Ingyenes

KÖZHÍR

Budapesti Műszaki És Gazdaságtudományi Egyetem
Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar Hallgatói Önkormányzat

2011.okt. 73/2



Tartalom

Miről is olvashatsz?

03 Főszerkesztői jegyzet
03 Impresszum
04 A tanár is ember : Interjú Dr. Szabó Mihállyal
06 Magyarok az autózás történetében II.
08 Közlekszentély
09 Mindenki enciklopédiája
10 Majkut László, a HK újdonsült elnöke
11 Az Airbus A380-as Magyarországon
12 Szabad a pálya!
13 Megnyírják a hallgatók jogait
14 Újra szerelmes lettem az autókba
16 „Amerre út van" – egy motoros túra története
18 Kolik közti vetélkedő
19 Közlekesek az úton
20 Pesti elővárosi vonatok
21 Tripolje
22 Tudományok Hídja a Lánchídon
23 Kutatók Éjszakája
24 Útitársak
25 Veszíts el egy könyvet!
26 Maradj kapcsolatban, maradj online!
27 Filmajánló
27 Könyvajánló
28 Mindmegettük
29 Rejtvény
29 Nem mi mondtuk...
30 Humor



Forrás: www.szeretlekmagyarorszag.hu

11



8



16



21



23



26



28

Főszerkesztői jegyzet

Sziasztok!

Már javában októbert írunk, megkezdődött a zh-időszak, és valljuk be, sokszor legszívesebben inkább máshol lennénk, felülnénk egy motorra és irány a világ... Szerkesztőségünk egyik tagja, GrafUr megtette ezt nyáron: ment, „amerre út van”... Ha kíváncsi vagy túrájára, az újságban megtalálod ennek első részét.

Egyébként GrafUr fényképéből készült a címlap is, amit az Oldtimer Fesztiválon fotózott, erről beszámolót is olvashattok, sőt a blogunkon is lesz fent egy képes összeállítás!

A közlekedési témájú cikkek azonban ennyiben nem merülnek ki októberi számunkban: olvashatsz nálunk egy kis történelmi áttekintést az autógyártással kapcsolatosan, a hazánkba érkező hatalmas Airbus repülőgépről, az 1-es villamosról, ami hamarosan a Lágymányosi... akarom mondani Rákóczi hídon keresztül közlekedhet. A vasút szerelmesei a pesti elővárosi vonatokról és a MÁV wifi-ről találnak írást, a hajókat kedvelőknek pedig az A38-ról szóló cikket és az Útitársak című novellát ajánlom. Előbbi évszázadokkal repít vissza az időben, érdemes magunk elé képzelni az egészet!

A Közhír célja a szórakoztatás mellett a tájékoztatás is, két interjú készült e célból: mégpedig a Hallgatói Képviseletben történt változásokról és a felsőoktatási törvénymódosításról. Hallottál a kolik közti vetélkedőről? Még nem? Zsu erről szóló cikkének elolvasásával ezt pótolhatod, külön eljárási díj nélkül.

Az előbbiekben felsorolt írások mellett még nagyon sok másikat találsz, ha alaposan végigböngészed a lapot. Például élménybeszámolót még két rendezvényről: a Tudományok Hídjáról és a Kutatók éjszakájáról. A felsőbbévesek, akik a Dallas epizódjain nőttek fel, talán még emlékeznek első féléves Műszaki kémia oktatójukra, Dr. Szabó Mihályra, akivel a tanárinterjú készült. Találkozhattok a már jól megszokott film- és könyvajánlóval, az étterem tesztelés legújabb részével, ahol az Ízlelőt és a Hentest értékelték, végül mindenki kedvenceivel, a viccekkel, aranyköpésekkel és a rejtvénnyel!

Remélem, hogy sikerül egy fél órácskára kibillentenünk a mindennapokból a Közhírrel, érdekes és hasznos olvasnivalót adtunk a kezedbe, s a rejtvényt sem találod túlontúl nehéznek!

Jó olvasást kívánok!

Eszti



Szívesen töltöd az időd számítógéped előtt? Megtalálod a Közhírt a neten is: olvasd a blogunkat (kozhir.blogspot.com), nézd a honlapunkat (kozhir.bme.hu) és keress minket a Facebook-on!

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:
Majkut Vitrin László
Felelős szerkesztő:
Majkut MaciSör László
Kari lap felelős:
Vermes Boldizsár
Főszerkesztő:
Boczor ÖsszeVissza Eszter
Főszerkesztő helyettes:
Bortei-Doku KényelmesEgyPoszt Shaun
Rovatvezetők:
Ádám FilmetNéznék Zsuzsa
Boczor KülddEl! Eszter
Bortei-Doku EzMárKevésbé Shaun
Hukics Napi200 István
Kovács LegyenMárMeccsünk Frigyes
Tördelőszerkesztő:
Szabó Csalódtam Ádám
Olvasószerkesztők:
Kecskeméti Napszámos Bódog
Tóth Felháborodott Csilla
Waszlavik Visszahívlak Eszter
Design:
Műterem Médiakör
Terjesztési felelős:
Stefán Segíthetek? Péter
Írták:
Ádám HiszekBenned Zsuzsa
Boczor Megírtam Eszter
Bortei-Doku Negyvenkettő Shaun
Davidesz KészLesz! Mária Magdolna
Hajdu Marcell
Hoffer Dávid
Kovács Lamantin Balázs
Krajcsovics Kutató Martina
Mácsai Teaearlgreyhot Domonkos
Majkut Kezdődik László
Mankovics LaptoposSrác Dávid
Molnár András
Osváth-G. Tvenifájv Péter
Pölczman Görbekanyar Balázs
Stefán KészAHaBár Péter
Szabó Ihlethiány Ádám
Zentay KérszSütit? Zsófia
Nyomás:
Komáromi Nyomda és Kiadó Kft.
2900 Komárom, Igmándi u.1.
E-mail: nyomda@komarominyomda.hu
Tel: 34/342-248, Fax: 34/342-361

A tanár is ember: Interjú Dr. Szabó Mihállyal

Műszaki kémia órákról mindannyian ismerjük Dr. Szabó Mihály tanár urat, aki a kémiaoktatáson kívül, a KTH igazgatója is. Az elsősöket foglalkoztató kémia zh összeállítása és javítása mellett sikerült időt szakítania rá, hogy válaszoljon néhány kérdésemre.

Meséljen egy kicsit magáról!

Itt végeztem a Vegyészmérnöki Karon 1979-ben, majd ösztöndíjasként a Kémiai Technológiai Tanszéken kerámiákkal foglalkoztam. Nem ez volt a fő profil a karon, igazából már kihalófélben volt. Egy, azóta nyugdíjba ment professzor, Moser Miklós volt a csoport vezetője, aki a közlekkaron a Műszaki kémiát is tanította, mert már akkor is a mi tanszékünk oktatta át a tantárgyat. Később, mivel talán érezték, hogy van bizonyos szervezői képességem, elkerültem a Dékáni Hivatalba, pont akkor, amikor elindult a kreditrendszerű képzés a BME-n. Az első kredites TVSZ kidolgozásában is részt vettem. Emlékszem, '93 tavaszán valamennyi kar képviselőjével hétfő esténként összeülve próbáltuk megfogalmazni. Azt mondhatom, hogy a kiszolgáló számítógépes apparátus, a Neptun elődje is a Vegyészkarról indult, villanykaros doktoranduszok részvételével dolgoztuk ki a HIR II-t. Persze akkor még nem netes felületen, profi módon létezett, hanem csak klienseken, egyetemi gépekről lehetett elérni.

Szóval hivatalvezető lettem, de öt év után, '98-ban visszatértem a tanszékre, ahol Moser professzor nyugdíjba ment, én pedig megörököltem tőle a Műszaki kémia oktatását. Kezdetben Moser tanár úr egyre kevesebb órát tartott, és én egyre többet, aztán az egyik évben azt mondták, hogy most már mindegyiket én tartsam. A tantárgy széles spektrumú, sok mindenhez kell érteni. Igyekeztem azokat a részeket bevenni a tananyagba, ami fontos a közlekedésben, vagy egy járműgépésznek tudnia kell. Például az energiahordozók egy igen terjedelmes fejezet, amelyben minden energiahordozóról szó esik, főként a motorhajtó anyagokról. Sokan kérdezik például, az atomenergiáról miért kell a Közlekkaron tanulni, de én azt gondolom, hogy az energiahordozókról egy teljes képet kell kapniuk, és azt a rövid anyagot, amit elmondok, bármilyen mérnöknek illik tudnia. A mérnöknek sok mindenhez kell legalább egy kicsit értenie: elektrokémia, korrózió, szerkezeti anyagok, víz, kenőanyagok, stb.



A hivatalvezetés után sem szakadtam el az oktatás-szervezéstől, az oktatási rektorhelyettes tanácsadójaként továbbra is főként az egyetemi szabályzatok karbantartásával foglalkoztam, majd amikor a 2000-es évek elején az egyetem úgy döntött, hogy meg kívánja szervezni a KTH-t, Molnár Károly rektorhelyettes úr javaslatára, Detrekői Ákos rektor úr bízott meg, hogy irányítsam az előkészítő munkát, ami jó két évet vett igénybe. Az előkészítés során javaslatot kellett tenni a vonatkozó egyetemi szabályzatok szükséges módosítására, a KTH szervezeti felépítésére, működési rendjére, a hivatal kialakítására, az átmenetre, a személyzetre. Főként a karok dékáni hivatalainak tanulmányi csoportjaiból alakult meg, de nem csak belőlük.



2003 őszén az első igazgatói pályázatot is elnyertem, majd 2006-ban újra pályázva már öt éves megbízást kaptam. Ez éppen ennek az évnek a végéig tart. Az egyetem kiírta már az újabb pályázatot, megjelent a kormányzati portálon és a BME honlapján is. Logikus lenne, hogy megpályázzam újra, de még sok mindent kell előtte átgondolni, megfontolni.

A KTH irányítása mellett félállásban vagyok a tanszéken. Ebben a félévben nagyon sok órám van az elsősökkel, mivel egyre fogy a tanszék. Az Otto-motoros gyakorlatot tavaly egy doktorandusszal együtt vezettük, de ő már nincs itt, ezért valamennyi hallgató nálam mér. De az oktatómunkát nem akarom feladni, mert komolyan úgy gondolom, hogy a hivatalt akkor lehet jól irányítani, ha az ember tudja, hogy a szolgáltatásainkat igénybe vevő oktatóknak, hallgatóknak milyen gondjaik vannak. Ha nem én lennék a tárgy előadója, a tanszék Neptun adminisztrátora, nem érteném meg a problémáikat. Úgy vélem, aki sosem evett még kiflit, az nem lehet jó pék, tehát feltétlenül szükségesek a visszajelzések, és így van ez igazgatóhelyettes kollégáimmal is. Ők is korábbi hivatalvezetők, jelenleg is oktatók, egyikük Komócsin tanár úr a Közlekkaron, Csabay Bálint pedig az Építész karon volt hivatalvezető. Így, hogy mindhárman oktatunk, nagy leterhelést jelent mindnyájunknak, de a hallgatók, a kollégák reakcióiból sokkal jobban érezzük, látjuk, hogy min kell esetleg változtatni; a visszajelzés így sokkal élesebb. Ezen kívül a KTH igazgatói poszt sem egy „nyugdíjas állás", sem egészségileg, sem a pályázatok miatt. Ha nem lennék KTH igazgató, remélem, visszafogadnának még a tanszéken egész állásban is. Ez majd január 1-jétől kiderül.

Miért pont a kémiát választotta?

Talán már bánom, nem is tudom☺, a gimnáziumban kémia tagozatra jártam. Azért mentem oda, mert egy új, jó iskola volt, de éppen abban az évben szűnt meg a sima gimnáziumi osztály, és az én évfolyamomon már csak kémia tagozat indult. Az általános iskolából mindenki ide szeretett volna jönni, így én is ezt választottam. A matematikát, fizikát, kémiát szerettem, emiatt nem volt gond a kémia tagozat. Aztán vacilláltam, hogy a Villamos-, vagy a Vegyészkarra menjek-e, mert villamosmérnök is szívesen lettem volna (akkoriban informatikusképzés még nem volt). Az utolsó pillanatban döntöttem el, hogy a Vegyészkarra jelentkezem. Itt laktam egyébként a Martos Kollégiumban 5 évig, ami már akkor kari kolesz volt.

Diákéveiről, kollégiumi életről milyen emlékei vannak?

Mivel elég közel, Vácott laktam/lakom, gyakran jártam haza, nem voltam 100 %-ig kollégista. Több évig dolgoztam a kollégiumi bizottságban is, és egy évig a KB titkára is voltam. De a gimnáziumi osztályunk is nagyon jó társaság volt, rendszeresen összejártunk, és a barátaimmal szombatonként gyakran futballoztunk egyetemista koromban is. Az egyetemi évek alatt kétlaki voltam, amolyan „igazi” kollégiumi élményeim kevésbé vannak, ha csak a rendszeres péntek esti bulik és a Vegyész Napok alkalmával szervezett Show’s Shonkák nem nevezhetők annak. Nekem általában pénteken voltak az egész napos laborjaim, mindig más tantárgyból. Az ember ilyenkor este büdösen kijött a laborból, lezuhanyozott, majd a Martos földszintjén legördített pár üveg sört és eldiszkózott hajnalig. Ez ugye a ’70-es évek második fele volt, a klasszikus diszkó korszak. A kollégiumban működött, s esténként önálló műsort adott a nagyon színvonalas Martos Stúdió. A Közhír testvére, a Kémlelő ekkor gyarapodott egy kollégiumi melléklettel, Spektrum címmel. Ez csak néhány évig működött, gyakran én szerkesztettem. Volt, hogy éjszakákba nyúlóan gépeltük, vágtuk (ollóval) és tördeltük a szöveget, majd felragasztottuk egy lapra. Érdekességként említem meg, hogy a GTK jelenlegi dékánja, Kövesi János nevelőtanár volt akkor a kollégiumban, az ő ötlete alapján született a Spektrum.

Említette a focit. Még mindig űzi?

Igen, minden szerdán szoktam futballozni, kezdetben a vegyészkari kollégákkal, többükkel már 30 éve. Azóta persze változott a csapat, többen elmentek az egyetemről, vagy egészségileg nem bírják, de jöttek új tagok, egykori hallgatótársak, rokonok, ismerősök. A sport szerintem a társadalmi élet egyik nagyon fontos eleme, olyasmi, mint egy amatőr művészeti csoport. Talán nem ismertük még fel eléggé, hogy az egyetemen jobban ki kell használni a sport olyan, mással nehezen helyettesíthető funkcióit, mint az önfegyelemre, kitartásra nevelés, a koncentráló képesség fokozása, az egészségmegőrzés, a közösségképzés, a csapatban működés, mint a leendő értelmiségi léthez szükséges jellemvonások. Szerintem az egyetemi élethez nagyon hozzá kell tartozzon a csapatsportok támogatása. Szükség van persze kondigépekre is, amelyeket a hallgatók lukas óráikban „gyűrhetnek”, de azt gondolom, hogy még fontosabbak a csapatsportok. Különösen nélkülözhetetlenek a kreditrendszer bevezetése óta, amikor kisebb az esély a jó közösségek kialakulására, mint korábban.



