztőségünk lelkes csapata is útnak indult. A bejutást egy nemzetközi repülőtérszintjét megütő biztonsági ellenőrzés nehezítette, fémdetektorral, táskáatvizsgálással stb. Ennek oka egy korábbi bombariadós eset volt, ami miatt anno az egész vásárcsopontot ki kellett üríteni.



A procedúrán átesve az első, szemünk elé táruló látvány a Safety-Hungary gyakorló pályája volt. Itt a rendezvény ideje alatt vezetéstechnikai bemutatókat tartottak, a vállalkozó kedvűek pedig megmérethették magukat egy-egy gép nyergében is. Lenyűgöző volt a vezetéstechnikai tréningesek fizika törvényeivel dacoló bemutatója, aminek során olyan mozdulatokat mutattak be, amelyeket a mindennapi motorozásban is nagyon hasznosan kamatoztathat az ember. Az emberi szemnek szinte valószínű-

lennek tűnő sebességgel szalomoztak végig az iskola instruktorai a nagyon szűken kibővíztetett pályán. Lebilincselő látvány volt. (A tréningről a 69/1-es lapszámunkban olvashattatok részletesen - a szerk.)

Idén a szokásosnál valamivel nagyobb tömeg fogadott bennünket már itt, az épület körül is, ugyanis nemcsak kisebb csarnokban, hanem kisebb szabadterei területtel is nyitott meg a rendezvény. Ennek köszönhetően a kiállítók is kicsit „összementek” idén, a köztük lévő közlekedő utakról nem is beszélve, de egy-egy szusszanásra kimenekülve le lehetett küzdeni a tömegfóbiát. Bent, a pavilonban, a hasznos alapterületen testvériesen megosztottak a márkakiállítók és a kiegészítőket forgalmazók. Természetesen, mint minden évben, most is ki lehetett próbálni jóformán az összes gyártó legújabb modelljeinek üléspozícióját, kényelmét, és mindegyiken egy kicsit beleélhettük magunkat, milyen is lehet az alattunk lévő ménest uralni.

Aki még nem motorozott, annak azért, aki pedig már motorozott, annak az előtörő érzések miatt volt különleges egy-egy ilyen motorpróba. Aki még nem próbálta, itt a motor nyergébe ülve méregethette az adott típus súlyát, a kényelmét, és elmélázhatott, milyen is lenne az utakat róni egy ilyen kétkerekűvel. Ez az a pont, amikor minden közlekedés-kedvelő szívét (ez feltehetően karunk legtöbb hallgatójára igaz) eltölti az érzés, hogy „Motorozni akarok!”.

Ha valaki a próbálgatás mellett olyan szándékkal is látogatott ki, hogy valami vásárfiával térjen haza, annak sem kellett hoppon maradnia: a motoros ruházat és a bukósisakok széles választékából szemezgethetett a különböző cégek standjainál. Most sem



volt hiány a látnivalókból, a sorok között járkálva belebotolhattunk egymás mellé állított „retro” MZ és a legújabb BMW rendőrségi motorba vagy az OMSZ mentőmotorjaiba. Akadt még brutális dragbike, egyedi leg épített chopperek, sőt egy osztrák sípályáról szalajtott hókotró quad is.

Egy másik standnál Kovács Nikivel, Magyarország első számú női motorversenyzőjével is összefuthatott az ember, egy dedikálás, vagy épp egy közös fotó erejéig. Természetesen nem múlhatott el a délután Talmácsi Gábor-közönségtalálkozó, és zenés-táncos performance-szal egybekötött motoros „divatbemutató” nélkül sem. (Az idézőjel nem véletlen! - a szerk.) A szemfülesek még idejében átéretheték a D csarnokba, ahol elkerített területen a délutáni streetfighter shownak lehettek szem- és fültanúi, sőt akár még orrtanúi is, ha a hamisítatlan benzingőzt és égett gumi szagot is belevevük a képbe.

Természetesen a látványos bemutatók, élőzene és táncosok mind hozzájárultak ahhoz, hogy egy nagyon kellemes szombati napot töltsünk el. A hétvége hátra lévő részére számos kérdés maradt szerkesztőségünk kilátogató tagjaiban. Egyesekben az, hogy „Mennyibe kerül az A kategóriás jogosítvány?”, másokban pedig az, hogy „Meddig tudom tankolni a gépet az ösztöndíjból?!”. Egy kérdésre viszont mindnyájunkban ott a biztos válasz: jövőre is jövőnk!

A kiállításon készített fotóink a Közhír picasás tárhelyén megtalálhatóak!
<http://picasaweb.google.com/kozhir/>

Ádám & Freesty
& GrafUr



Tető alatt a világűr

A planetárium mint csillagászati felfedezéseket és ismereteket népszerűsítő intézmény áll nyitva az érdeklődők számára; itt nappal is lehet csillagokat nézni. Egy új technikai fejlesztésnek köszönhetően azonban eddig nem tapasztalt térélmény nyűgözheti le a látogatókat, egyetlen európai helyszínen: Németországban.

A planetárium ötlete 1912-ben pattant ki egy müncheni tudós, Oskar Miller fejéből. A kupola belsejére való vetítést mint módszert az éjszakai égbolt csillagképeinek rögzítésére szánta. Elképzeléseit a jeles optikus, Carl Zeiss vállalata tudta valóra váltani, jenai helyszínen. Akkoriban ez Európa egyik legjobb optikai cége volt, és ezt a híret jelenünkben sem vesztette el. 1919-re készült el az első planetáriumi projektor prototípusa, a jenai Carl Zeiss Planetárium 1926-ban nyitotta meg kapuit.



Az első planetáriumi csillagvetítő ugyanitt a Ptolemaioszi Planetárium nevet kapta, amit később a kevésbé lírai „I-es modell”-re változtattak. A sorszámozás jelenleg a VIII-as modellnél tart, ezt a vetítőt 1996-ban állította szolgálatba a Zeiss Művek. A budapesti planetárium műszere is ilyen típusú. A VIII-as ugyanolyan elven működik, mint az I-es, pusztán a gyakorlati kivitelezés finomodott a korszerűsödéssel.