A gimnáziumban egyébként kosárlabdáztam, de ahhoz nem voltam elég termetes, hogy itt az egyetemen elég magas szinten űzzem. A mi időnkben a MAFC-nak nagyon jó csapata volt, emlékszem azokra az évekre, amikor akár több ezer BME hallgató gyűlt össze a Nemzeti Sportcsarnokban, és drukkolt egy-egy mérkőzésen a profi Honvéd vagy Ganz MÁVAG ellen a főként egyetemistákból álló, amatőr csapatnak. Felejthetetlen élmény, amikor magyar bajnokok lettünk, s mi valamennyien rekedtre ordítottuk magunkat, és boldogok voltunk, hogy műegyetemisták vagyunk.

Szeret itt tanítani?

Igen, talán igen. Azért talán, mert (majd meglátja), a félév előre haladtával egyre többen zavarják beszélgetésükkel az órát. Bár hangsúlyoztam az első előadáson, hogy nem kötelező bejárni, és a társaikkal szemben is tiszteletlenség, gyakran hiába a kérés. De persze, a „csillogó szeműek” is ott ülnek, mint hajdanán, csak kisebb arányban, mert tömegessé vált az oktatás, a korosztály közel felét felveszik a felsőoktatásba.

Jó tanács a hallgatóknak?

Különösen az elsősöknek mondom, hogy el kell kezdeni önálló életet élni, és az idővel nagyon jól kell gazdálkodni. Nagy a váltás a középiskolához képest, nincs napi számonkérés, felelés, de sokan halogatják a felkészülést, s erre csak később jönnek rá; amikor összecsapnak a fejük felett a hullámok. Biztos sokszor hallották már ezt, de nem lehet elégszer mondani: az első év végén több mint 20 százalékuk, köztük kiváló pontszámokkal érkezettek is fennakadnak az n*15-ös szűrőn.

Mindamellett természetesen sportolhatnak, szórakozhatnak, kollégiumi életet élhetnek; csak jól kell gazdálkodni az idővel. A Közlekkaron jó a hallgatói szervezet, jó a közösség, a mentorgárda, és a kolesz is szerintem nagyon jó. Élményekben gazdagon lehet innen távozni, csak ne idejekorán menjenek el, hanem legalább az alapdiplomát szerezzék meg!

Köszönöm az interjút!



Zsófi

Magyarok az autózás történetében II.

A sorozat következő részében az idén 130 éve született Galamb József életét és munkásságát ismerhetitek meg, akinek neve az autózás történetének egyik legmeghatározóbb konstrukciójának számító Ford T-modell révén vált világhírűvé.

Galamb József karrierje egy tipikus amerikai álomtörténet vonalát követte. Szegény családból indulva világgá ment, és tehetségét kamatoztatva sok-sok munkával és akaraterővel világhírű és gazdag lett.

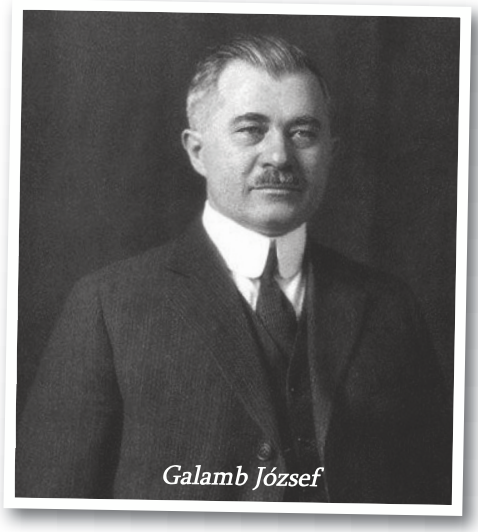
Galamb József 1881. február 3-án született Makón, többgyermekes földművescsalád legkisebb gyermekeként. Az elemi iskolát szülővárosában végezte, majd szakirányú érdeklődése a szegedi Fa- és Fémipari Szakközépiskolába vezette. Itt legkedvesebb tanárai közé tartozott Csonka Ferenc vegyészmérnök, akinek bátyja, Csonka János a magyar autó- és motorgyártás úttörője volt. A jóhírű budapesti Felső Ipariskolába (az Óbudai Egyetem Bánki Donát Gépész és Biztonságtechnikai Mérnöki Karának elődje) már az ő támogatásával iratkozott be, ahol gépésztechnikusi képesítést szerzett. Először a Diósgyőri Vasgyárban kezdett műszaki rajzolóként, ám csak rövid ideig, mivel bevonult katonának. Dolgozott a Magyar Automobil Rt-nél is, ahol végül egy németországi tanulmányutat nyert. Leszerelése után 300 korona ösztöndíjból indult világot látni és szakmai tapasztalatot gyűjteni.





1903-tól kezdődően Németország több gyárában is megfordult, de igazi, a jövőjét meghatározó ismereteit Frankfurtban, az Adler autógyárban szerezte. Amikor megtudta, hogy Amerikában 1904-ben autó-világkiállítás lesz, megtakarított pénzén hajójegyet vásárolt, és októberben áthajózott az óceánon. Amerikában szinte minden munkát elvállalt a megélhetésért. Volt lakatos, de elvégzett képzettséget nem igénylő feladatokat is. Komoly szakmunkát 1904-ben Pittsburgh városában kapott, ahol szerszámkészítő lett.

Amikor Saint Louisban megnyílt az autókiállítás, odautazott. A kirándulás meghatározó volt Galamb számára, hiszen ekkor szeretett bele az autókba. Ennek hatására döntött úgy 1905-ben, hogy egy barátjának meglátogatása ürügyén Detroitba utazzon. Detroit már akkor is az amerikai autógyártás fellegvárának számított, számos máig létező (Ford, Cadillac, Dodge stb.), illetve azóta már régen megszűnt (pl. Chalmers, King, KRIT, Regal, Wayne) autó- és motorgyártó üzem működött itt. Galamb elsőként a Fordnál jelentkezett, ahol hiányos nyelvtudása miatt először nem akarták foglalkoztatni, azonban egy próbarajz elkészítése után mégis felvették rajzolói munkakörbe.



Galamb József

Az N-modell hűtőrendszerének újratervezése után a gyár főkonstruktőrévé léptették elő. Nem sokkal később egyik rajza Ford kezébe került, akinek megtetszett a munka, és magához hívatta készítőjét. ”1907. elején Mr. Ford így szólt hozzám: Joe, van egy ötletem. Tervezzünk egy új kocsit. Vigye a rajztábláját egy külön szobába, hozzákezdünk egy új modell tervezéséhez. Nem kell róla tudni senkinek.” - emlékezett vissza a T-modell születésére közel 50 évvel később “Joe”, azaz Galamb József.

Henry Ford, Charles Harolde Wills és Galamb mellett egy másik magyar, Farkas Jenő is részt vett a T-Ford tervezésében. Henry kedvenc karosszékében üldögélt és ontotta magából az ötleteket, amelyeket a kollégák igyekeztek műszaki rajzokba önteni. Fordnak az volt a véleménye, hogy minél több alkatrészből áll az autó, annál több a hibalehetőség. Olyan autót akart készíteni, amelyet különösebb hozzáértés nélkül, akár csípőfogóval és kalapáccsal meg lehet javítani. Galambnak először új hajtóművet kellett terveznie. Az ő találmánya volt - az elsőként a T-modellnél alkalmazott - bolygóműves sebességváltó és a levehető hengerfejű motor. Az alvázat és a karosszériát Galamb instrukciói alapján mások tervezték, de a lehető legkevesebb lemezhulladékot eredményező kivágási tervet szintén ő maga dolgozta ki.

Az 1908 októberében piacra került T-modell kora legegyszerűbb és legmegbízhatóbb autójának számított, 800 dolláros árával pedig a legolcsóbb is volt. Forradalmi jelentőségét mutatja, hogy kisebb módosításokkal ugyan, de közel húsz évig gyártották a típust.

Galamb Józsefnek szintén jelentős szerepe volt a gépkocsik futószalagon való gyártásának megszervezésében, aminek eredményeként 1913-tól nagymértékben nö-

A Ford T-modell

A Ford T-modell össztömege 540 kg volt, és egy négyhengeres, 2879 cm³-es, vízhűtéses benzinmotor hajtotta. A hajtómű bolygókerekes volt, a sebességváltás pedállal történt. Az elérhető végsebesség 70 km/h feletti, a fogyasztás 10 liter/100 km volt. Gyártásához hőkezelt fémeket és vanádiumot is használtak.



A borítólemezek nagy része nem kézi kalapálással, hanem mélyhúzással készült. A maga idejében rendkívül modern gépkocsinak számított. Rövid idő alatt ez a modell lett az amerikai népautó. Beceneve kedveskedő évődéssel a "Tin Lizzie" (Bádog Böske) volt.

Az eladások folyamatosan növekedtek. 1909-ben 10 ezer, 1914-ben 250 ezer, 1915-ben 500 ezer, 1922-ben 900 ezer, 1923-ban 2 millió, és 1927-ig 15 millió T-Ford született. Megbízhatóságát mutatja, hogy az ezredfordulón (2000-ben) még több mint 100 000 darab volt üzemképes. A húszas években a világ összes személyautójának a fele Ford volt!

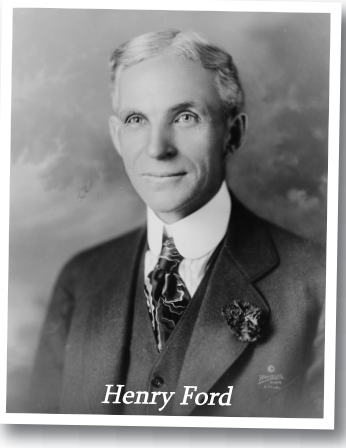
vekedett a termelékenység. Kezdetben 1 percenként, a csúcson 10 másodpercenként készült el egy T-modell.

Az első időben minden T-modell fekete volt, mert ez a festék száradt a leggyorsabban. Ezzel kapcsolatban az az anekdota maradt fenn, hogy Ford nagyon olcsón, nagy mennyiségű fekete festékre tett szert, és emiatt lettek a T-modellek feketék. Állítólag kijelentette: vevőink minden színigényét ki tudjuk elégíteni, amennyiben fekete kocsit rendelnek.

A gyártás utolsó éveiben megfiatalították a T-modellt, krómozott hűtőrácsot kapott, szürke, kék és sárga színekben is forgalmazták. Gyártották két- és négyüléses, nyitott és zárt, pick-up, sőt kisteherautó változatban is. Az első példányok ára 1908-ban 850, 1925-ben már csak 250 dollár volt. Olyan könnyű volt vezetni, hogy az Egyesült Államok néhány államában a szokásosnál alacsonyabb szintű jogosítványt adtak a vezetéséhez. A versenypályákon is remekül helyt állt, 1909-ben a több mint 4000 mérföldes New York--Seattle derbin győzött.

Az összeállítás forrása: http://www.sztnh.gov.hu/feltalalok/galamb.html

A T-modell forradalmasította az autóiparban a tömeggyártást. Hatalmas népszerűségnek örvendett, megbízhatósága, könnyű javíthatósága, egyszerű vezethetősége, és nem utolsó sorban az alacsony ára miatt.



Henry Ford

Jellemző az emberi találékonyságra, hogy a T-modellt eredeti rendeltetésétől eltérő célokra is kezdték használni: a farmerek például szántottak vele, a rászerelt szíjtárcsával pedig cséplő- és darálógépeket hajtottak. Innen jött az ötlet egy mezőgazdasági traktor kifejlesztésére. 1915-től a gyár a Fordson-traktor tervein dolgozott, amely az USA-ban megalapozta a traktorgyártást. A fejlesztés Galamb feladata lett, aki Farkas Jenővel mindössze egy hónap alatt elkészítette a mintapéldányt. A traktor próbaüzeme Henry Ford farmján történt meg, és nagyon jól sikerült. Ezután egy külön erre a célra létesített műhelyben hamarosan hozzá is fogtak a gyártáshoz.



Galamb József a Ford cég mérnöki osztályának vezetője lett, amerikai állampolgárságot kapott, megnősült és véglegesen letelepedett Detroitban. Negyven évig állt a Ford szolgálatában, több személy- és tehergépkocsi-típus kifejlesztésében is szerepet játszott, a háborús években pedig tengeralattjáró-kereső, harckocsi- és repülőgépmotorok tervezésében vett részt.

Sosem feledkezett meg hazájáról sem. 1921-ben ösztöndíjat alapított olyan makói, szegény sorsú diákoknak, akik felső ipari iskolában kívántak tanulni. Többször is visszalátogatott Magyarországra, itthon előadásokat tartott a Magyar Mérnök és Építész Egyletben.

1943-ban Edsel Ford, aki a Lincoln és a Mercury típusok bevezetésén gondolkodott, meghalt, Henry pedig ragaszkodott a változatlansághoz. "Nem lesz semmiféle Lincoln vagy Mercury, semmi más, csakis Ford" jelentette ki Henry bácsi, amivel viszont unokája nem értett egyet. Galamb, aki az alapítóhoz mindvégig hűséges volt, két tűz közé került. Talán ez is közrejátszott az év végén bekövetkezett szívrohamában, melyből felépülve, 39 év munkaviszony után kérte nyugdíjaztatását.

Orvosai tanácsára végül 1944-ben vonult vissza az aktív munkától. 1955-ben halt meg az amerikai autógyártás fellegvárában, Detroitban.



Ádám

Közlekszentély

Kész van! Megnyitott! Mindannyiunk legnagyobb örömére megújult külsővel és belsővel várja vendégeit a HaBár Szórakoztató- és Élménycentrum. Bevallom, egyike vagyok azoknak, akik a legjobban várták, hogy kitárja előttünk ajtóit, és végre eljött a pillanat: ott lehettünk, s megünnepelhettük ezt a nagyszerű átváltozást!

Először is szeretném minden elismerésemet kifejezni azoknak, akik hozzátettek valamit ahhoz, hogy egy ilyen hely lehet a közlekesek „temploma”, és egyúttal meg is szeretném köszönni nekik. Mert… mert ez nem semmi! Valami olyat csináltak, ami egyedülálló, páratlan, kivételes és nem mindennapi. Valami olyat, amire mindannyian büszkék lehetünk, hogy a miénk, amit emelt fővel reklámozhatunk, s amire joggal mondhatjuk, hogy az ország egyik legkülönösebb és legkülönlegesebb bárjává avanzsált.



Rengetegen voltunk a nyitóbulin, sok ismerős és ismeretlen arc együtt tombolt hajnalig; közülük kérdeztem meg pár embert, hogy miként látják az újdonságokat, a teljes felújítást, s hogyan értékelik az összképet, milyen benyomásokkal tértek nyugovóra ez után a fergeteges nyitány után. Íme:

„Őszintén szólva, az egész HaBár meglepett, annyira jó lett, hogy nem nagyon érdemes bármit is kiemelni. Tetszik, hogy nagyobb a tánctér, a pult, meg a metrós fal is egyedülálló, szóval az egész olyan állati közlekes lett! Még egy pár könyöklő elférne szerintem, meg pár bárszék ezekhez a könyöklőkhöz, de ez csak olyan apróság, ami lehet, hogy nekem hiányzik, másnak pedig nem. Egy szónak is száz a vége: nem hiszem, hogy jelenleg van jobb egyetemi hely a BME-n, és úgy érzem, jó ideig nem is lesz…”

Tomi

„Hű, szerintem valami fantasztikusan jó lett. A falfestések nagyon feldobják a hely hangulatát, na és a busz… komolyan mondom, nálam az mindent visz! Nem tudom, ki találta ezt ki, de az biztos, hogy őrült jó ötlet volt tőle. Koktélt ugyan még nem ittam, de biztosan kipróbálom majd az italpaletta néhány darabját is, ha már ilyen újítás is van.

Alapjában véve nagyon ütős az egész, bár a szellőzés még mindig nem az igazi, a nyitóbulin is szörnyen meleg volt, szinte ugyanúgy, mint régen. Elég zavaró, hogy irtó nehéz a pulthoz jutni a Trabant köré tömörült tömeg miatt. Apropó Trabant. Az is annyira tetszik, hogy csak na! Mint ahogy körülbelül minden. És még valami. Lehet majd valamikor újra az asztalokon táncolni? ☺”

Éva

„Leszögezem, hogy nem sok mindenre emlékszem, szóval azt biztosra vehetitek, hogy nagyon király volt a nyitóbuli! Jó, hogy sokkal több hely van a tömeg befogadására, és jó volt, hogy 250 forintba került a sör… Ezt nyugodtan megtarthatnák! A designról pedig csak pozitívan tudok beszélni, le a kalappal!”

Gabi

„Véleményem szerint a HaBár felújítása tökéletesre sikerült. Pont megtalálták azt a középutat, hogy igényes legyen, egyedi és az utcáról betévedő vendégek mindenféle elvárásainak is megfeleljen, de ne legyen túl steril, és kielégítse a törzsközönséget is. Szuper lett! Nekem a nyitóbuliról egyedül az asztalon táncolós rész hiányozott, de nem tartok attól, hogy ez a megszokott hagyomány nem fog visszatérni. Az óriási nyitány után hasonló sikeres rendezvényeket kívánok! Annak viszont örülnék, ha a keverőpult mögött néha feltűnne a régi, megszokott DJ is!”

Dávid

„Nos, a berendezés nagyon tetszett, és azt is jónak találtam, hogy sok külsős volt a bulin. Nagyon jó ötletnek tartom, hogy ki vannak világítva az ablakok, amíg nem kezdődik el úgy igazán a buli, mert így, hogy világos van, valahogy barátságosabb és szelídebb a hely. ☺
Amin lehetne javítani, talán az, hogy ha elkezdenek táncolni az emberek, akkor az asztalokat el kéne pakolni, mert elég kevés volt így a hely.
Ami még különösen szívet melengető dologként hatott rám, az a zene volt, mert szerintem ennyire jó válogatás nagyon-nagyon régen szólt már lent. Bízom benne, hogy mindig hasonlóan jó számokra nyomhatjuk majd, akkor tuti, hogy nem lesz probléma a közönséggel sem!”

Balázs



„Mit mondjak? Nagyon szép lett, tetszik! Hangulatos és egyedi, a Trabi, a repcsi, meg a metró szenzációs, és kimondottan bejön, hogy van koktélpult is, ezt azért kevés helyről lehet elmondani. A DJ-kkel is meg voltam elégedve, igaz, hogy volt 1-2 mélypont, de hamar túllendültek rajta, és ment tovább szépen a buli, ahogy kellett!”

Anna

Nos, remélem mindannyian hasonló véleménnyel vagytok a HaBárról, ha esetleg a nyitóbuli nem volt elég meggyőző, üljetek be egy nyugisabb estén, mindent vegyetek alaposabban szemügyre, és meglátjátok, mennyire lenyűgöző az egész!
Jó HaBározást Nektek!

Zsu



Mindenki enciklopédiája

Sokan gondolkodnak, vajon milyen nevet szán majd az utókor a mi jelenünknek, ahogyan a középkort sötétnek, vagy a reneszánszt virágzónak nevezték. Az egyik nagy esélyes az „Információ kora", és teljes joggal. Egy remek érv emellett például a Wikipédia…

Kezdjük rögtön egy paradox lépéssel: üssük be a Wikipédiába, hogy Wikipédia. Az oldal saját magáról szóló szócikkéből megtudjuk, hogy az egy *„többnyelvű, nyílt tartalmú, a nyílt közösség által fejlesztett webes enciklopédia"*, mely 270 nyelven áll a világ rendelkezésére, 16 millió szócikket 24 millió felhasználó (és bárki más is) szerkesztheti, és másodpercenként 10-től 35 000 oldallekérést kap.

Ami a történetét illeti: az angol verzió 2001. január 15-e óta üzemel, a magyar verzió pedig ugyanezen év vége felé, szeptember 5-én indult be. Ha ugyanezt a szegmenst az angol Wikipédiáról kölcsönzött információval akarnám megírni, a hálózatnak világszerte 19,7 millió szócikke lenne, melyet 90000 aktív tag szerkeszt. Ezzel demonstráltam is a Wikipédiával szemben emelt leggyakoribb kifogást: bárki szerkesztheti, így pontatlan. De van olyan tudásforrás, amely mindig pontos? Bármilyen könyvet is veszünk a kezünkbe, ha a lektor elaludt fölötte vagy érdekesebb dolga volt, ugyanúgy maradhatnak benne tévedések, így bárki, aki pontosságra törekszik, több forrást tekint.

A Wikipédia név a hawaii wiki („gyors"), és az enciklopédia szavak összetétele által született.

Tesszük mi is, hogy a hálózat történetébe jobban beáshassuk magunk: a Wikipédia egy újragondolt verziója volt a Nupedia nevű kezdeményezésnek, melyet Jimmy Wales (képünkön), internetes újító, és Lawrence Sanger, filozófus hoztak létre azzal a céllal, hogy megalkossanak egy ingyenes enciklopédiát - írja a Time.com. A Nupedia (az eredeti elképzelés) szakértők által írt szócikkekből állt volna, melyek lektorálási folyamat után kerültek volna a nyilvánosság elé. Ez a verzió azonban lassúságába bukott bele: ezen a szövevényes útvesztőn az első fél évben mindössze kettő szócikk jutott át. Ekkor Sanger felvetette a nyilvános szerkeszthetőség ötletét, melynek köszönhetően a kisöccs, a Wikpédia az év végére elérte a 20000 szócikket, melyek összesen 18 nyelven íródtak. Problémák azonban hamar adódtak, elsők között jelentkezett például a mai napig vezető helyen szereplő vandalizmus, de azon is el kellett gondolkodniuk, hogy egy enciklopédiai szócikk mit tartalmazzon úgy, hogy a terjedelem útjába nem áll fizikai korlát; ezért 2002-ben Sanger megalkotta a vezérelveket. Az idő múltával a vandalizmus egyre nagyobb problémát okozott, ezért az összes szócikkmódosításról katalógust vezettek. Érdekesség például, hogy a Szientológia egyház összes IP címét blokkolták a Wiki-hálózatról, mivel az általuk kreált, vagy módosított szócikkek nélkülözték a legfontosabb alapelvet, az objektív perspektívát.



A 70-es évek végén megjelent Galaxis útikalauz stopposoknak c. regényben már megjelent egy felhasználók által módosítható szócikkekből álló adatállomány: az útikalauz maga.



2002-ben Sanger elhagyta a projektet az oldalak megbízhatóságáról megfogalmazott aggályai miatt, és alapított egy konkurens enciklopédiát, a Citizendiumot. A Nature 2005-ös felmérése alapján azonban a Wikipédia nem sokkal maradt el pontosság terén a Britannica sorozattól: abban 2,92 hiba volt szócikkenként, míg az internetes vetélytársban 3,86. A Wikipédia (attól függetlenül, hogy csak önkénteseket foglalkoztat) mára évi 6 millió dolláros költségvetéssel „büszkélkedhet", és annak dacára, hogy 1 billió (!) oldalletöltést regisztrál évente, oldalain sehol nem jelenik meg reklám. Ilyen forgalom mellett a legszolídabb hirdetésfajták is millió dolláros nagyságrendben hoznának a konyhára, Wales ragaszkodik hozzá, hogy az oldalt kizárólag adományokból tartsák fenn.

A Wikipédiát valóban lehet utálni és imádni, de szerintem kevés kétség fér hozzá, hogy az internet korszakának egyik legnagyobb vívmánya. Nem csak amiatt forradalmasítja az enciklopédia műfaját, mert a keresés benne sokkal könnyebb, mint egy több kilós könyvet nyálazni, hanem azért is, mert egy papír alapú kiadványban soha nem olvashatnék egy helyen Leo Lastimosa fülöp-szigeteki hírbemondóról, a Wolverhampton Wolves brit motorsportcsapatról, a nyangatom nyelvről, Nawal el Kuwaiti, kuwaiti énekes 1996-os albumáról, a Tadriról, vagy a 25099 Mashinskiy nevű kisbolygóról a naprendszer fő övéről (mellesleg ezen felsoroláshoz a random szócikk funkciót használtam). Igaz, hogy majd' bárki szerkesztheti, akinek van pulzusa, de a helyenként pontatlan tartalom miatti kárt jóval felülmúlja az, hogy tudást nyújt mindenkinek a világon, jóformán mindenről.



Sonci

Majkut László, a HK újdonsült elnöke

Mint arról már értesülhettetek több forrásból, a Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar Hallgatói Képviseletében személyi változások történtek. Az Egyetemi Hallgatói Képviselet éléről leköszönő Keresztes Péter helyére Kovács András került, így az EHK-nak szüksége volt még egy közlekes delegáltra, aki Nagy Gábor, az eddigi HK elnök lett. Az így megüresedett elnöki posztra a Hallgatói Képviselet Majkut Lászlót választotta. Vele beszélgettem aktualitásokról, jövőbeni tervekről.

Mesélj magadról egy kicsit! Ha jól tudom, eléggé közösségi ember vagy, ugye?

Közösségi embernek tartom magam, szeretem az embereket, és mindig örömömre szolgál, ha valamivel előrébb tudom lendíteni egy közösség életét, ezért is vagyok már az egyetemi éveim eleje óta tagja valamelyik öntevékeny körnek. Miután bekerültem a Baross Gábor Kollégiumba, eleinte a Bográcskörben tevékenykedtem, majd később Szentannai Gábor buzdításának köszönhetően csatlakoztam a MűTeremhez, ahol úgy tűnt, megtaláltam az igazi helyemet, kezdetben tanulmányi előadásokat vettem fel és vágtam, majd más grafikai feladatokat is vállaltam. Nagyon sok élményem fűződik ahhoz a társasághoz, és úgy érzem, én is sokat tudtam adni Nekik mind emberileg, mind szakmailag. Azóta a Közhír révén az újságírás rejtelmeibe is betekinthettem.



Eddig Kommunikáció- és Irodafelelős posztot töltöttél be. Ez mivel járt?

Legfőbb feladatomnak a hallgatók minél szélesebb körű és hatékony tájékoztatását tekintettem, ennek érdekében a szokásos információs csatornáinkon felül létrehoztam a BME KSK HÖK Facebook profilját, így talán még könnyebben jutnak el a friss információk az érdekeltekhez, valamint felszereltünk a kollégiumban két központi hirdetőtáblát is, melyen szem előtt vannak a legújabb hírek, hirdetések, így mindenki naprakész lehet, és biztosan nem marad le semmiről. Sok pozitív visszajelzést kapunk a Hallgatói Képviselők Közhírben megjelenő cikkeivel kapcsolatban is, így a jövőben is szeretnénk Benneteket elérni az újság hasábjain. Ezek mellett természetesen végeztem az úgymond „alap" feladataimat: a Hallgatói Iroda rendben tartását, a hírek folyamatos áramoltatását a hallgatók felé, s a különböző külsős kommunikációs feladatok ellátását.

Hogyan lettél a Hallgatói Képviselet elnöke?

Az idei májusi tisztújítást követően Gábor felkért alelnökének, mivel már régóta körvonalazódott, hogy gördülékenyen tudunk együtt dolgozni. Természetesen elvállaltam, hiszen szívesen segítettem Őt a munkájában. Rengeteget dolgoztunk együtt, és nagyon gyakran beleláttam a feladatkörébe, igyekeztem minél jobban elvégezni a rám bízott feladatokat. Miután Keresztes Péter lemondott mandátumáról, a Hallgatói Képviselet Gábort delegálta az EHK-ba, majd engem a megüresedett elnöki posztra. A kezdetekben Gábor, mint alelnök segít a zökkenőmentes átmenetben, sok támogatást és segítséget kapok Tőle, és az egész Hallgatói Képviselettől. Bízom benne, hogy minden tekintetben tökéletesen el tudom majd látni a rám bízott feladatokat, és meglesz a gyümölcse a kemény munkának.

Mesélsz egy kicsit a jövőbeni terveidről? Mik a legfőbb célkitűzéseid a jövővel kapcsolatban?

Egyik célom, hogy a Karunkon működő közösségi életet a lehető legnagyobb mértékben fellendítsük, mind a Szakkollégium és az öntevékeny köreink, mind pedig a szórakozás terén. Ezekhez remek kiindulópont a nemrégiben igen nagy felújításon átesett HaBár, mely remek lehetőséget nyújt arra, hogy bevonja a közösségi életbe azon hallgatóinkat is, akik nem a kollégium falai között élik mindennapjaikat. Mindenképpen össze kell fogni ezt az egyre növekvő Kart, és erre a legjobb mód a közös szakmai programok szervezése, szórakozási lehetőségek bővítése. Emellett törekedni fogok arra is, hogy az



eddigi hagyományt folytatva a Kar vezetésével, oktatóinkkal is minél jobb viszonyt ápoljunk, megőrizzük, esetleg fejlesszük a kialakult párbeszéd hatékonyságát. Természetesen legelőször az alapvető kötelességeimet szeretném teljes erőbedobással elvégezni, hiszen a legfontosabb, hogy a Hallgatói Képviselet egy jól működő szervezet legyen, hogy a hallgatók érezzék, valóban értük dolgozunk. Szeretném megköszönni Mindenkinek a támogatást, és bízom benne, hogy nem fogtok csalódni a Hallgatói Képviselet munkájában!

Köszönöm a beszélgetést, és sok sikert kívánok a továbbiakban!



Zsu

Az Airbus A380-as Magyarországon

Az elsős közlekkarosok igazi szakmai kirándulást szervezhettek október 2-ára, hiszen a budapesti Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre látogatott a német Lufthansa légitársaság legújabb Airbus A380-as utasszállító repülőgépe.

A francia Airbus gyár 2005-ben bemutatott óriásgépe, az A380-as jelenleg a világ legnagyobb méretű repülőgépe. Technikai adatai magukért beszélnek: 74 méteres hosszúságával, 79 méteres szárnyfesztávolságával, 570 tonnás maximális felszálló tömegével, és - üléselrendezéstől függően – akár 853 ülőhelyével méltán érdemelte ki a szuperjumbó nevet. Jelenleg 77 elkészült darab áll 6 különböző (főleg keleti székhelyű) légitársaság tulajdonában. A német Lufthansa 8 darab ilyen repülőgép tulajdonosa, a most elkészült legújabb szerzeményüket Európa-szerte bemutatták, így Magyarországra is ellátogatott, fedélzetén néhány újságíróval.



A látogatást júniusra tervezték, ám műszaki hiba miatt októberre halasztották a bemutatót, melyre a szuperjumbó Prágából, egy hasonló célú útról érkezett. A pontos landolási időt még a Lufthansánál sem tudták megmondani, ám az érkezés előtt egy nappal véglegesítették az információkat, melyből megtudhattuk, hogy a tervek szerint a repülőgép október 2-án, 12:35-kor száll le Budapesten.