A planetáriumi projektor (vetítő) a csillagos égboltot jeleníti meg valóságúen. Ez elsőre nem tűnik nagy attrakciónak, egy ilyen szerkezet segítségével azonban - megfelelő beállítást követően - modellezni lehet egy tetszőleges történelmi korszak vagy a jövő éjszakai eget, a csillagok mozgását. Ezenkívül mind az északi, mind a déli félgömb csillagképeire vethetünk

egy-egy pillantást. (Utóbbira természetes körülmények között nem sok lehetősége van az átlagembernek, jelen gazdasági helyzetben egyre kevésbé.) Gyakorlatilag bármelyik időpillanat éjszakai ege előállítható a Föld bármely pontjáról nézve, csillagmozgási folyamatok követhetők nyomon, a Naprendszer tagjairól és az üstökösökről nem is szólva.

A csillagvetítő két ún. csillaggömbjében egy-egy halogénizzó szolgál fényforrásként. Egyik az északi, másik a déli égbolt égitestjeit mutatja. Különböző lencsékkel és árnyékolókkal érik el az égbolt valóságú látványát, a csillagok fényének különböző szintartományait is reprodukálva.

A nagy áttörést számítógépes technika fejlődése hozta Jenába, az európai optika fővárosába. Itt üzemelték be ugyanis 2006-ban az ADLIP rendszert (All-Dome-Laser-Image-Projektion: Teljeskupolás lézeres képvetítés). Európában ez az egyetlen planetárium, amely ilyen kaliberű eszközt használ, és világviszonylatban is csak egy(!) kollégája van, mégpedig Pekingben. Elnevezését meghazudtolóan német találmány, az Ernst Abbe Alapítvány tudósainak közreműködésével fejlesztették ki. (A névadó úriember szintén jeles német optikus volt.)

Alapvető működési elve az egyetemünkön is használt, síkfelületre vetítő projektoréval egyezik meg, azzal a különbséggel, hogy esetünkben hat darab lézerprojektor alkotja a képet, hat egyenlő cikkre osztva a kupolát, és ezek megfelelően összehangolva láttatják a mozgóképet. A megjelenő

kép formája a halszemoptikás objektívére emlékeztet. Nem az az elsődleges célja ennek a torzításnak, hogy panorámaképet adjon, hanem hogy a mozgó dolgok perspektivikusan legyenek ábrázolva, azaz a kupolán az emberi szem elvárásai szerint formálódjanak.

Mondhatjuk, hogy közönséges filmvetítés egy 23 méter átmérőjű félgömbre, azonban a kupola tág volta és az emberi szem képalkotásának bravúros átverése nagyságrendekkel valóságosabb térélményt ad, mint egy háromdimenziós mozifilm. Gyomorforgató kameramozgások teszik próbára a lelkes néző idegeit és egyensúlyérzékét, s az elő-

adás végén bizony kapaszkodnia kell a tereptárgyakba, hogy eljusson a kijáratig, természetesen csak azután, hogy lefejtette a kezét a szék karfájáról. (Tény, hogy az egyedülálló élménycsemegének megkérjük az árát: egy belépő 6,5 és 8 euró között mozog, de mindenképpen megéri.)

Külön szint visz a dologba az is, hogy míg a csillaggömbök csak a rögzített éjszakai égboltot tudják megjeleníteni különböző mérték-

ben elforgatva és mozgatva (tény, hogy azt mesterien), addig az ADLIP bármilyen témájú vetítést lehetővé tesz, mert nem kötött a kép kimeneti alakja. A Carl Zeiss Planetárium ki is használja ezt: a klasszikusnak mondható, csillagászati témájú előadásokon kívül olyan zenés bemutatók is helyet kapnak a kupola oltalmában, mint a Queen Heaven vagy a Star Rock Universe.

A klasszikusnak mondható, csillagászati témájú előadásokon kívül olyan zenés bemutatók is helyet kapnak a kupola oltalmában, mint a Queen Heaven vagy a Star Rock Universe.

Alapvető működési elve az egyetemünkön is használt, síkfelületre vetítő projektoréval egyezik meg, azzal a különbséggel, hogy esetünkben hat darab lézerprojektor alkotja a képet, hat egyenlő cikkre osztva a kupolát, és ezek megfelelően összehangolva láttatják a mozgóképet.

M gdeol*



Ódon masinák bűvöletében

A sok szépművészeti irányzat mellett rengeteg stílust szült a modern kor is, követve a technika és a kultúra fejlődését. A konzervatívabb lelkületű közlekedésmérnök-palánták is találhatnak kedvükre valót a széles palettán: az ipari forradalom hangulatára épülő steampunk-ot.

Maga a stílus az 1980-as években alakult ki, a neoviktóriánus korszakra támaszkodik, és számtalan művészeti ágban képviselteti magát a formatervezéstől a szépirodalmon és a zenén át a filmekig. Jel-lemző rá egyfajta melan-likus nosztalgia, ódon, komor alaphangulattal. Nemigen jelenít meg pa-radicsomi állapotokat, az ábrázolt, nehézkes világ mégis rokonszenvet kelt a szemlélőben, ezzel különös összhangot teremtve.

Fontos szerep jut benne azoknak a gépeknek és szerkezeteknek, amelyek még az elektromosságot nélkülözve működtek. Megjelenésében egy ilyen gép sokkal nagyobb tiszteletet parancsol, mint egy finom, de sérülékeny számítógépes rendszer. A nyers erő mozgásra is képes megtestesítői elsősorban két jármű köré csoportosulnak: a léghajó és a hajó köré.

A léghajók voltak az első olyan repülő szerkezetek, amelyek fejlődésük során megmaradtak az elsősorban mechanikus elvű irányításnál.

Ugyan az első repülőgépek is megfelelnek ennek a követelménynek, a steampunk-hoz a léghajó illik jobban, nehézsége volt és hangsúlyosabb megjelenése miatt. Érdekesség, hogy az első működő léghajó terveit egy magyar úriember, Schwarz Dávid alkotta meg, ezekre támaszkodott Zeppelin gróf saját típusának megalkotásánál. A léghajókat kereskedelmi és katonai célokra egyaránt használták. A kora-beli nézelődőknek maradandó élmény lehetett az Egyesült Államok kötelékében repülő, népes léghajójáról.