Karunk kevés tagból álló, de annál lelkesebb csoportja indult közösen a repülőtérre, majd ott kettéválva mindenki megkereste a fotózáshoz, videózáshoz számára legmegfelelőbb helyet. A reptér kerítésénél ezernél is több érdeklődő gyűlt össze, többen létráról figyelték a leszállás eseményeit, ám voltak, akik CB rádión hallgatták az irányítótorony és a repülőgép között lezajló rádióbeszélgetéseket. A gép a bejelentett érkezési idő szerint, 12:35-kor szállt le a 31R leszállópályára, ahol a repülőtér néhány szerencsés dolgozója fogadta a futópálya mellett. A nem mindennapi eseménynek a repülőtér szinte valamennyi dolgozója szemtanúja szeretett volna lenni, kivonultak a szertárból a tűzoltók, valamint megjelentek a Celebi Ground Handling - többek között ők felelősek az utasok beszállításáért a repülőgépekbe - cég alkalmazottai is a kettes pálya aszfaltja mellett.

A leszállást követően a pálya végéig gurulva az A380-as a nem régen átadott Sky Court (Égi udvar) felé vette az irányt, ahol a gurulóúton már várta a két tűzoltóautó, hogy az ilyenkor szokásos vízsugár köszöntésben részesíthessék.

A következő két óra eseményeinek csak a Budapest Airport és a Lufthansa alkalmazottai, valamint a sajtó képviselői lehettek tanúi. A repülőgépet formázó tortát a kapitány vághatta fel a légitársaság magyarországi vezetőjével, majd a jelenlévők felszállhattak a légi járműre, és kipróbálhatták annak valamennyi kényelmi szolgáltatását.

Kis csapatunk összeszedve minden felszerelését, újra felkerekedett, hogy megcsodálhassa az óriásgép távozását. Ehhez buszra kellett szállnunk, majd a rövid utazás után a HungaroControl - az ő dolgok a légiforgalom irányítása - épülete mellett elhaladva elfoglalhattuk helyünket, hogy ez alkalommal az Airbus távozását nézhessük végig. A felszállást már közelebbről csodálhattuk, hiszen a 13-as futópálya sokkal közelebb van a kerítéshez, valamint a spotterek egyik kedvenc helyéhez, a Cargo-dombhoz. Újra előkerültek a létrák, a rádiók, így ismételten hallgathattuk a torony utasításait az épp felszálló repülőgépeknek. Az A380-as indulása előtt néhány kisebb gép levegőbe emelkedését is megnézhettük, ám ezek messze alulmúlták a szuperjumbot. 14:30-kor megpillanthattuk a parkolóhelyéről tolatótraktor segítségével kigurult gépet. A Lufthansa legújabb repülőgépe méltóságteljesen ráfordult a felszállópályára, majd a felszállási engedély megadását követően felbőgtek a hajtóművek, és rövid futás után a pilóta felhúzta a gép orrát. Ezek a pillanatok örökre megmaradnak az emlékezetemben, a fényképezőgépek kattogásával együtt. A futóművek behúzását követően egy éles jobb kanyar következett, amin meglepődtünk, így maradtunk még. Megérte, hiszen a pilóta egy nagy kört írt le, majd újra ráfordult a 31-es pályára. A futóművek újbóli kiengedését követően csökkentette a magasságot, így a földtől nagyjából 20 méterre egy flyovert hajtott végre - a leszállópálya megközelítése, majd átrepülés felette –, majd a nézelődők elé érve maximális gázzal emelkedni kezdett. A kapitány a repülőgép jobbra, illetve balra döntésével búcsúzott el Budapesttől, a Liszt Ferenc Nemzetközi repülőtértől és az érdeklődőktől.





Mankovics Dávid

Szabad a pálya!

Az elmúlt hetekben, hónapokban látványosan felgyorsult a városi kötöttpályás közlekedésfejlesztés tempója. Nemrégiben adták vissza a forgalomnak a Szent Gellért rakparti villamospályát, valamint bejelentették az 1-es és 3-as villamosvonal teljes felújítását.

Ami a szívünkhöz (szó szerint is) közelebb áll: ismét teljes vonalon közlekednek a 18-as, 19-es és 41-es villamosok, véget ért a pályafelújítás. Égető szükség volt már a felújításra, hiszen a Bartók Béla út, illetve a Bem rakpart után csupán ez a párszáz méteres szakasz maradt ki, elcsúfítva környezetét, lassítva a közlekedést. A betonpaneles pályatest olyan rossz állapotban volt, hogy az utolsó időkben indokolttá tette a 15 km/órás sebességkorlátozás bevezetését. Ez további veszélyforrást, fennakadást generált a közúti közlekedésben is, hiszen ezen a szakaszon a gumikerekes járművek is használhatják a villamospályát. A korábbi technológiát felváltotta egy modern, ún. CDM rendszer, melynek lényege, hogy furcsamód a felszíntől lefelé folyik az építkezés. A kiásott, előkészített munkagödörbe először a betonvasakat fektetik be. Ezt követi a sínek behelyezése, melyeket (esetünkben) a sárga színű kereszttartók függesztenek fel. Ezen elemeknek másik igen fontos funkciója még a nyomtávolság milliméter pontosságú tartása. A sínszálakra már ekkor felkerülnek a rezgéscsillapító gumiszalagok. A komplett szerkezetet aztán bazaltbetonnal öntik ki. A technológia újdonságnak számít Magyarországon, elsőként Szegeden építettek ily módon vágányzatot.



A tempó fokozódik

A Gellért rakparti építkezéseknél jóval nagyobb volumenű, több tíz milliárd forintos beruházás támogatási szerződését írta alá Dr. Völner Pál, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium infrastruktúráért felelős államtitkára és Vitézy Dávid, a BKK vezérigazgatója. A BKK nem titkolt célja a főváros körgyűrűs tömegközlekedési vonalainak fejlesztése, így kerül sor a Nagykörút és a Múzeum körút után a külső kerületeket átszelő (s a nyolcvanas években gyorsvillamosnak tervezett) 1-es valamint a 3-as villamosvonal felújítására, továbbá az 1-es vonal Fehérvári útig való meghosszabbítására. Ez utóbbi nem újkeletű gondolat, hiszen a Rákóczi (volt Lágymányosi) hidat eleve az útpályatestet elválasztó vágányokkal tervezték, ennek „nyomait” lehet észrevenni a látványos oszlopok tövében. A hosszabbítás eredményeképp átszállásmentes kapcsolat jön létre Dél-Buda, különösen a Fehérvári út és a pesti kerületek közt, részben kiváltva a jelenlegi 103-as autóbuszvonalat. Igazi különlegesség lesz a Bécsi út és a Puskás Ferenc Stadion közti szakasz, itt ugyanis a tervek szerint 60 km/órás engedélyezett sebességű pálya fog épülni. Kétségtelenül minőségi ugrás lesz a jelenlegi, nem ritkán 10 km/órás lassújelekkel teletűzdelt vaspályához képest. A sebességet nem csupán ily egyszerű módon kívánják növelni: a közlekedési lámpák is új, villamos vezérelte programot kapnak, melynek segítségével a menetidő tovább csökkenthető. Esetleges forgalmi zavarok esetére is gondoltak, ennek megfelelően több új visszafogási pont kerül beépítésre, így baleset, ill. egyéb forgalmi zavarok esetén kisebb szakaszt kell autóbuszokkal pótolni. Az egész vonalra igaz, hogy megújulnak a peronok, utasvárók is. Megemelt peronmagassággal, az aluljáróknál lifttel, új esőbeállókkal javul az infrastruktúra, válik egyszerűbbé, kényelmesebbé az utascsere. Előkészítés alatt áll újabb, 54 méteres villamoskocsik vásárlása, melyek e vonalon közlekednének. (Egyes pletykák szerint a



holtidőszakokban fölös Siemens Combinok már a felújítás után megjelennének a vonalon.) Hasonló újdonságokra lehet számítani a 3-as vonalon is. Több szakaszon teljes vágánycsere várható, sőt kétvágányúsítják a Bihari úti szakaszt is. A pályán illetve a megállóhelyeken kívül korszerűsítik az áramellátás rendszerét is.

Kétségtelenül minőségi ugrás lesz a jelenlegi vaspályához képest.

Ami a legfontosabb: mikor s miből?

E két vonal felújítása a tervek szerint 41 milliárd forintot kóstál. Mivel az Európai Unió kiemelten támogatja a kötöttpályás közlekedés fejlesztését, így a projekt összköltségének 94 százalékát az aláírt támogatási szerződés alapján az EU finanszírozza. Óriási segítség, hiszen önerőből lehetetlen lenne előteremteni ezt az összeget. A fennmaradó, csekély részt önkormányzati forrásból biztosítják. A munkálatok előreláthatólag a jövő évben kezdődnek el, míg először 2015-ben utazhatunk a felújított 1-es és 3-as vonalon.



balakaa

Megnyírják a hallgatók jogait

A Felsőoktatási Törvény koncepciójának változását már a kormányváltás környékén vízionálni lehetett, majd 2010 augusztusában volt is már egy egyeztetés a jövőbeli koncepcióról, ahol részt vettek a Hallgatói Önkormányzatok Országos Konferenciájának (HÖOK) képviselői is. Az ott jelenlevők a jelenlegi hallgatói jogok fenntartása mellett foglaltak állást. Ezek után még 2010 októberében megjelent egy koncepció, amely nem a korábbi megállapodásokon alapult, hanem az Oktatási Államtitkárság berkein belül készült és elsősorban a Professzorok Batthyány Körének javaslatait tartalmazta.

Az itt megjelent változtatások elsősorban megszüntették volna a Hallgatói Önkormányzat egyetértését a Tanulmányi és Vizsgaszabályzattal, valamint a Térítési és Juttatási Szabályzattal, amellett hogy a hallgatók szenátusi és kari tanácsi arányát a jelenlegi egy harmadról 12-15%-ra kívánták korlátozni. A minőség kérdését is intézményektől függetlenül próbálták megközelíteni, ezért a vizsgaszámok korlátozásában látták azt - valaki kétszer vehet fel egy tárgyat, és maximum négyszer vizsgázhat belőle. A koncepció gyakorlatilag a hallgatókat másodrendű egyetemi polgárokká süllyesztette volna le és nagyban jogaik megnyirbálására törekedett.



2011 elején készült egy problématérkép a Közigazgatási és Igazságügyi Minisztérium beavatkozásával, amely azt célozta meg, hogy végre elinduljon a valódi koncepció elkészítése, amely valamivel jobban figyelembe veszi a felsőoktatási szereplők véleményét. Ezt követően azt az ígéretet is megtette az Oktatási Államtitkárság, hogy az érintettekkel egyeztetni fog a következőkben. A HÖOK-ot legelőször szeptemberben keresték meg hivatalosan (több mint fél évvel később), amikor egy újabb koncepciót próbáltak lenyomni a hallgatók, a rektorok és egyéb érintettek torkán. Ez a koncepció, a szeptember 11-én állítólagosan a kormány által már elfogadott koncepció (bár arról, hogy ezt valóban elfogadta-e a kormány, biztos információk nincsenek). Ezt követően rövid határidőn belül egyeztetésre hívták a HÖOK-ot, a tudományegyetemek rektorait és egyéb érdekvédelmi szerveket - akikkel Dux László felsőoktatásért felelős államtitkár-helyettes közölte, hogy nem kívánnak már változtatni a koncepción, hiszen a törvény már kodifikáció alatt áll.



Az új koncepció tartalmazza, hogy a jövőben megszűnne a jelenlegi államilag támogatott és költségtérítéses finanszírozási forma; ezt váltaná fel az állami ösztöndíjas, ami gyakorlatilag azt jelenti, hogy nem kell majd fizetnie az oktatásért; önköltséges finanszírozás esetén a jelenlegi költségtérítés többszörösét fizethetik a hallgatók. Forrásokat (30 milliárd Ft) vonnak meg, és drasztikusan csökkentik az államilag támogatott helyek számát. Emellett bevezetnék a hallgatói szerződést, melyet az állami ösztöndíjas hallgatókkal kötne az állam, hogy tanulmányaik után Magyarországon maradjanak (10-ből 7 évet, 20-ból 15 évet). Emellett a két finanszírozási forma közötti átsorolás (ösztöndíjasról önköltségesre) feltételei szigorodnának: a 2,5 súlyozott tanulmányi átlag alatt teljesítők is átsorolásra kerülnének. Ezek olyan mutatószámok, melyeket a felsőoktatási intézménynek saját hatáskörben kellene meghatároznia, hiszen teljesen különbözőek ezek a mutatók nem csak egyetem között, de akár karok között is.

A koncepció továbbá lekicsinylően szól a hallgatókról, kritériumokat csak velük szemben vezet be, míg az oktatás minőségét nem garantálja, az oktatók felé nem igazán állapít meg követelményeket. A hallgatókat másodrendű egyetemi polgárokká silányítják azzal, hogy részvételi arányukat csökkentenék a döntéshozatali testületekben (szenátus, kari tanácsok). Ez a koncepció ugyan érdemben nem szól róla, de a korábbiakban egyértelművé tették, hogy elveszne a hallgatók egyetértése a tanulmányi és vizsgaszabályzattal kapcsolatban, ami óriási probléma, ugyanis gyakorlatilag nem garantálná a jövőben azt, hogy a hallgatók bármilyen módon ellenálljanak a számukra negatív és észszerűtlen módosításoknak. Így gyakorlatilag olyan követelmények kerülhetnek bele a TVSZ-be, melybe a hallgatói képviseletek talán soha nem egyeztek volna bele.

A kollégiumok állami cég kezelésébe való vétele övön aluli ütés lenne a hallgatók közösségi életének. Csökkenne a hallgatói beleszólás a kollégiumok belső ügyeibe, félő, hogy megszűnne az elmúlt évtizedekben létrejött kari hallgató élet, szétvernék azt az intézményrendszert (köztük például a HaBárt is), amelyek eddig a BME hallgatók közösségi életének alapját adták és idővel az állam várhatóan a kollégiumok finanszírozásából is kiszállna, ami a szociálisan inkább rászoruló hallgatókat eléggé rosszul érintené.



Hoffer Dávid

Újra szerelmes lettem az autókba

A hagyományteremtés mezejére léptek a szervezők, amikor belevágtak az I. Nemzetközi Oldtimer és Youngtimer Fesztiválba. Mi ott voltunk, és szemtanúi lehettünk a születésének.

Hogy miben különbözött ez a többi hazai veterán kiállítástól? Egyrészt számos külföldi autó volt látható, mellyel eddig nem találkozhattunk. Másrészt az újdonság erejével hatott a statikus múzeum helyett szervezett fesztivál. Programok, koncertek várták a lelkes érdeklődőket. A gyerekeknek volt távirányítós versenyautó-pálya, és külön játszóház, ahol felügyelet mellett lehet lerakni őket. A kocsik között sétálva kicsit zavart a könnyűzene, sokkal jobban adta volna a hangulatot a kellemes jazz-blues vonal. Régi autókhoz régi zene.



Mikor megérkeztünk, az Aréna bejárata előtt, a sörsátrak alatt már javában sütötték a finomságokat. A kapun belépve arra figyelmeztetett minket egy hatalmas Kraz, amelyre egy repülőgép törzset építettek, hogy jó helyen járunk. Bementünk, és elénk tárult a csarnok látványa. Az aréna teljes világítását felkapcsolták, így még világosabbnak és tágasabbnak tűnt a hely. A szélén egy színpad volt a fellépőknek, a többi részén parkoltak a gépjárművek. Az egyhangú belső teret szobanövényekkel díszítették. Kis apróság, de sokat javított a komfortérzetünkön. A pénteki sajtótájékoztatón a magyar veteránautós élet több neves személye is megszólalt. Mivel 125 éves az autó, így hosszú história zengett dicső elődeinkről, az autógyártásban kiemelkedő magyar mérnökökről, akik nélkül ma nem itt tartanánk. A sajtótájékoztató után tüzetesebben megnéztük a kiállított autókat.