Az R-101-es (1930.) és a Hindenburg (1937.) katasztrófája miatt ez a közlekedési eszköz nem sokáig volt népszerű. Ezek a balesetek mutattak rá a jármű gyengeségére: igen súlyos

tűzvesélyességére. Rövidesen el is tűnt a porondról, ám a steampunk egén töretlen népszerűségnek örvend. Ezt támasztja alá az Abney Park együttes Airship Pirate című száma.

A hajók jelentős szerepe főleg annak köszönhető, hogy mind a vitorlás, mind a gőzhajók remekül illeszkednek az alapkonceptióba (az őket meghatározó környezettel együtt). Ez a tény néha igen pikáns, de mutatós anakronizmusokat szül. Szinte ugyanakora esélye van tetszőleges környezetben annak, hogy egy középkori jellegű vitorlással fut össze az ember, mint annak, hogy egy lapátkerekkel folyami gőzhajóval. (China Miéville regényében, az Armadában pontosan erre van példa.) Az irányzatba stilisztikailag majdnem

minden belefér, ha megfelelően találják. Ezt legalább annyira lehet a steampunk előnyének nevezni, mint hátrányának: a sokszínűség néha túlmegy az észszerű határokon, és szétfolyóvá teheti az adott alkotást. Az, hogy a stílus maga ennyire szorosan kötődik a valósághoz, rengeteg párhuzam megjelenítésére és felhasználására ad lehetőséget, hatalmas teret biztosítva a művészeknek. Megéri az utánajárást vagy a kisebb nyomozati munkát, hogy az adott motívum milyen valós eseményből vagy tényből táplálkozik. A fent említett regényben létező hajók alteregói adják a helyszínt, és szívmengető élmény rájönni egy-egy összefüggésre vagy kapcsolatra. Ilyen jármű a gőzhajózás

hajnalán vízre bocsátott Great Eastern (regénybeli megfelelője Grand Easterly). Ideális alany egy kalandos történethez: baljós legendák keringtek róla, s éles kontrasztban állt népszerű rokonával, a Great Western-nel.

A hajót életének pechsorozatai legendásan balszerencsés tengerjáróvá tették. Nem fér hozzá kétség, hogy rászolgált erre a „dicsőségre”. Sok pozitív és negatív rekordot állított fel már 1858-as vízrebocsátása pillanatában: az első határboccos hajó volt, ilyen sok árbochoz pedig nem rendelkezett a tudomány nevezék-tannal, ezért minden árbocot arról a napról neveztek el, amelyiken felhúzták. (Robinson Crusoe mellett új értelmezéssel bővült a „Majd Pénteken találkozunk” poén.) Az egyetlen olyan vízi alkalmatosság volt, amely rendelkezett lapátkerekkel, vitorlával, sőt



hajócsavarral is. Öröm az örömben azonban, hogy egyik hajtási módszer sem bizonyult kellően hatékonynak a hatalmas hajótest mozgatásához. Az ijesztő vagy éppen nevetséges események egyetlen útján sem kímélték a Great Eastern-t. Pályafutásának csúcsa két transzatlanti kábel lefektetése volt, mielőtt szétszerelték.

A steampunk stílus ezeken kívül is számtalan, felfedezésre váró élményt rejt magában. Nagy erénye fentiek mellett, hogy ötvözi a régi korokat az újszerűnek mondható technikával, így az a műszaki beállítottságú személy is talál benne örömet, akit nem nyűgöz le a modern design nemes egyszerűsége.

M*gdee!



Mérnöki csodák

E cikk a legutóbbi számban olvasható, mérnöki bravúrokat bemutató írás következő része. Most egy nem mindennapi skót szerkezetről és különös repterekről olvashattok.

- A falkirki vízikerek -

A skótok nagyon kényesek a hagyományaikra. Ugyan modern világunkban picit nehezen értelmezhető a fehérnemű nélküli skót szoknya viselése és a hangzásvilágában kissé elmaradott skótduda is inkább inkább füleket kíván, mint legtöbbünk elektronikus zenén felnőtt bemeneti audio eszköze.

Viszont vannak olyan területek is, amiben elért eredményeikre jogosultak büszkének. Elég Sir John Napier-re gondolnunk, hiszen - ha nem is ugrik be elsőre - a tizedes vessző és a logaritmus felfedezése önmagában korszakos tudományos eredmény volt. Talán Johannes Kepler munkásságát nem kell senkinek bemutatni, aki rengeteg számolással igazolta a jelenlegi világméretet. De folytathatnánk a sort James Watt-tal, az ipari forradalom atyjával és George Stephensonnal, az első gőzmozdonyverseny győztesével, s ezáltal a vasúti közlekedés fejlődésének elindítójával. Persze, a skótok nem állnak meg itt, hiszen modernkori hagyományt próbáltak meg, s hoztak is létre.

A XVIII. és XIX. századi Skócia két legjelentősebb vízi közlekedési vonala a Forth and Clyde és a Union-csatorna voltak, egyik Glasgow-t, másik Edinburgh-öt kötötte össze tengeri kikötővel. A domborzati viszonyok sajátossága miatt viszont a két hálózatot 34 méteres szintkülönbség választja el egymástól, aminek leküzdése csak egy 11 zsilipes rendszerrel volt lehetséges. Ezzel együtt a XX. század közepéig a csatornarendszer volt Skócia iparának legfontosabb szállítási útvonala.

Gondoljunk bele, hogy két hajó átfordítása a zsilipek ki- és bezárásával, a szintek szabályozásával együtt is mindössze 15 percet vesz igénybe, ráadásul úgy, hogy egy-egy gondola tömege a benne lévő vízzel és hajóval együtt körülbelül 300 tonna.

Ez előtti tisztelgésnéppen hoztak létre a skótok egy mai napig egyedülálló, s szinte utánozhatatlan eszközt, és egyben megoldották a zsiliprendszer problémáját a ma falkirki vízikereként ismert szerkezettel. Ez egy hatalmas méretű, vízszintes tengely körül elforduló, kétkarú emelő, amelynek két vízzel feltöltött gon-



dolájába úsznak be a hajók, majd az alsó s felső rész 180°-os elforgatásával folytathatják útjukat. Csak éppen 34 méteres szinteltéréssel, ugyebár!

Grandiózus konstrukció, ugyanakkor a legalapvetőbb fizikai törvények felhasználásával született. Arkhimédész törvénye szerint ugyanis a két gondola azonos szintmagasságú vízfeltöltéssel egyensúlyban van, függetlenül a két gondolában lévő hajók tömegétől. Gondoljunk bele, hogy emiatt két hajó átfordítása a zsilipek ki- és bezárásával, a szintek szabályozásával együtt is mindössze 15 percet vesz igénybe, mindezt úgy, hogy egy-egy gondola tömege a benne lévő vízzel és hajóval együtt körülbelül 300 tonna! Persze, ami a hihetetlen az egészben, hogy ehhez a művelethez nem szükséges több mint 1,5 kWh energia. Milyen érdekes, szinte korszakalkotó eszköz született a skótok néha már önfejű hagyománytiszteltéből és a modern kor mérnöki tudásából!

- Különös repterek -

A repterekkel van egy elég jelentős probléma: meglehetősen nagy a területigényük. Ha ehhez hozzávesszük a környezetbe illesztés problematikáját is, nem egyszerű feladat előtt állunk. Repülni márpedig kell, és megoldást mindenre lehet találni.

Nincs hely? Hát csináljunk! Japánban a földterület szűkös erőforrás, így elég kényes dolog repterek kialakítása. Oszakában a kérdést egy mesetárséges sziget építésével oldották

Kansai egyike azon ember alkotta építményeknek, amelyek a világúrból is látszanak.



meg, így jött létre a Kansai nemzeti repülőtér. Kansai 4 km hosszú és mintegy 2,6 km széles, az Oszakai-öbölben, a parttól közel 5 km-re fekszik, és egyike azon ember alkotta építményeknek, amelyek a világűrben is látszanak. A kivitelezési munkálatok 1987-ben kezdődtek, és 1994-ben már Jumbo Jetek landolhattak a futópályáján. Az utasok a reptérről Honshu szigetére autóval, vasúton vagy nagysebességű komp igénybevételével juthatnak át. A mérnököknek számos tényezővel kellett megbirkóznuk; földrengések, nagyerejű ciklonok, instabil tengerfenék, tiltakozók általi szabotázsakciók... Egy valamivel azonban akkoriban még nem számoltak: a globális felmelegedéssel, ami valós veszélyt jelent Kansai számára. Ha a tengerszint emelkedésének üteme nem csökken, 50 év múlva víz alá kerülhet a sziget.

1991-ben kezdődött az építkezés, amelynek során két kisebb természetes sziget bevonásával töltötték fel a későbbi reptér területét.

Kissé nyugatra perdítve a földgömböt, vigyázó szemünket Hong Kongra vessük. Hong Kong régi reptere, Kai Tak lakóövezetben fekszik, számos magas épület található a közelében, futópályája pedig az óceánba irányul. Ezekhez a negatív tényezőkhöz hozzávéve a térség hatalmas légi áruforgalmát, nem lehetett kérdés, hogy szükségessé vált egy új légikikötő. Ehhez egy 8,3 négyzetkilométeres mesterséges szigetet hoztak létre. Az építkezés 1991-ben kezdődött, amelynek során két kisebb természetes sziget bevonásával töltötték fel a későbbi reptér területét. A hely különlegességét szolgáltatja, hogy egy luxus golfpálya, valamint egy nagy kiállítási központ is található „pár lépésre” a futópályától. Ugyanakkor a cargo repterek rangsorának élvonalába tartozik a 2009-es év során átáramlott 3,35 millió tonna áruval.

Mielőtt nagyobb ugranánk, érdemes még elidőzni a szomszéd Makaóban. Az egykori portugál gyarmat Monaco után ez a Föld második legsűrűbben lakott területe, hiszen alapte-



Kansai nemzetközi repülőtér



Hong Kong új reptere



Makaó reptere



Madeira reptere

rülete egy budapesti kerülethez mérhető, lakossága viszont Budapest lakosságának harmada. Ebből már sejthető, hogy egy reptér kialakításához itt is az óceántól kellett területet elhódítani. Erre 1995-ben került sor, addig a nagy repülőgépek kiszolgálása nem volt megoldott. Az eddig látott példákhoz képest itt spóroltak a szigetépítéssel, hiszen a futópálya egy viszonylag keskeny sávon kapott helyet, az irányítás és az apron viszont ettől távolabb, egy másik szigeten található. A kapcsolatot így látványos gurutúrok biztosítják.

A futópálya egy viszonylag keskeny sávon kapott helyet, az irányítás és az apron viszont ettől távolabb, egy másik szigeten található.

A portugál vonalat követve a következő állomás Madeira. Az Atlanti-óceánban fekvő sziget vulkáni eredetű, így nem meglepő, hogy enyhén szőlve sem bővelkedik sík területekben. Repülőtere közvetlenül a part mentén található, melynek futópályája eredetileg mindössze 1600 méter hosszú volt, komoly próbának téve ki a tapasztaltabb pilótákat is. A '80-as évek közepén 200 méterrel megnövelték, de a nagy, korszerű gépek kiszolgálásához ez is elégtelen lett, a további hosszabbítás elkerülhetetlen volt. A megoldás egy 180 pillérre támaszkodó gerendahíd lett, amellyel együtt már 2781 méterre nőtt a futópálya hossza. A 2000-ben épült szerkezet tartóoszlopai 70 méter magasak, szélessége 180 méter, teherbírása lehetővé teszi a 747-es méretű jetek fogadását. A bővítési projekt 2004-ben a Nemzetközi Híd- és Szerkezetépítő Szövetség díját is elnyerte.

A 2000-ben épült szerkezet tartóoszlopai 70 méter magasak, szélessége 180 méter, teherbírása lehetővé teszi a 747-es méretű jetek fogadását.

balasnyikóv & Freety



A világ leghosszabb vasútvonala

Sok kalandkedvelő turista célja Ázsia keresztülszelése a transz-szibériai vasúton, ezért úgy gondoltuk, hogy egy cikk keretein belül bemutatjuk a világ leghosszabb vasútvonalát és néhány hasznos tanáccsal látjuk el azokat, akik erre a rövidnek korántsem nevezhető túrára adják a fejüket.