A rendezvény egyik pozitívuma a jól megválasztott helyszín volt. A díszkivilágításnak köszönhetően az autók sokkal jobban ragyogtak, mint anno az autószalonban. A látogatók nagy örömére a kocsikat nem zsúfolták össze, mindegyiket alaposan meg lehetett nézni. Középen elhelyeztek egy dobogót, melyre bárki felmehetett, és egyben láthatta a teljes csarnokot.

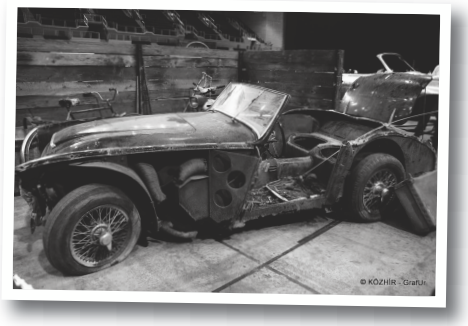
Szinte minden autó mellé kihelyeztek egy kis adattáblát, mely alapján a többséget két kategóriába lehetett sorolni: „teljesen felújított” és „eredeti állapot”. Az elsőt azért szeretjük, mert újra csillog, a másikat azért, mert még mindig ragyog. Először szemet szúrt pár jármű, melyet vastagon borított a por. A megvilágítás még inkább felhívta rá a figyelmet, de nem telt bele sok idő, egy szorgos csapat nekiállt tisztítani őket, a gumiktól kezdve a lökhárítóig mindent. Mindössze egy jármű maradt ütött-kopott. Szegényt megette a rozsda, alig lehetett már felismerni. De a lelkes tulajdonos gondolt egy nagyot, megadta a végső tiszteletet, és belehelyezte egy 1:1 méretarányú diorámába. Kint a kert végében a fészer mellett, levelek borította, rozsdás jármű parkolt egy kerékpár, és egy kopott Simson társaságában.

Számtalan ritkaságot láttunk: volt BMW Isetta, Opel Torpedo, egy 1927-es Bugatti, egy Hudson Hornet (a Verdákban a Doki konkrétan erről lett mintázva), egy Delorean (sajnos fluxuskondenzátor nélkül) és még temérdek típus. Több mint 100 autót állítottak ki a Sportaréna területén.

Jelen volt a Kresz Géza Mentőmúzeum is egy régi rohamkocsival, ahol bábuk szimuláltak egy balesetet, korhű ruhában. A múzeumot több mint 100 éve, 1892-ben hozták létre. Szombaton élő bemutatót is tartottak a mentősök korabeli ruhában és felszereléssel, szerencsére a sérülés nem volt valódi.



Árverésre került a híres raliversenyző, Ferjáncz Attila overálja is, melyből a befolyt összeg az Országos Mentőszolgálathoz került. Pár szót róla: Ferjáncz Attila 1946-ban született Budapesten. Autóversenyzői pályafutását 1964-ben kezdte, és 1998-as visszavonulásáig két Európa-bajnoki bronzérmet, 23 eb és 32 ob győzelmet szerzett. Az Autósport Örökös Magyar Bajnoka 2000-ben kimagasló pályafutása elismeréseként a Magyar Köztársasági Érdemrend lovagkeresztje kitüntetésben részesült. A ruházatot azért ajánlotta fel, hogy így támogassa a nehéz anyagi helyzettel küzdő mentőszolgálatot, mely a befolyt összegből GPS-t és egyéb életmentő felszerelést tud vásárolni. A relikvia végül 215 ezer forintért került új tulajdonosához.



Közelről is megtekintettünk néhány gyöngyszemet. Ami csak a szemfüleseknek tűnt fel, az egy nagyon régi, és teljesen triviális műszaki megoldás: a hűtőmaszk tetején elhelyezett emblémába beépítettek egy apró vízhőfokmérőt. Nagyon szép és nagyon hasznos megoldás a korai időkből.

Továbbhaladva eljutottunk a BMW első igazi városi autójához, az Isettához. Meglepő, hogy apró méretéhez képest milyen tágas belül: ketten is kényelmesen elfértünk benne. A mindössze 300 cm^3-es motor a lelke az egész autónak, melynek egyetlen ajtaja van, ami előrefele nyílik. A kilincset rendesen rá kell húzni, és máris mehet az apró kisautó. Műszaki érdekesség, hogy a hátsó tengelytáv annyira kicsi, hogy nem építettek bele differenciálművet.

Közvetlenül mellette állt egy Volkswagen Karmann Ghia, mely formára igazi sportos kinézet, viszont belül mindössze egy 30 lóerős motor hajtja. De a kis teljesítményhez nagy szív társul, könnyed formájával, és a sárga-vajszínű fényezésével méltó volt a rendezvényre.



Az egyik legfurcsább jármű az 1964-ben gyártott Amphicar 770 volt. Hogy miért 770? Mert szárazföldön 70, vízen 7 mérfölddel tudott haladni. Az egyetlen polgári használatra készült kétéltű jármű, melyből összesen 3878 darabot gyártottak. A vízen két hajócsavar segítségével közlekedett, a kormányzásra az első kerekeket használta. A tulajdonos még nem merítette vízbe, de ha minden igaz, jövőre láthatjuk a városligeti tavon.



Szintén ritkaság a Messerschmitt Kabinenroller, ami a világ talán legviccesebb járgánya. Ennek nincs ki a 4 kereke. Valljuk be, csúnya. Annyira, hogy már szerethető, kuriózum, és gyönyörűnek találjuk azt a halszemes formát, melyet a háborút elvesztő német vállalat rakott össze, a létező legegyszerűbb módon. A két ülés egymás mögött helyezkedik el. A kabin ajtaja nem oldalra, hanem az egész felfele nyílik. A teteje plexiből készült, a kilátás teljes értékű. A mindössze 200 cm^3-es motor a hátsó kerék mellett található, az egész hátsó burkolat alá beépítettek egy motorkerékpár meghajtást. A német igényességet dicséri a felhajtható takarólemezen található pótkeréktartó.

Amikor odaértünk a Deloreanhoz, melyen csillogott a szálcsiszolt alumínium kaszni, mindenki egyre gondolt, a Vissza a jövőbe! című a filmre. Nem véletlenül. Nélküle is ritkaság az autó, de nem övezné akkora mítosz. Az autó gyári állapotú, és reméljük, sokáig így is lesz.

Szintén filmes autó az 1986-os Aston Martin, melyből kevesebb mint 1000 darab készült. A típus szerepelt a Minden lében két kanál című filmben, és James Bond is vezetett ilyet.

A színpad mellett, letakart lepel alatt volt a rendezvény díszvendége, melyet ünnepi keretek között lepleztek le, egy 1930-as Austro Daimler ADR-t. Ez a jármű még soha, semmilyen veterántalálkozón nem szerepelt. A régi autók szerelmesei találkozhattak 100 éves Opel Torpedóval, mely idén hiba nélkül tette meg a Budapest-Rüsselsheim távot az Opel fesztiválra. Az autó mind a mai napig teljesen eredeti állapotban van. A rendezvény legrégibb járműve, a 116 éves Benz Viktoria, mely 1,5 lóerős teljesítménnyel, 20 km/h-s végsebességgel igazi poros földútszaggatónak számított anno.

Az újabb autókért rajongók sem csalódtak a fesztiválban. A gyári Lada Szamara kabrió és a VW Golf Country terepjáró igazi ritkaságok. Az európai vonalat erősítette a Bugatti, a Delorean, jó néhány BMW, számtalan Mercedes, Porsche, Alfa Romeo, Volkswagen, MG, Fiat és még sok más.

Persze nem hiányoztak az amerikai autóipar remekei sem. Ford Shelby GT500-as, Ford Mustang Coupe, Cadillac, Camaro, Pontiac Firebird. Japán vonatkozásban már sokkal szerényebb volt a felhozatal, egy Datsun 260Z, egy Mazda RX-7-es és két régi Toyota Land Cruiser képviselte az ázsiai autóipart.

Motorkerékpárok terén sem csalódtak a látogatók: a Közlekedési Múzeum elhozta a legszebb motorjait: sorakoztak a csillogó BMW-k, és egy mosolyfakasztó oldalkocsis Vespa robogó. Az oldalkocsi sokkal nagyobb, mint maga a motor. Hiába, az olaszoknak is van humorérzékük. Nem hiányozhatott egy német DKW, Wehrmacht kivitelben, sem az a Harley-Davidson, mely Horthy Miklóst kísérte.

Vasárnap, ha nem is minden autó, de pár Rolls-Royce, és VW Bogár felvonulást tartott Budapesten.



A rendezvény autós-motoros szempontból kiválóan sikeredett. A helyszíni megvilágítás és elrendezés mindent felülmúlt. A tökéletes fotózást csak a pár kilométer műanyag kordon gátolta. A fellépők furcsának tűntek az autók között, és Korda Gyuri sem az én műfajom. Családom nincs, hogy együtt menjek ki velük, így ezt az oldalát nem tudtam értékelni. A fesztiválnak pont az a része, ami megkülönbözteti a többitől, egyszerűen nekem nem jelent többlet értéket, de van, akinek igen, és nekik is szólt ez a rendezvény.



Remélem, hogy jövőre visszatérhetünk, és újra megcsodálhatjuk az autós világ ritkaságait. További képekért látogasd meg a Közhír blog oldalát a *http://kozhir.blogspot.com* címen!



Dondó

„Amerre út van” – egy motoros túra története

2630 km, 9 nap, 2 motor, és két mottó: „Arra megyünk, amerre út van”, valamint „arra, amerre süt a nap”. Ezekkel a paraméterekkel lehetne jellemezni legjobban idei „világgá menés” címre keresztelt túrámat, amely blogos útinaplójából olvashattok itt egy kivonatot.

2007-es MZ-s horvátországi túrám óta vágytam már újra egy ilyen jellegű, spontán túrázásra, eredetileg a motorommal kettesben. Aztán idén nyáron végre elérkezett az idő, hogy Margetán Zsombor barátommal, két motorral *(Honda NTV 650, és Yamaha Fazer 600)* nekiinduljunk a végtelennek. A pakolás során meg kellett állapítsam, hogy az „amerre út van” mottó korántsem könnyíti meg a dolgunkat. Elvégre azt sem tudtuk, merre fogunk menni, így azt sem, mire készüljünk. Didergő hideg az Alpok hegyláncai közt, vagy rekkenő hőség a horvát tengerparton, ki tudja?! Így indultunk neki az útnak.

Péntek este az összes rendelkezésre álló tároló kapacitást (mintegy 140 liternyit) teljesen csurig töltöttem, tetejére rápakoltam a kempingcuccokat, majd szombaton, némi szerelés után, útnak indultunk. Az út eleje ellenszélben, kis esőben és hidegben telt, de nyugat felé tartottunk Budapestről, a világosabb égbolt irányába. Eredetileg pénzfeldobással terveztük az induló égtáj eldöntését, de végül a nyugati irányhoz kaptunk leginkább kedvet.

Egy hirtelen ötlettől vezérelve az Alpokat céloztuk meg, de előtte még aludtunk és söröztünk egyet Sopronban is. Vasárnap reggel esőre ébredtünk, ami olyan besimult felhőzettel párosult, hogy elkönyveltük: esőben indulunk. Természetesen mire állig beöltöztünk esőruhába, épp el is állt.

A festői hegyek közé érve az út majdnem végig vizes volt, de száguldozásra az egymást érő kisfalvak egyébkent sem adtak volna sok lehetőséget. Autópálya-mentesen haladtunk, és a rengeteg kis település révén egészen átszellemültünk a helyi békés és nyugodt élettől. Vasárnap volt, ilyenkor ott a fű se nő, forgalom sem volt. Még a sebesség korlátozásokat is szívesebben betartja így az ember, lehet nézelődni, nameg minden korlátozás alatt ott az indoklás, hogy miért is menj lassabban. Ez így egészen barátságos!



Muraut, és annak kempingjét vettük célba, amihez megérkezve jött csak az első igazi meglepetés, amikor megtudtuk, hogy itt egy éjszaka 7 Euró/fő! „Mennyiii?” - hangzott a hangosan kimondott kérdés, legalább a duplájára számítottunk. Gyorsan végig is futott az agyunkon, hogy a Mur folyóval határolt, már-már a luxus kategóriáját súroló, tiszta és modern kempingben több éjszakát is maradni fogunk. Ezen gondolatmenet mellett ültünk le a felállított, óriási sátrunk elé kempingfőzőn kaját csinálni, máris a következő napok csillagtúráit tervezgetve.

A másnap reggel meglehetősen csípősen indult. Hajnal 6-kor, 3 órával a tervezett ébresztő előtt kénytelen voltam forró zuhanyt venni, mert kevésnek bizonyult a nálam lévő meleg ruha felvétele, plusz a hálózsák lehető legszűkebbre húzása, és alaposan átfagytam. Így viszont még a hajnal fényeit elcsípve fotózhattam egyet a kemping melletti tavacska körül, kapva az alkalmon. „Ébresztő után édesebb az alvás”, ami most különösen igaz volt, hiába próbáltak ez ellen bármit is tenni a közeli láncfűrészes favágók, vagy a hangosan bőgő tehenek.

A sátrat és a dobozokat hátrahagyva indultunk neki, csupasz motorokkal a hegyeknek, egyenesen a Nockalmstrasse látványút felé. Már az odavezető, tempós hegyi út is lenyűgöző volt, a falvak hangulata pedig továbbra is nagy erőkkel sugározta a hegyvidéki békességet és nyugalmat (a hétfői munkanap ellenére).

A látványút 8 eurós belépője ekkor még borsosnak tűnt, de már az első kanyarok után tudtuk, hogy megérte. Ragyogó, napsütéses idő volt egész nap, száraz, tiszta utak, az aszfaltot pedig mintha direkt motorosoknak találták volna ki: kiváló minőségű, sima, hibátlan és jól tapadó. A gumik nem kímélésével felmentünk az első hágóra, majd egy padra kiülve elővettük a jóféle, hazai konzerveket, a gázfőzőt, és jól megebédeltünk, ami egy helyi turistalátványosságnak is elment.

Oda-vissza végigjártuk a gyönyörű szerpentineken, és a két hágón átvezető, 30 km-es utat, lehetőséget adva a gumiknak, hogy csak az oldalukat koptatva, visszanyerjék gömbölyű formájukat. Nagyon élveztük, viszont a sok fotózás miatt elhúzódott az idő, és visszafelé már iparkodnunk kellett, mert csak 6 óráig lehet ezen a szakaszon motorral közlekedni. Rajtunk aztán nem múlt.

Visszafelé megálltunk kicsit szétnézni Murauban, és nem utolsó sorban ingyen wifit szerezni, hogy képeket is küldhessünk az otthoniaknak, valamint az ebook olvasón írt online útinapló olvasóinak. Visszaérve, a sátor



mellett ismét főzőcskézve, hosszas fejvakarás mellett határoztuk meg a másnapi útirányt: Grossglockner, a híres motoros látványút. Legszebb, legjobb, sajnos legdrágább, és kicsit messze is van, 150 km oda, 150 vissza, na de mi az nekünk?!