A Föld leghosszabb vasútvonala 9288 kilométer hosszú, Moszkvából indul és a Csendes-óceán partján található Vlagyivosztokba érkezik: ebből a vonalból 1777 km Európában, 7511 km pedig Ázsiában halad és összesen nyolc időzónát keresztez. Az orosz fővárosból induló, Oroszország névre keresztelt expressz körülbelül 148 óra alatt teszi meg a teljes utat.

A két kontinenst keresztülszelő vonal építését 1891-ben kezdték el, és tíz évre rá el is készült. Eleinte még az akkori orosz fővárosból, Szentpétervárról indult a vonal, és a szerelvényeket a Bajkál-tavon vasúti komp segítségével juttatták át, majd 1905-re a tavat elkerülő szakasz is elkészült. Az összes oroszországi vasútvonalhoz hasonlóan, a transzszibériai vonal is széles nyomtávú (1520 mm-es) és 2003-tól a teljes hosszán villamosított.



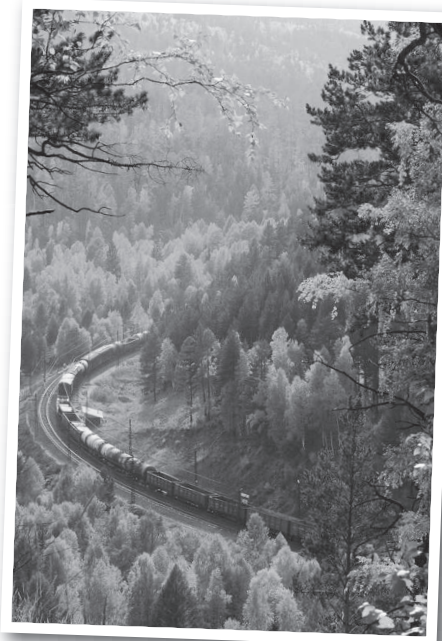
Az út során a vonat 87 városon és 16 folyón halad keresztül - köztük a közel két kilométer széles Amúron. A vonat 207 kilométer hosszan a világ legnagyobb édesvízi tava, a Bajkál-tó mentén halad - a Föld ivóvízkészletének ötöde található itt -, amelynek legmélyebb pontja 1637 méterrel a vízszint alatt van, ezzel kiérdemelte a világ legmélyebb tavának járó nevet is. Több időjárási zónán is keresztülzakarol a vonat, amik közül érdemes kiemelni a leghidegebb pontot: a keleti végállomástól körülbelül 600 kilométerre található területen a legalacsonyabb téli átlaghőmérséklet

elérheti a -62 Celsius-fokot is! További érdekesség, hogy a vonal mentén van a világ egyetlen márványból épített pályaudvara: a Bajkál-tótól nem messze található, 1904-ben épített állomást nem véletlenül tervezték így, ugyanis ezzel akartak tisztelegni a hatalmas munka előtt, ráadásul mind a mai napig szinte eredeti formájában áll az épület.

A bevezető után következzenek a kalandvágyó turista számára érdekes tudnivalók. Néhány hónapja a Google Maps és az Orosz Állami Vasúttársaság közös munkájának eredményeként a vonal már virtuálisan is végigutazható, miközben akár Tolsztoj Háború és békéjét is meghallgathatjuk hangoskönyv formájában (oroszul tudók előnyben).

Miután rávettük magunkat - és néhány barátunkat - arra, hogy végigutazzuk Ázsiát, felmerül a legfontosabb kérdés: mennyibe fog ez kerülni? Léteznek szervezett utak is, melyek a Magyarországról való oda-utazást is tartalmazzák, de saját magunk is kitalálhatjuk, hogyan szeretnénk meghódítani Ázsiát - ez

természetesen bonyolultabb, viszont nagyobb szabadságot nyújt. A legolcsóbb, harmadosztályú jegy egy útra közel 50 ezer forintba kerül, azonban itt egy dologra fel kell hívni a figyelmet: ebben az esetben az egész vagon nyitott, azaz csak oldalsó falak vannak - nincsenek ajtók - és egy boxban 6 ágy is van (3 fent, 3 lent). A másodosztályú jegyeknél már külön kupéban utazunk, ahol általában négy ágy



található - egy ilyen jegy 110 ezer forintnak megfelelő rubelbe kerül. A kétágyas, nagyobb térrel rendelkező elsőosztályú kocsikra viszont akár már 200 ezer forintnál többet is elkérnek. A költségek számszerűsítése után feltelesszük magunknak a kérdést: tényleg Vlagyivosztokig szeretnénk (csak) utazni? Ugyanis, ha már eljutottunk Kelet-Ázsiába - és persze az anyagi háttér is rendelkezésünkre áll - alternatív utakon is mehetünk. Vlagyivosztok polgári kikötőjéből áthajózhatunk Japánba: a 40 órás hajóút 230 dollártól kezdődik Toyama városáig (300 kilométer Tokiótól). Aki viszont Kínát venné célba, annak még át sem kell szállnia: Moszkvából közvetlenül Pekingig - Mongólián keresztül - utazhatunk. Ebben az esetben a Bajkál-tótól nem keletre, hanem délre vesszük az irányt.

Azonban akármerre is folytatjuk utunkat, félmillió forint alatt nehezen kivitelezhető ez a kaland, ami pedig egyértelművé teszi: az egyetemi évek alatt nem valószínű, hogy ez megoldható. De aki vágyik az ilyen túrákra, szerintem mindenképp érdemes már most elkezdenie a tervezést, hiszen nem egy mindennapi utazásra adja a fejét.

Most már virtuálisan is végigutazható a transzszibériai vasútvonal:
<http://www.google.ru/intl/ru/landing/transsib/en.html>

Jani



Kedves kis sztereotípiák

Kényelmes, gyors és mindenre jó. Önkéntelenül használjuk. Elég csak ránéznünk valakire, és máris felizzik az „autoskatulyázás” gépezete, percek alatt kész az általános vélemény. Nézd már őt a hatalmas mappával, biztos építész. Na, ezek a vegyészek is labor-köpenyben járkálnak mindenhová. Ugye, hogy ugye?