Éjjelre a nálam lévő összes ruhát magamra öltöttem, mindenből legalább 3-at, így lényegesen jobban sikerült aludni (hajnalban kb. 6-7 fok volt, a napközbeni közel 30 után). Így most egyszerre sikerült kelnünk (7-kor) a favágókkal, valamivel a teheneket beelőzve. Most talán mi ébresztettük őket a motorok zajával.

Ismét gyönyörű utakon haladtunk a messzi látványút felé, ahol kifizettük a még borsosabb, 19 eurós belépőt, majd már az első kanyarok után alig győztem összeszedni az államat a földről. Zsombor, aki már járt itt, mondta, hogy szép lesz, nade ennyire?!

Kivételesen itt most egy ünnep miatt nagy forgalom volt, de első körben úgyis még csak ámultunk, majd felkapaszkodva a 2500 méteres magaslatokhoz, egyre közelebb kerültek a hó födte hegycsúcsok, mígnem már hóval tarkított vidékeken motoroztunk. Már ekkor, az első körben sikerült megtalálni a határokat, amit egy balos kanyarban némi karcolás hangja jelzett. „Eddig, és ne tovább”, mondta a lábtartó, amint hozzáért az aszfalthoz.

„Motoros mennyországnak” neveztem el magamban a vidéket, bár voltak buszok, amik lassú tempója mindenáron próbálta kedvünket szegni, de azokat legyőzve visszafelé újra élvezhettük a tökéletes aszfaltot, az ideális íveket, a jó ritmusú szerpentineket, és a rengeteg motoros kolléga sugallta érzést: ez a mi helyünk! A parkolók, az éttermek és a kilátók, mind-mind a motorosokhoz vannak igazítva, itt mi vagyunk a fontosak.

Kiszemeltünk megint egy kiváló hegycsúcsot, konzerves, kempingfőzős ebédünk elfogyasztásához, amik talán ilyen helyeken a legfinomabbak. Egészen más az ízük! Innen már jóllakva mentünk végig a 33 km-es úton, majd visszafordulva egy kicsit több fotós megállót beiktatva haladtunk egy elágazó felé, ahonnan egyenest egy gleccser fölé vezető kilátóhoz igyekeztünk.

Azt hiszem, nincs az a fotó, vagy képzelőerő, ami itt, az elénk táruló látványt visszaadhatná, ezt látni kell! Talán egy óráig is csak a látványt csodáltuk, majd újra motorra ülve a túlsóvégi kasszát vettük célba. Sajnos itt aztán fájdalmasan állapítottuk meg, hogy még egy oda-visszára már nem lenne idő, így egy ígérettel veszek búcsút a helytől: „ide még visszatérek”, méghozzá egy egész napra! Murauhoz visszavezető 150 km-es út 1-2 hágója, és csodálatos vidékei is csak hozzáadtak az érzéshez, az ígéret az ígéret...



Vacsorakészítés közben eldöntöttük a másnapi útvonalat: maradunk másnap is, és megnézünk még egy látványutat, a „Maltatal Hochalpenstrasse”-t. Másképp is indult a szerda reggel: nem láncfűrész, és nem is tehén, hanem gőzmozdony füttyszó, ami ébresztett minket, miután a 3 zokni plusz két nadrág kombináció jó alvást biztosított.

Ráérősen, lazábbra véve indultunk neki az útnak, ahol a kasszánál otthagyott 9 euróért cserébe most egy egészen más élmény ígérkezett. Ezúttal lábtartóval karcolós szerpentinek helyett inkább a látványon és a vízeséseken volt a hangsúly, bár azért akadt pár kanyar a gumi oldalának is.

A 15 kilométeres út vége egészen Ausztria legnagyobb völgyzáró gátjáig ér, és olykor egysávos, vésett alagutakon vezetett át, ahol lámpák irányították a forgalmat. Találkozhattunk itt visszafordító kanyarral is az alagút közepén, miközben közeledtünk a hihetetlen méretű gáthoz.

A 200 méter magas óriás társaságában aztán egy mesés kilátást biztosító pihenőben, eddigi utunk leglátványosabb konzerv-ebédjét fogyasztottuk el, egy gyönyörű tó fölött és vízesésekkel körbevéve. Ilyen helyen a legolcsóbb konzerv is úri lakoma!

A lenyűgöző építményt aztán közelebbről is megnéztük, egészen pontosan a tetejébe épített „skywalk” nevű rácsos, üvegezett aljú kilátóról is, kicsit remegő lábakkal. Fotózás, lábremegtetés és ámulás után visszaindultunk, és a lámpás irányításra, na meg az ebből adódó várakozásra való tekintettel nem mentünk még egy kört, hanem inkább a Karintiai tavak felé véve az irányt visszaindultunk Murauba.

Itt a nagy forgalom okozta lassú haladás során volt alkalmunk kigyönyörködni magunkat, így épp csak egy-egy fotóra álltunk meg.

A sátorhoz érve aznap láttuk elérkezettnek az időt, hogy a kempingben lévő „Murauer” sörautómatát is leteszteljük, így a szokásos vacsorafőzögetés, és blogírás mellé most jófele helyi sört is iszogattunk. Természetesen nem maradhatott el a másnapi útvonal kitalálása sem: a távolból morajló villámok hangjai, és a rosszabbra forduló időjárás elől menekülve reggel sátorbontás, és irány Szlovénia, majd végül a horvát tengerpart!

Következő számunkban innen folytatódik a történet!

További fotók:
http://foto.grafur.hu/tags/Vilagga_menes/



GrafUr

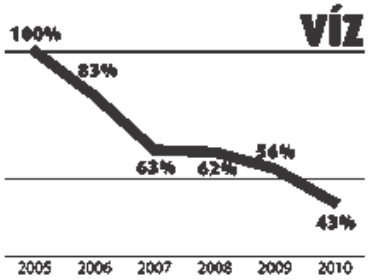
Kolik közti vetélkedő

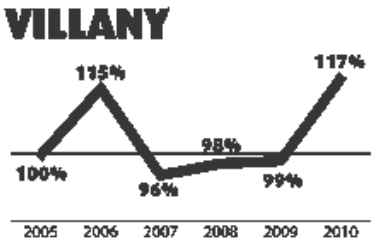
A BME Egyetemi Zöld Kör környezettudatossági versenyt indít szeptember 26-tól, melyben a ***Baross Gábor Kollégium*** *is részt vesz. Ebben nagy segítségünkre lehet a RiszáljKör, hiszen összefogással akár lehetünk mi is a legkörnyezettudatosabb koli a BME-n. A cél: a víz- és villanyfogyasztás, illetve hulladéktermelés* ***csökkentése****, s ha ebben mi vagyunk a legjobbak, 500.000 Ft értékű jutalmat kapunk! De mit is kell ezért tenni?*



VÍZ
VILLANY
HULLADÉK
ezk.bme.hu/vv.hu
facebook.com/bme.ezk

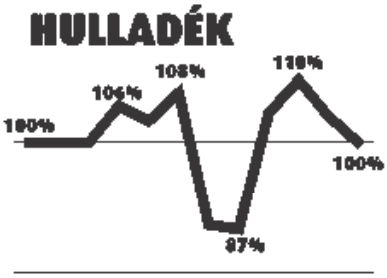
Szállj be Te is a versenybe, amivel mindenki nyer! Csökkentsd saját, így kollégiumod fogyasztását is. A legtöbbet csökkentő kollégium nyer!





A nyeremény? Bármi, amit szeretnél!*

* A kollégiumokban felmérést tartunk, aminek része az a kérdés is, hogy mit szeretnél nyerni a kollégiumodba 500.000 Ft értékben.



Az EZK és a Kollégiumok Osztálya bemutatja
VV.hu
Kollégiumok harca



Spórolni. Hetente közzé fogják tenni a kollégiumok eredményeit diagramos formában, melyben összehasonlíthatók lesznek a különböző adatok. Ehhez mindössze olyan dolgokat kell csinálnunk, amiknek tulajdonképpen természetesnek kellene lennie, csak előfordul, hogy gyakran elfeledkezünk róluk. Ne gondoljatok nagy ördöngösségekre: el kell zárni a csöpögő csapot, figyelni a folyó WC-re, mosogatásnál csak az öblítéshez használni folyóvizet, s ha zuhanyoztok, nem kell folyamatosan folyatni a vizet, hiszen a tisztálkodási része megy elzárt csappal is. Érdemes ezenkívül csapvizet inni, hiszen nem rosszabb, mint az ásványvíz, s így elkerüljük a palackozásból visszamaradó hulladék képződését.

Fontos, hogy az árammal is takarékosan bánjunk, ha valamit éppen nem használunk, húzzuk ki a konnektorból; gondolok itt telefontöltőkre, tévére, hosszabbítókra. A laptopot használaton kívül hagyjuk kikapcsolt állapotban, és előbb döntsük el, hogy mit szeretnénk kivenni a hűtőből, s csak utána nyissuk ki az ajtaját, mert ezzel is rengeteg energiát megspórolunk. Lényeges, hogy tartsuk tisztán a tűzhelyet, a sütőt, a hűtő kondenzációs rácsát, mert ezekkel is jó irányba tereljük az energiafogyasztásunkat.

Hogy összekössük egy kicsit a kellemest a hasznossal, éljetek társasági életet, töltsétek a szabadban a szabadidőtöket, vagy lepjétek meg kedveseteket egy gyertyafényes vacsorával. Higgyétek el, mindennek megvan a maga varázsa!

Tegyünk együtt egy élhetőbb környezetért, így hát versenyre fel, s győzzön a jobb, a takarékosabb!

Zpu



Közlekesek az úton

Jól látod, a Közlekesek az úton rovat ismét visszatért az újságba. Az októberi lapszámban egy sokak által ismert közlekessel, Reiter Antallal csináltunk interjút.

Kérlek, mutatkozz be pár szóban!

Sziasztok! Reiter Antal Dániel vagyok, okleveles Közlekedés-biztonságtechnikai mérnök. Kaposváron születtem, jelenleg is ott élek és dolgozom, mint műszaki szakoktató és gépjármű restaurátor.



Hogyan kerültél a Közlekkarra?

Gyermekkorom óta rajongok a műszaki dolgokért. Édesapám műhelyében rengeteg érdekességgel megismerkedtem, így egyértelmű volt, hogy saját önálló döntésemből műszaki középiskolába jelentkezem. Középiskolai tanulmányaimat sikerült oly fokon elsajátítanom, hogy esélyem volt bekerülni a Műszaki Egyetemre, hogy autótervező mérnök lehessek. Persze, ez nem valósult meg egészen, ugyanis amiért a Közlekkarra jelentkeztem, az megszűnt, amikor másodéves lettem. Eztán a lehetséges alternatívákból választottam ki számomra a legmegfelelőbbet, a biztonságtechnikai vonalat, ahol 2009-ben végeztem.

Volt-e valami hobbid az egyetemi évek alatt? Tagja voltál-e valamilyen öntevékeny körnek?

Hobbim volt, és van is, sajnos vagy nem, több is a kelleténél. Muzeális tárgyakat, szerszámokat, gépeket gyűjtök, emellett veterán járműveket restaurálok magam és mások örömére. 22 motorkerékpár, 2 személygépjármű és 2 egyéb jármű boldog tulajdonosa vagyok, amikért bizony elég sokat meg is kellett tennem. Nem édesapám kezéből pottyant az ölembe, de természetesen mindent neki és édesanyámnak köszönhetek, sőt a bátyámnak is, hogy őt se felejtsem ki. Emellett jut idő - s néha anyagi forrás is - régi műszaki könyvek, folyóiratok, 19-20. századi történelmi könyvek, lexikon sorozatok és nem utolsó sorban Matchboxok gyűjtésére is. Szeretem a természetet, talán ezért is voltam a Baross kertépítő klub vezetője kicsit több mint 6 évig, emellett szívesen veszem a nyakamba a környezetemben élő erdők mélyét vadászat, vagy egy kiadós séta erejéig. Ha pedig nem természet, akkor benzingőz autóban és motoron.

Hova sikerült elhelyezkedni a diploma után?

Jelenleg az Eötvös Loránd Műszaki Szakközépiskolában tanítok Kaposváron, ugyanabban az iskolában, ahol én is végeztem a tanulmányaimat.

Jelenlegi munkahelyeden mennyit tudsz hasznosítani az itt megtanultakból?

Biztos vagyok benne, hogy sok mindent, ám nem konkrétan az ott eltöltött szemeszterek tantárgyaiból tudok legtöbbet meríteni, hanem koordinációs képességet, problémamegoldást, és a csapatmunkát, abból a sok-sok emberi kapcsolatból, amit sikerült kiépítenem. És persze mindenekelőtt azt kell kiemelnem, hogy az ember nem azt használja az életben, amit ott megtanult, hanem azt, ahogy őt megtanították tanulni. Ha valaki ezt az egyetemet elvégzi, számára csak tehetetlen van, de lehetetlen nincs.

Gyakran visszalátogatsz-e az egyetemre vagy a koliba?

Ha felmegyek Budapestre, mindenképpen ellátogatok a koliba, hiszen vannak még páran, akik megismernek, a kis újoncok pedig örülök, ha nem akarnak felrúgni, ha egyáltalán köszönni tudnak! ☺ Persze próbálkozni lehet. Az egyetemre is be szoktam sétálni, ha dolgom engedi, sőt van úgy, hogy hivatalos ügyben is be kell mennem. Az mindig olyan élvezetes, amikor csak végigsétálok ott, ahol sétáltam elsősként, vagy ahol azok a tisztelendő nagy emberek sétáltak, akiknek most ezt a csodálatos intézményt köszönhetjük.

Mik azok a fontos dolgok, amiket tapasztalataid alapján meg szeretnél osztani a jelenlegi közlekes hallgatókkal?

Szerintem az első és legfontosabb, hogy meg kell találni a helyes arányt. Tanulni kell, de buli nélkül droidként végezve, egy kedves barátomat idézve, egy szatyorban élő, onnan kibújni nem merő szürke egerek leszünk. Ez a pár év a fiatalkorunk. Ha bezárkózunk, és az egyetem padjain kívül semmit sem tapasztalunk, nem érünk meg az életre. A diákévek után, tényleg a felnőtt élet következik, amibe nagyon sok minden már nem fér bele. Ezeket az egyetemi évek alatt kell megtenni és átélni. Merjétek kinyitni a szemeteket, hisz úgy is megbotolhattok, de nyitott szemmel könnyebben találjátok meg újra a helyes utat. Ez mindenre ráhúzható, legyen az tanulás, szabadidő, buli, vagy párkapcsolat. Végül a legfontosabb, hogy legyetek őszinték, soha ne fúrjátok, tapossátok egymást, aki elesik, fel kell segíteni. Meg kell tanulni, szeretni egymást, hiszen ezeket szem előtt tartva is sokkal könnyebb ellenséget szerezni, mint barátot. Mindenki döntse el magában, melyik út helyes számára.



Nagyon szépen köszönöm a megtisztelteted!

Laca & Stefipeti

Pesti elővárosi vonatok

Az elővárosi vonatokról, és a P+R rendszerről, annak előnyeiről és megvalósíthatóságáról legtöbben talán csak a Közlekedési rendszerek órán hallottunk. Ha vonatozunk, a belvárosban csökken az autók száma, és többen választják a közösségi közlekedést. De milyen szerepet tölt be a valóságban, és hogyan működik ez Budapesten belül?

Az elővárosi vonat lényege, hogy a főváros környékén lévő településekről az utasokat gyors és kényelmes módon a városba szállítja, a lehető legnagyobb kapacitással. De ez nem csak a városon kívül igaz. Számos külső kerületben, ahol van HÉV, vagy elővárosi vonat, rendszerint alternatívája a busznak, és sok esetben a menetrendjük is össze van hangolva.