Közlekedésmérnök vagyok. Elnézést, leszek. Bocsánat, szeretnék lenni. És ezzel meg is címeztem a leggyakoribb általánosítási fajtát, amelyet másokra ugyanúgy alkalmazunk, mint magunkra. Attól függetlenül, hogy mi mindannyian, akik átlépjük a BME küszöbét nap mint nap, csak szeretnénk azok lenni, aminek tanulunk, az egyszerűség kedvéért leendő szakmánk szakembereiként címkézzük fel önmagunkat és a bennünket körülvevőket is. Én például előszeretettel mondom, ha kartársaim megkérdezik, hogy „közutas vagyok”, majd mindig gondolatban a számra csapok, és kijavítom: „...leszek, ha a Teremtő is úgy akarja”. Hiszen az egyetemista életében egy biztos: semmi sem az.

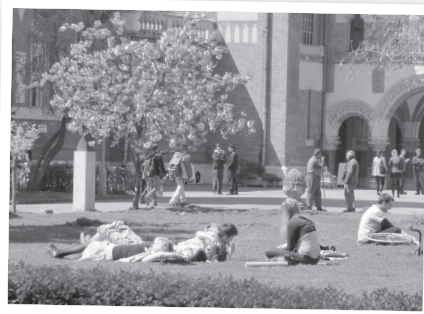


Ha már tisztáztuk helyünket a kilométer magas számléltrán, következnek a többi kar. Ha megkérdezik, mi jut eszembe az építősökről, azonnal 2009 szeptembere ugrik be. Friss ropogós golyaként sétálva a kampuszon feltűnt, mennyire gyakori a következő látvány: egy ember tart kétméteres logarlécet, tőle jó messze egy másik meg háromlábú pénztárgépet, és valamit nagyon vizsgál a zebamintás falécen. Pár hét elteltével megállapítottam, hogy szegény építősök valószínűleg már jobban ismerik a K épület minden rezdülését, mint maga a főépítész anno. Mivel személyes kötődésem is van az Építőmérnöki Karhoz, bármikor tudok válaszolni arra, az ál-

taluk nyilván gyakran hallott és frusztrálva megválaszolt kérdésre, hogy mi a különbség az építős és az építész között. Kisarkítva képzelem el: az építész művészlélek, aki az építésre kijelölt telken piruettezve szökell, egyik kezében műszaki rajzokkal, másik kezében tussal, az építős pedig komoran áll a szintező mögött, és nemet int az ujjával: ez az épület itt márpedig akkor sem fog megállni.

Nem csak az ÉMK-ről lehet ilyen véleményt alkotni ám. A vegyészek például biztosan sok vörösboros kólát isznak, lévén VBK a karuk rövidítése. A közlekesek csak azért nem tudnak élni ezzel, mert a konyakos-sörös kóla annyira nem finom. Továbbá biztos vagyok benne, hogy csak a laborköpeny és a védőszemüveg viseleti joga miatt jelentkeztek vegyésznek, hiszen valljuk be, elég menő. Az építészek a már említett módon felfoghatóak a BME művészeiként, akik szakmájukban majd kiélhetik eme hajlamaikat. Én is tervezhetnék napraforgó alakú körforgalmat, csak nem biztos, hogy dicséretet kapnék érte. Az teljesen magától értetődik, hogy a villanyka-

rosok keze villámot lövell. Ám a kicsik körében gyakori tévhittel ellentétben nem villamosokat terveznek, ahogyan ezt fiatalabb korban el kellett egyszer magyaráznom, amikor anyukám munkájáról kérdeztek. Jelentem, a villamostervezők nálunk vannak. A gépészek természetesen fogaskereket hordanak nyakukban medálként, és állandóan könyékig olajosak, akármit is tesznek ellene. A TTK-sok pótcselekvésként Rubik-kockát raknak ki, vagy ha éppen nem, akkor karuk régi jelképét, az elektronfelhővel körülvett atommagot lebegtetik kezük közt, és közben a Mandelbrot-halmaz szépségeiről beszélgetnek. A közgazdászok egyetemünk legfrissebb jöve-



vényei, így talán ők kerülnek leginkább a sztereotípiák keresztútjába. De ebből mit sem vesznek észre, hiszen naphosszat pénzkötegekkel dobálják egymást vagy Marshall-kereszekkel, ha ez előbbi elfogyott.

Az ember a legszofisztikáltabb skatulyákat mégis saját karán belül tudja felállítani. Lássuk hát, kik vannak a Közlekkaron! Év elején túlnyomó többségben vannak a repülőgépész-, autógépész- és vasutas-jelöltek, akik csillogó szemmel, nagy reményekkel ülnek be a padba. Néhány (közlekedési) folyamatos és logisztikus is van, ők csak mosolyognak. Ahogy telnek a hetek, megismerkedik a sok gépészjelölt a műszaki ábrázolással, mechanikával, általános járműgép-tannal, szemük csillága kicsit alább hagy, és először felteszik a kérdést: vajon a közlekkafolyamatok is érdekesek? A folyamatos és a logisztikus továbbra is csak mosolyog. Végül az eleinte kő-sza kérdés határozott elgondolássá forr: jó lesz nekem a közúti közlekedési folyamatok is. A folyamatos és a logisztikus pedig töretlen mosollyal üdvözlöi a jövevényeket.

Skatulyákat tehát adunk, és skatulyákba esünk, nem is kell tudnunk róla, a villamoson, a járdán, a parkban is elkönyvelhet minket bárki bárminek. Az egyetemkert csak annyiban különb, hogy ezek nem csak kényelmes, de jó szándékú skatulyák is. Hiszem, hogy csak az ugratás miatt szeretjük ennyire a műfajt, valahol a háttérben pedig kölcsönösen felné-zünk a másik tudományára.

Sonai



Kína leánya

A kulturális forradalom idején nem volt könnyű az élet Kínában. Mao elnök és vezérkara pontról pontra meghatározta az emberek életét. Anchee Min Vörös Azálea című könyve e korszak végét mutatja be.