Már az elején szeretném különválasztani a MÁV elővárosi vonatait, és a HÉV járatait. A HÉV is az elővárosi vonatok közé sorolható, Ráckevéről, Szentendréről, Csömörről és Gödöllőről szállítja az utasokat a városba. Nagy jelentősége van ezeken a helyeken, és meggyorsítja az utazást az autóbuszozáshoz képest. A HÉV-et Budapesten belül bérlettel vagy vonaljeggyel lehet igénybe venni.

Miben mások a MÁV elővárosi vonatai? És hogyan terjedt el Budapesten? Ádámtól és Évától indulva minden akkor kezdődött, amikor bevezették az egyesített bérletet, mellyel Budapest határain belül mind a MÁV, mind a Volán bizonyos járataira fel lehet szállni, külön jegy megvétele nélkül. Persze előtte is léteztek ezek az alternatívák, de Pesten belül sokaknak nem jutott eszébe, hogy vasúti bérletet vegyenek a BKV bérlet mellé. Ez csak párszáz forinttal kerül többe, mint a sima BKV-s. A bevezetés nagy népszerűségnek örvendett, és ma már csak egyesített budapesti bérlettel utazhatunk.

De a vasút semmit sem ér, ha nincsen rá- és elvezető forgalom. Erre „állatorvosi ló” a 17. kerület. Budapest 23 kerületéből csak ebben nincs kötöttpályás városi közlekedés. Se villamos, se HÉV, se metró. A kerületen halad keresztül 2 vasúti fővonal, a Budapest-Hatvan, illetve a Budapest-Szolnok. E két vonal összesen 5 vasútállomással jelentős részt vesz ki mind a kerületi, mind a vidéki ingázók szállításából.

A vonatok a reggeli csúcsban 20, napközben 30 percenként, esténként pedig óránként közlekednek. A hatvani vonalon utazókat alacsonypadlós, légkondicionált FLIRT motorvonatok szállítják, melyben a nagy belmagasság miatt a zsúfoltság is elviselhetőbb reggelente. A menetidő mindkét vonalon kevesebb mint 25 perc a város széléről a Keletibe, melyet kevés kivétellel mindig tartanak. A „földi” kiszolgálás terén is sok pozitívum mondható el. Minden állomásnál kamerázott parkolók találhatók, melyek reggelenként rendszerint tele vannak, és csak a délutáni csúcs után ürülnek ki. Kerékpártároló is majdnem mindenhol van, akár 10-15 bringa is elfér benne.



Minden állomás könnyen elérhető autóbusszal. Még átszállással együtt is időben versenyképes a vasút egy-két buszjárattal szemben, mely közvetlenül viszi az utasokat a városba. Az együttműködést jól példázza a 197-es járat. Ennek a busznak a menetrendjét úgy alakították ki, hogy Rákoskert vasútállomáson várakozás nélküli csatlakozást biztosít mind a buszról a belváros felé tartó vonatokra, mind a belváros felől érkező vonatokról az autóbuszokra.

Sajnos meg kell említeni azt a néhány negatívumot, mely a jövő tervezőire, közlekedésmérnökeire vár. A hatvani vonal mindhárom vasútállomásán sem akusztikus, sem vizuális utastájékoztatás sincs. Ki van rakva egy A4-esnél nem nagyobb menetrend, amely ha ott van, rendszerint a firkálók áldozatául esik, vagy valamelyik vicces kedvű ember leszedi, és akkor csak az emlékezetünkben bízhatunk, hogy jó időben mentünk ki. Padok nincsenek, de legalább a fák árnyéka menedékül szolgál a nyári forróságban, már ahol van. A szolnoki vonalon a helyzet jobb. Rákoshegy rendes állomás, így fedett utasváró, padok és tájékoztatás várja az embert. Még egy apró kellemetlenség. A Keleti pályaudvar sajnálatos kialakítása miatt az autóbusz, illetve a metró is távol esik azoktól a vágányoktól, melyekre gyakran érkeznek a vonatok. Senki nem hal bele a sétába, de néha 1-2 perc is sokat számít, melyet nem a tömeggel haladva kell tölteni.

Összességében ezek a megvalósult projektek bizonyítják, mekkora fejlődés érhető el, ha a rivalizálás helyett összehangolják a különböző járatokat. A buszok jó csatlakozása a vasúthoz, a részletes utastájékoztatás, és az utazási idő rövidülése, ha nem is tűnik fel, jelentősen hozzájárul a belváros tehermentesítéséhez.

Dondó



Tripolje

Ha nem is járt még mindenki az A38-on, már biztosan látta a Petőfi híd, budai hídfőjétől nem messze kikötött hajót. 2003-ban nyílt meg a szórakoztató- és rendezvényközpont, koncerteknek ad helyet és étterem is található rajta. Lassan egy éve kiegészült a „Művészdereglyével", ami további kulturális eseményeknek ad otthont, valamint egy galéria található rajta.

Ennyi bevezetés után következzen a cikk címének magyarázata. A fehér hajótesten rikító piros felirat büszkén hirdeti a hajó nevét: Artemovszk 38. (A rövidebb, nem túl fantáziadús A38-at könnyebb megjegyezni, és talán jobban is hangzik.) Nem mindig volt ez így. Mivel ezt magyarázatnak szántam, mindenki rájöhetett, hogy a hajó eredeti neve Tripolje volt. De mikor is volt ez?



A dicső történet 1968-ban kezdődött, amikor megszületett a kijevi (a Szovjetunió ipari létesítményeire jellemző, oly kreatív és változatos nomenklatúrájú) Lenin hajógyárban. Az intézmény honlapja szerint a feladata a maitól igencsak eltérő volt: az Ukrán Dunai Hajózási Társaság részére, a Dunán való kőszállítás céljára készült. Artemovszknak nevezték, egy hasonló nevű ukrán város után. A kilencvenes években lassan használaton kívülre került, a Duna-delta ukrán részén „roncsoskodott", hiszen roncsként volt számon tartva.

A felújítása 2002-ben kezdődött Révkomáromban, majd a kész hajótest jelenlegi helyére való vontatása után, belsőépítészeti átalakításokkal került a régitől teljesen eltérő állapotába. A hajó hivatalosan 2003 óta viseli az Artemovszk 38 nevet. A felújítás előttről származó fényképeket nézegetve nem sok hasonlóságot véltem felfedezni a két állapot között. Mármint hajó - hajó, fehéres - fehér, de ennyinél ki is merültek. A „szocialista realista ipari tervezés és hajóépítés" (idézet a www.a38.hu-ról) terméke - véleményem szerint - egy modern, mondhatni építészeti remekművé vált. Érdekesség például, hogy a fedélzeti szinten található étterem falához összesen nyolc tonna üveget használtak, ami elég látványosan is mutat. A hajót 2010-ben kibővítették egy „ősi hajófajtával", egy dereglyével. Laikus számára ez sokkal inkább tűnik egy vízen lebegő, fehér téglatestnek, amelynek egyik fala nagyrészt üveg. Ha járatosak vagyunk a hajótípusok terén, ha nem, ez a jelenség mindenképpen felhívja magára az ember figyelmét.



A partról besétálva az egyik hídon keresztül (a másikat inkább a személyzet és a fellépők használják) választhatunk két lépcső között: lemegyünk a hajófenékbe, vagy a főfedélzetre lépünk fel. Most gondolatban válasszuk az előbbit. A lépcsőn lebukdácsolva a hajó „gyomrában" találjuk magunkat. Ebben a Duna szintje alatti „magasságban" már szükségünk lenne az úszóképességünkre, ha nem egy hajón volnánk. Található ezen a szinten az orrban egy, az elnevezésében kreativitást nem nélkülöző orrbár, és persze a hajó legnagyobb helyisége, ami most már nem köveknek és szikláknak (itt felsejlik egy szörnyű szóvicc szelleme – hiszen a koncertteremről van szó) biztosít helyet az utazáshoz, hanem a mi szórakozási igényeinknek tesz eleget különféle könnyűzenei koncertek formájában. Ha éppen nem zajlik rendezvény, akkor a motor helyén és annak környékén még egy bár található, de a koncertek alatt ez backstage-ként működik. (Így, abból kiindulva, hogy egy bár nem sok erőt tud kifejteni, megérthetjük, hogy a hajó helye igencsak végleges, építészetileg is biztosított, nem kell félnünk, hogy egyszer csak gondolnak egyet, és elhajóznak.)



Vissza a gondolatbeli elágazáshoz, most menjünk felfelé. Találhatóak itt halandó emberek számára nem igazán megközelíthető vendégszobák, egy úgynevezett „VIP társalgó", és persze az étterem. Konyha sem hiányozhat, bármilyen illúzióromboló is ez, miután megszemléltük a csodás üvegfelépítményt a régi szállítórész fölött. Hol a konyha? Az étterem mögött, ahol már a hajó dicső ukrán fénykorában is voltak már kabinok. Mind e fölött található egy terasz, ahonnan természetesen nem hiányozhat még egy bár.

A virtuális történelmi körtúra után remélem, mindenki tisztábban látja, mi is az a hajó, nem messze kedves egyetemünktől. Személyes véleményemet csak finoman merem leírni, hiszen még valaki meggyanúsítana, hogy reklámozom a kari újságban. Annyit azért mindenképp tanácsolok, hogy ha valakinek szívéhez közel álló együttes lép fel ott, mindenképpen menjen el, mert ilyen jó körülmények között kevés helyen láthatja őket. (Nem lehet a koncertteremben dohányozni, és nagyon érdekes azt érezni, hogy az ugráló tömeg alatt mégiscsak megmozdul ez a régi monstrum.)



Marci

Tudományok Hídja a Lánchídon

Szeptember 17-én délután benépesült a Lánchíd és a Széchenyi tér (ismertebb nevén Roosevelt tér), ugyanis ekkor került először megrendezésre a Tudományok Hídja nevű rendezvény, aminek az volt a célja, hogy felkeltse a fiatalok érdeklődését a műszaki- és természettudományos pálya iránt, továbbá bemutassa, lehet izgalmas a reáltárgyak világa.

A szektorokra osztott Lánchídon és a Széchenyi téren egy-egy önálló tudományterület mutatkozott be. A látogatók megismerkedhettek a legnagyobb magyar innovációkkal és a kutatás-fejlesztésben élen járó hazai vállalatok, kutatóegyetemek kiemelkedő munkáival. A szervezők igyekeztek minél szélesebb korosztályt a rendezvényre vonzani, ezért már az egész kicsi gyerekektől kezdve az idősebb korosztályig remélhetőleg mindenki megtalálta a számára érdekes látnivalókat. A tudományágak egyes részeit, kérdéseit játékos formában, a gyerekeknek, a pályaválasztás előtt állóknak, illetve a tudomány iránt csak hobbiszinten érdeklődő felnőttek számára egyaránt próbálták érdekessé tenni. A programok között helyet kapnak csillagászathoz, űrkutatáshoz, informatikához, kémiához, alternatív energiafelhasználáshoz és fizikához kapcsolódó területek. Bemutatkoztak az Ifjúsági Tudományos és Innovációs Verseny díjazottjai, valamint a Szellemi Tulajdon Nemzeti Hivatalának legérdekesebb találmányai és innovációi.





A BME is képviseltette magát az eseményen. Az első magyar műholdat, a Masat-1-et, a Puli Space-t az első magyar holdjárót és eredeti holdkőzeteket is láthattak az érdeklődők. Bemutatkozott az Odoo Project, amely régiónkból elsőként nyújtott be sikeres, a versenyen való indulás feltételeit teljesítő pályázatot a Solar Decathlon Europe versenyre. Ez egy egyetemek közötti hallgatói verseny, amelynek célja a napenergiával összefüggő építészeti megoldások elősegítése, népszerűsítése. A BME diákjaiból álló csapat egy folyamatosan bővülő, építész, formatervező, villamosmérnök, gépész és menedzser hallgatókat összefogó projektszervezet. Fő céljuk, hogy bemutassák a napenergia felhasználása lehet esztétikus, kényelmes és megfizethető.



Támogató és együttműködő partnerek, intézmények: Budapesti Elektromos Művek, Richter Gedeon, Sanofi-aventis, Egis, National Intruments, MÁV-Start, Lego, Microsoft, Ericsson, Thyssenkrupp, Chello Central Europe, Siemens, The Hyperion Group, Lego, STA Travel, Magyar Innovációs Szövetség, Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, Eötvös Lóránd Tudományegyetem, Óbudai Egyetem, Szegedi Tudományegyetem, Kecskeméti Főiskola, Pécsi Tudományegyetem

Kiállították a dunaújvárosi Pentele híd közel egy tonnás, 9 méteres modelljét is (amiből alig látszott valami, mert több tucat gyerek csüngött rajta, remélve, hogy kárt tudnak tenni benne ☺). A modell ahhoz volt szükséges, hogy a stabilitási vizsgálatokat végezzenek rajta, melynél közreműködtek a Hidak és Szerkezetek Tanszék szakértői. A hídnak egyébként az a különlegessége, hogy a világ leghosszabb kosárfülű íves hídja.



Igen sok érdeklődőt vonzó látnivaló volt a színlátás korrigálását bemutatni hívató speciális szemüveg, ami szintén egy BME-n kidolgozott, nemzetközi szabadalommal ellátott eljárás, amivel ma már lehet korrigálni a szintévezés legtöbb típusát.

Végül, de nem utolsó sorban a Gépészmérnöki Kar kreatív ipari termék- és formatervező mérnök hallgatóinak munkáiból összeállított bemutatót is megnézhették az érdeklődők, ahol csaptelep modellek, mozgó reklámhordozó termékek, és ipari innovációs projektfeladatok kerültek bemutatásra

A környezetettudatosság fontos szerepet kapott az eseményen. Az ELMŰ standjánál bárki kipróbálhatta, hogy az energiabringa segítségével mennyi áramot tud termelni; a Shell és a GAMF pultjánál pedig különféle alternatív hajtású autókat lehetett megcsodálni.

A rendezvény egyik legfőbb célja az volt, hogy felkeltsék a fiatalok érdeklődését a természettudományok iránt, szerintem ez maradéktalanul teljesült, és mindenki remekül érezte magát ezen a délutánon.



Martina

Kutatók Éjszakája

Immáron 6. alkalommal került megrendezésre szerte Európában a Kutatók Éjszakája szeptember 23-án. Máskor nem látogatható különleges helyszínekkel és érdekes kísérletekkel ismerkedhettek meg a látogatók az ország számos pontján.

Már harmadik alkalommal volt szerencsém részt venni a Kutatók Éjszakáján, de még mindig szomorúan konstatálom, hogy a teleportáló- és időgép feltalálásában még nem járunk élen. Ezt azért nehezményezem, mert az ország számos pontján hirdettek meg érdekesebbnél érdekesebb programokat, és Budapesten belül is rengeteg látnivaló akadt, sajnos néha igen nagy távolságra egymástól. Ezért úgy döntöttem idén a legnépszerűbb, regisztrációhoz kötött programokat keresem fel elsősorban. Szerencsémre ezek 90%-a a Műegyetemen van.