Az író nő értelmiségi szüleit a Párt vidékre száműzte abból a megfontolásból, hogy a polgári életet élők is tapasztalják meg, milyen a földeken dolgozni. Apja tehetséges csillagász lehetett volna, de derékba tört a karrierje és az élete. Diplomás anyja egy gumicsizmagyárban kapott kimerítő munkát. A kis Anchee már öt évesen a szülői feladatokat látta el testvérei körül. Az iskolában a legjobbat hozta ki magából: éltanuló és a Vörös Gárdisták példaképe volt.

Mao elrendelte, hogy minden családból egy gyereknek a földeken kell dolgoznia, fejlesztenie kell a mezőgazdaságot. Ez a szerep Anchee-ra hárult, így sok más tizenéves lánnyal együtt a Vörös Tűz gazdaságba vitték.

Számukra tilos volt a szerelem, a férfakkal való érintkezés, mert a Párt jelelte ki a férjüket 30 éves korukban. A hormonoknak azonban nem lehet parancsolni. Anchee egyik szobatársát rajtakapták, hogy egy fiúval enyelgett, így a srácra azonnali halál várt. A lány beleőrült szerelme elvesztésébe, és öngyilkos lett.

Anchee-nak és társainak keményen kellett dolgozniuk, mivel a szikes talaj miatt veszteséges volt a gazdaság. Dolgoztak reggeltől estig, pihenők nélkül. Megjelentek a besúgók, akik kapva kaptak az alkalmon, hogy feljelentessék a társaikat. Anchee-t is megérintette a szerelem; a csapatvezetőjével, Jennel bonyolódott romantikus viszonyba. Ám ezt mindenki elől

titkolniuk kellett, hiszen ellentétes volt a Párt akaratával, és igen nagy volt a lebukás veszélye. Éppen a legutolsó pillanatban érkezett a hír a felső vezetéstől: szereplőket kerestek a Vörös Azálea című darabba. Az volt a kikötés, hogy az illető a nép leánya legyen. Anchee-t választották ki, és Pekingbe viték. Itt is bőven akadt számára ellenfél, nem ő nyerte el a főszerepet, díszletmunkásként maradhatott a filmstudióban.

Összeismerkedett Mao asszony titkárával, aki a film rendezője is egyben, s fura szerelmi viszonyba keveredtek. A végén Anchee mégis megkapta a főszerepet, de a forgatást nem fejezték be. Mao elnök halálával a teljes stáb nemkívánatossá vált, s menekülniük kellett. A történet itt ért véget, az író nő Amerikába emigrált.

Vera



Ha lenne egy perced...

Hányan gondolkoztatok el azon, hogy egy percbe mennyi minden fér bele? Például egy percbe telik végigolvasni egy rövid cikket, felhúzni a cipődet. De mi történik akkor, ha életed utolsó percét éled át újra meg újra?

A Herceg haladéka című film az alvilág hercegének gonosz játékaról szól. Ám ne szaladjunk ennyire előre. A főhős Gáll Alida, egy negyvenes éviben járó fotó- és divatmodell. Egyedül él, egy váláson van túl. Egy talkshow-ból ismerhetjük meg a jellemét: karrierista és egocentrikus. Viszont sikeres modellként, szinte mindenki ismeri.

Egyik reggel munkába menet a gyér forgalmú aluljáróban egy rabló támad rá. Először csak a táskáját és az értékeit akarja, de mikor a nő védekezni próbál, a fickó pisztolyt ránt. Eldőrdül a végzetes lövés, de valamilyen csoda folytán a golyó megáll a nő szívéből pár centire.

Nem marad életben, a szó hagyományos értelmében, hanem játékszerré válik. Az alvilág hercege ugyanis rajongója a hölgynek, s hatalmas kegyben részesíti: élete utolsó

percében hagyja létezni. Az örökkévalóságig. Oda mehet, és azt csinálhat, amit akar, de a perc leteltével minden visszaugrik az eredeti állapotába.

Alida találkozik egy állandósult figurával, ő Thor, az öröklétre ítélt, bukkant angyal. A nő mellé szegődik, segít eligazodnia ebben az áldatlan állapotban. Megsúgja neki a titkot: ha az alatt az egy perc alatt Alida talál valakit, aki meghal helyette, ő folytathatja tovább a rendes életét.

Vajon ki az, aki feláldozná a saját életét érte? Megkeresi a szüleit, ám egyetlen percben nehéz elmagyarázni a dolgokat. Hiába beszél velük, a következő percben meglepődve és csodálkozva fogadják, nahát kislányom, te itt vagy!? Felkutat mindenkit a városban, akiről úgy hiszi, feláldozná érte az életét. Túlságosan kevés igaz barátja maradt. Ha találna valakit, a további életében máshogy tenne mindent...



Időnként felbukkannak a gonosz, fekete lovagok, akik a lelkekre vadásznak, tehát tőlük is óvakodniuk kell. Thor végig kitart mellette, s végül a megoldást is ő szolgáltatja. De hogy mi a vége, azt nem árulhatom el...

Vera



Kari Logika

E havi rejtvényünk szereplői egy képzeletbeli Kari Napokon vettek részt, melyen csak öt csapat indult. A megadott állítások alapján állapítsd meg, hogy ki melyik évfolyamú és stílusú csapathoz tartozott, valamint milyen szerepet vállalt!

A mesefigurák image-t vagy a másod- vagy a harmadévesek vették fel, de nem volt köztük Detre Gábor, aki a KN alatt ellenőr volt.

A negyedik évfolyamos hallgató vezetékeve 4 betűs. Ő csak a csapatpénzt fizette be, más rangot nem vállalt. Alig Éva rendelte meg a pólókat, és szedte össze rájuk a pénzt.

Fás István (aki nem másodéves) nem a zombik csapatnévsorában szerepelt, ugyanis közülük a kontakt jelenik meg ebben a rejtvényben.

A lányok közül az egyik harmadéves volt, és kínai jelmezt viselt a bevonuláson.

Az elsősök rejtvényben szereplő tagja nem a főkormányos-jelölt pozíciót vállalta.

A munkások tagjának neve négy betűs, de nem ő Nagy Tádé.

Az egyik csapatnál férfi volt az oldalborda.

		évfolyam					csapat arculata					rang				
		első	második	harmadik	negyedik	ötödik	munkások	rajzfilmfigurák	zombik	kínaiak	ellenőrök	főkormányos jelölt	oldalborda	kontakt	pólószervező	"csak" csapattag
név	Alig Éva															
	Detre Gábor															
	Fás Iván															
	Kiss Paula															
	Nagy Tádé															
rang	főkormányos jelölt															
	oldalborda															
	kontakt															
	pólószervező															
	"csak" csapattag															
csapat arculata	munkások															
	rajzfilmfigurák															
	zombik															
	kínaiak															
	ellenőrök															

Anonimus



Humor

Hosszú sor áll Moszkvában egy befalazott ajtó előtt. Az állami tv riportere kíváncsi, hogy miért állnak ott, ezért megkérdezi a sor elején állót, hogy mi történt.

- Tudja kifűződött a cipőm, itt volt az ajtó előtt egy lépcső, arra felraktam a lábam és bekötöttem a cipőmet, de mire felegyenesedtem, egy nagy sor állt mögöttem.

- De hát miért nem megy haza?

- Meg van örülve?! Első vagyok a sorban!

Józsi bácsi megöregedett, megőszült, nincs már sikere a nőknél.

Jobb híján önmagán igyekszik segíteni, azonban egy idő után görcs áll a kezébe.

Elkeseredetten megjegyzi:

- Hát ezt is megértük! Már magamnak se kellek!

Egy férfi hazaérkezve újságolja a feleségének:

- Drágám, nagyszerű állást találtam.

Reggel 8-tól délután 2-ig tart a munkaidő, havi 140 ezer a fizetés.

- Ez tényleg nagyszerű!

- Na, akkor hétfőn már kezdhetsz is!

Két nyugdíjas férfi üldögél a parkban a padon. Arra jön egy csinos fiatal lány.

Felsőhajt az egyik öreg:

- Jaj, ha még egyszer húszéves lehetnék...!

- Elment az eszed? - néz rá a másik - Fél óranyi élvezetért végigdolgoznál megint 40 évet?

- Papa elmúltam már 15 éves, rúzszozhatom végre a számát?

- Na de Pistike!!!

- Pincér, van egy kis gond ezzel a bél-színnel!

- Uram, ez nem bélszín.

- Nos, akkor már két gondom is van vele...

Két apácát egy sötét sikátorban megtámadja két szatír, és inzultálni kezdik őket.

- Bocsáss meg nekik Atyám! - kezd el imádkozni az egyik apáca. - Nem tudják mit tesznek!

Erre a másik apáca elhaló hangon:

- Ez itt igencsak tudja...

- Kapitány úr! Mit csináljon az, aki aknára lép?

- Nos, a szokásos eljárás: húsz métert ugrani a levegőbe és szétszóródni a szélrózsa minden irányában.

Nem mi mondtuk...

Rovatunkban tisztelt oktatóink legnépszerűbb mondataiból gyűjtünk össze egy csokorra valót.

„Az egyszerűség kedvéért vegyük a szántóföldet szinuszosnak.”

(Járműdiagnosztika)

„Másenyka, a traktoros lány, nem lesz szétrázva!”

(Járműdiagnosztika)

„Hihetetlen... Aki ezt a példát fel meri adni, annak tényleg verjék be az autóján a szélvédőt!”

(Irányítástechnika)

„Na, azért adjuk fel ezt olyan évfolyamoknak, akiket utálunk!”

(Irányítástechnika)

„...egy-nulla-egy-egy-egy-nulla-nyád!-egy-nulla...”

(Irányítástechnika)

„Ezzel mit lehet kezdeni? ... Így a válság közepén...”

(Irányítástechnika)

„Lehet, hogy hibáztunk, de legalább sose derül ki!”

(Irányítástechnika)

„Azért szeretjük a 16 soros igazságtáblákat, mert nem férnek ki a táblán.”

(Irányítástechnika)

„A végén már habzik a szánk, amikor 1-0-1-1-közömbös-0!”

(Irányítástechnika)

„Tudnak binárisan gondolkozni? ... Igen vagy nem?”

(Irányítástechnika)

„Eminek és Karamelnek hívják a két személyvagont, velük csapatja Thomas.”

(Irányítástechnika)

„Hogyha apus hozott még szinkron flipflopokat, meg egy kristályt, ami 10 MHz-es, akkor nagyon fel kellett tekerni a trafót, hogy Thomas odaérjen!”

(Irányítástechnika)

„Ha van valami érthető, akkor nyugodtan mondják meg! Ha nem, akkor meggyünk tovább.”

(Hő- és Áramlástan)
(Korszerű Járműanyagok)

„Azért fojtjuk el a rossz tulajdonságokat, hogy ne viszkessen neki.”

„Lenin azt mondta, ne erőltessük, ami nem megy, de Sztálin azt mondta, próbáljuk meg!”

(Korszerű Járműanyagok)

„Most megpróbálom elmagyarázni a rózsa szagát.”

(Gépj. üzeme és diagnosztikája)

„Szia! Most órám van, később visszahívlak. Csak előtte kinyomom.”

(Gépj. üzeme és diagnosztikája)

„Ez a jegyzőkönyv olyan lesz, hogy megírájátok, visszakülditek e-mail-ben, és mindenki kap rá egy jó jegyet.”

(Gépj. üzeme és diagnosztikája)

„Aki nála tanult, az vagy meghalt, vagy lett belőle valaki.”

(Gépj. üzeme és diagnosztikája)

„A légzsák az nyúlik, de nem úgy, mint egy gatyamadzag, mert akkor visszalőne engem, mint egy csúzli.”

(Gépj. üzeme és diagnosztikája)

„Az autó legnagyobb ellensége az autószerelő.”

(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.



XXIX. Közlekkari Napok

MűTerem



2010.



2010
PÉCS-ORFŰ
JÚLIUS 13-18.

EFOTT

Jöttök...
AZ ÉV LEGNAGYOBB
HALLGATÓI BULIJÁRA?

www.efott.hu

+ IDÉN ELŐSZÖR
EFOTT
celeb
kemping