Az első és legfontosabb lépés, hogy a meghirdetett regisztráció időpontjában már a gép előtt ülve pörögjön az ember és nagyon gyorsan regisztráljon, mert körülbelül 30 perc alatt betelt a meghirdetett helyek 80%-a. Péntek délután kissé betegen vágtam neki az útnak, első állomásom a BME Nukleáris Technikai Intézet Oktatóreaktora volt. (Előrebocsájtom, hogy nem lettem sugárzó és nem is ettől gyógyultam meg ☺). Bevezetésként Dr. Dóczi Rita mutatta be a tanreaktor felépítését, működését, a reaktoron/reaktorral végezhető méréseket, tudományos kísérleteket. Ezután körbevezették a csoportot a reaktor körül, illetve a tanreaktor felépítésének köszönhetően magát az atommagot is megtekinthettük.

A J épületben a Repülőgépek és Hajók Tanszék repülésszimulátorát 15 perces turnusokban tekinthették meg az érdeklődők. Megnézhették, milyen munka zajlik a pilótafülkében, milyen teendői vannak egy nagy utasszállító repülőgép pilótáinak a repülés egyes fázisaiban. A konkrét repülés Budapest légterében történt, a felszállást Budapest Liszt Ferenc Repülőtérről végezték el, a futómű behúzása után egy nagy ívű jobb fordulót tettek, a Duna és a Csepel sziget felett vette fel az északi irányt, majd a Dunát az új M0-ás híd közelében hagyjuk el egy határozott ívű bal fordulóval. Ezután pedig a leszállás következett, ugyanarra a kifutópályára, ahonnan a felszállás is történt.

Már igencsak az éjszakában jártunk, mikor ellátogattam a Villamosmérnöki és Informatikai Kar Nagyfeszültségű laborjába, ahol Barkóczi Gergely a Villamos Energetika Tanszék doktorandusza tartott bemutatót, és a szerencsésebbek kipróbálhatták, milyen érzés a Faraday kalitkában ülni, miközben belecsap a villám. A FAM (Feszültség Alatti Munkavégzés) tanpályát és magát feszültség alatti munkavégzést Meixner József úr, képesített FAM oktató mutatta be.



Ehhez a programhoz kapcsolódott a Szórakoztató villamosság I. és II. programsorozata, ahol többek között megismerkedhettem vele, hogy néz ki egy háztartás napi villamos energia fogyasztásának időbeli alakulása, vagy hőkamera segítségével megmérhettük egyes berendezések vagy akár a mellettünk állók hőmérsékletét.

A külön köszönet Tajti Krisztiánnak a képekért és Barkóczi Gergelynek a közreműködésért.
A kelenföldi állomásról készített képek DBR Metró Projekt Igazgatóság által engedélyezve lettek.



A BME Szélessávú Hírközlés és Villamosságtan Tanszékén működő Robert Bosch laboratóriumba a „Mitől recseg az autórádió? Elektromágneses zavaró terek jelenléte autóelektronikai termékek környezetében” című programon a látogatók a BME és a Robert Bosch Kft. Elektromágneses Kompatibilitás csoportja közti együttműködés eredményeként olyan problémák megoldásaival ismerkedhettek meg, mint például az elektrosztatikus kisülések autóelektronikai termékek működésére való hatása, gyújtószikrák zavaró hatásai, elektromotorok zavarszűrési megoldásai.

Végül a programsorozat zárásaként ellátogattam a Közlekedéstudományi Intézetbe (KTI), ahol a Kisvakond elnevezésű túra keretében először megismerkedtem, milyen alagútépítési megoldásokkal készültek egykor, és milyen technológiával készülnek manapság az alagutak, bemutatták az interaktív alagútfúrás előkészítéseként, hogy a gyakorlati részben milyen alagútfúrási technológiákat alkalmaznak. Majd a program második felében a Kelenföldi pályaudvar metróvégállomásának felszíni járműtelepét, az alagutak induló szelvényét és a felszínre kivezető kihúzóállomás csatlakozását láthattuk. Mivel korábban is megmagyarázhatatlan vonzódást éreztem az építési területen való sétálgatáshoz, ezért azt hiszem ez egy éltre szóló élmény volt számomra.

Aki teheti, jövőre mindenképpen látogasson el ezekre a programokra is a Kutatók Éjszakáján!



Martina

Útitársak

A szobrászokról szokták mondani, hogy megelevenedik az ujjaik alatt az anyag, amivel dolgoznak, és lélegezni kezd a műalkotás, amelyhez születésétől kezdve kötődnek. Egy kapitány keze alatt mikor kel életre a hajója, amelyet őrá bíztak…?

Minden hajóutazáson két magányos lélek szeli át a tengert: nekik otthonuk a hullámvilág, nem tartózkodási hely, ahonnan előbb-utóbb a szárazföldre menekülhetnek azok, akik félik a hatalmas vizet.

Ők nem mehetnek sehova.

Rajtuk kívül mindenki mellett ott áll valaki, aki foghatja a másik fejét, miközben sugárban ömlenek belőle a tengeribetegség tünetei. Akivel andaloghat a sétafedélzeten, és akinek a kezét foghatja, ha obszidiánfekete éjszakákon olyan az óceán, mint az üveg.

Belekapaszkodhatnak egymásba, mert mindenki tagja valamely közösségnek: az első osztály utasainak, a másodosztály utasainak, a harmadosztály utasainak, a szobalányokénak, az emigránsokénak, a szegényekének, a nőkének, a férfiakénak, a gyermekekének - akármerre fordul az ember, mindig találkozik a tekintete valakiével, aki a sorstársa egy bizonyos módon. Működhet, kavaroghat a csordaösztön körbe a folyosókon, mint a döglegyek felhői: tömegben mindenki biztonságban érzi magát egy olyan idegen közeg által körülvéve is, mint a tenger.



Csak ketten nem.

Az egyik a hajó maga. Neki szolgálnia kell; el kell viselnie magán a sok idegen, mocorgó lényt, miközben rendületlenül tör előre az újvilág felé, dacolva félelemmel vegyes gyanakvásával. Azon a hihetetlen úton, amit ő tesz meg, nem tudja követni senki, mert valójában sokkal nagyobb távolságot tesz meg az alatt a pár nap alatt, amíg hajtják előre a gépek az idegen ország felé, mint a számokba önthető mérföldek: be kell járnia saját bátorságának és erejének az útját is.

A másik a kapitány. Körülrajongják az asszonyok korra és családi állapotra való tekintet nélkül, magukra húzzák a férfit egy-egy éjszakára. Hosszabb időre sosincs bátorságuk: ők elmennek, egyik szárazföldről a másikra, csak átsuhannak a semmin, mint a mindenható kísértetek, de a kapitányt a tengerhez köti a hajója.



Népszerű egyéniség, az utasok többsége legalább néhány szót vált vele, mielőtt partra száll, végtelen sok arc suhan el mellette, fedélzetmesterek váltják egymást. Csak a hajó fut alatta ugyanúgy minden alkalommal, csak ő érzi mélyen a testében a gépek lágy reszketését, ahogy az erő lappang bennük. Ennek a másiknak a magánya maradt csak meg neki.

A gyerekek elkérik tőle a sapkáját, hogy hősnek hihessék magukat néhány percig, de a felnőttek tartózkodóan mérik végig a kék egyenruhás alakot. Tudják, hogy sose juthatnak el olyan messzire, mint ő, hogy egy sokezer tonnás acélszellemmel cimboráljanak. Bélyeg rajta a tiszti zubbony; annak a jele, hogy elkötelezte magát szeretett hajója mellett, és sosem ismert módon marad hűséges hozzá. A nőknek egy kaland erejéig tart észrevenni, hogy mindig csak másodikak lehetnek. Ha megszólal a hajókürt, beledobban a férfiszív, és már egészen máshol jár a lelke.



Láthatatlan kötelék kapcsolja össze őket, kettejüket, amelyet sose lehet elszakítani. Egy helyen dobog a létük, az elszánt felelősség kering az ereikben és láncolja őket egymáshoz. A kapitánynak a hajója a gyengéje. Óvása a tőkesúlyig lehúzza a lelkét, és a féltés máza ott ül az arcán lemoshatatlanul. Olyan rajta az uniformis, mint a szerzetes csuhája. Ez megmutatja, hogy hová tartozik, kinek szentelte az életét: a hajójának, révészének, egyetlen útitársának. Rajta keresztül pedig a tengernek. Ő az istene, nem lehet másé.

Egymásra vannak utalva, hogyha baj van. A kapcsok ilyenkor feszülnek, nyögnek a megterheléstől kettejük között. A fémtest esendőbb, könnyebben megroppan az összetartó erő a bensőjében, könnyebben megijed a sorstól örökké fiatal lelke.

A kapitánynak ilyenkor nincs választása: neki is mennie kell. El kell kísérnie a süllyedő hajót a mélybe, mert a társa mellett kell maradnia, hogy támogassa a halálban. Nem hagyhatja magára a túlvilágon sem.

***

Nem tudom, hová megyünk. Nem tudom, honnan jövünk, mi volt az otthonunk, ahová hazavárnak minket. Tudják még ott egyáltalán, kik voltunk? Az idő is elhagyott minket, magával vitte a feloldozást és a reményt, hogy van értelme az utunknak. Sehol sem vagyunk. Sose volt előttünk viszonyítási pont; ez a hazánk, ez a senkiföldje.

Csak te vagy nekem: a te vonalaid, a víz, ahogy átdübörög a pórusaidon, az erős oldalad, az egyetlen állandóság a semmin kívül. Hosszú szürke tested kígyózva lopakodik előre a hullámsáncok közt, mint egy életre keltett szobor, amely mozogni kénytelen, holott

mozdulatlanság volt a lételeme. Te éppen ennek a fordítottja vagy: mozognál a végtelenségig, de mégis olyan, mintha állnál, fagyottan és halottan.

Büszke orrod a névtelenségbe bámul. Szinte látom magam előtt a tekinteted, amint komoran összevont szemöldökkel, gyanakodva méregeted a mindig előttünk kavargó ismeretlent. Nemes arcod lehet, azt hiszem.

Hallom a hatalmas motorok robaját, amely olyan régóta űz minket tova, a végtelenségbe. Az élet és a világ határán járunk, talán sose fogjuk megsejteni, miért. Nem oszlik körülöttünk a köd, sűrű, mint az alattunk háborgó víz, s legalább annyira közönyös is. Féltelek tőle, de te megnyugtatsz, hogy bírni fogod még egy darabig. Mindig ezt mondod. Hogy „még egy darabig". Bizonytalannak látszol ilyenkor, és én nem tudom, hogy tréfálsz-e, vagy csak hazudsz. Szép vagy, és én szeretném, ha sokáig szép lehetnél, akkor is, ha rajtam kívül senki sem lát. Mert te mindig harcolsz, láthatatlan és megfoghatatlan ellenségekkel, és csak én tudom, mi a sajátsága ennek: az, hogy kiússzon a markodból, és végzetes táncot lejtsetek, nekem pedig szabad legyen az első sorból néznem, hogyan küzdesz a végsőkig az elemek ellen, de én biztatásod ellenére mégis féltelek. A könnyekhez ketten kellenek. Áttetsző cseppek futnak végig a hideg, meggyötört fémen.



Egyre kövérebbek a páracseppek, és te egyre gyengébb vagy alattuk; kimerülten cipeled az agresszív tajtékok rád tapadó átkát. Reszketek érted, de elmossa az aggodalmam a tudat, hogy itt lehetek melletted akkor is, amikor a rád jellemző büszkeséggel buksz el, a tüdőmet pedig színültig tölti a maróan sós tengervíz, és mégsem fáj. Egy szívszaggató reccsenéssel jut el hozzám végtelen búcsúkiáltásod, és beléd akarok kapaszkodni, hogy neked se fájjon. Fontos neked egyáltalán, hogy melletted vagyok, amikor alászállunk egy eddiginél is ismeretlenebb, sűrűbb árnyékvilágba?

Lassan elmerevednek a tagjaim a hideg víztől, és a szívem is hozzádermed a tiédhez. Most már igazán egyek leszünk... összeforrunk az elmúlásban.

Mondd, emlékszel még a fényekre? Olyan fényekre, amik igazán vezettek, nem pedig a saját egyéniséged jelzőtüzei voltak? Nincs több láng, ami magához hívhatna, csak a legyőzhetetlen, folyékony sötétség.

Megnyugszom, megpihenek a mélységben, ahogy te is. Utolsó mozdulatommal végigsimítok a bőrödön.

Révbe értünk. Kedvesem.

/Titannak. Nyugodjon békességben!/

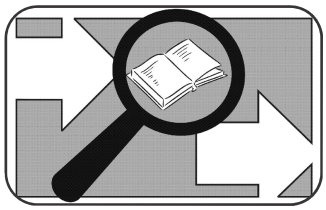


Magdi

Veszíts el egy könyvet!

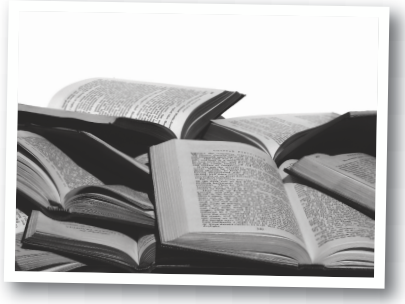
Egy új mozgalom van kibontakozóban hazánkban, amely játékos és kreatív módon próbálja izgalmasabbá varázsolni a könyvolvasást.

Mivel édesanyám könyvtáros, gyakorlatilag könyvtárban, polcok között nőttem fel - hamar megéreztem, milyen nagy élmény levenni egy könyvet, és felfedezni, mi található benne. Belepillantani az ismeretlenbe, átlapozni, és visszatenni, vagy megragadni rajta, leülni, és mélyebben megismerni.



Néha azonban én is gondban vagyok a könyvekkel. Van, hogy nem tudom, mit olvassak, ekkor egyszerűen csak megkérem a könyvtárost: ajánljon a figyelmembe valamit. A tanácstalan, könyv iránt érdeklődők, és a megszállott molyok már egy egész izgalmas játékban is megtehetik mindezt.

A Veszíts el egy könyvet! internetes mozgalom lényege, hogy tagjai elhagynak egy-egy könyvet a városban, amit aztán mások megtalálnak, és olvasás után újra elhagynak. A dolog lelke egy weboldal, ahol minden könyvhöz egyedi kódot igényelhetünk, ezt beleragasztjuk, majd egyszerűen ottfelejtjük egy egyetemi padban, buszmegállóban, orvosi rendelőben. A weboldalon feljegyezzük a körülményeket, és várakozunk. Aki megtalálja a könyvet, és nyitott a játékra, a honlapon bejelentkezve adminisztrálja, hogy megtalálta, majd olvasás után ismét ott hagyja valahol. A weboldal eközben követi a könyv vándorlását, melynek egy igazán izgalmas kalandban van része.



Kedvet érzel magadban a játékhoz? Nincs más dolgod, mint felmenni a könyvtárosok weboldalára, regisztrálni, elhagyni és fellelni. Jó szórakozást!

A játék holnapja:
http://veszitsel.konyvtar.hu/

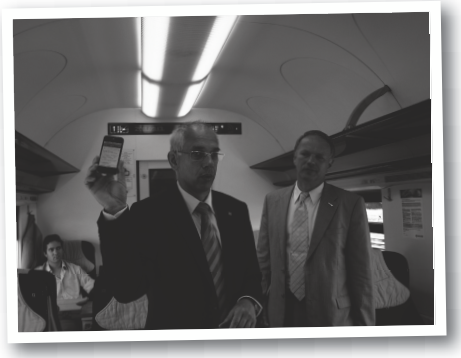


Molnár András

Maradj kapcsolatban, maradj online!

Szeptember 2. óta néhány Volán társaság, valamint a GYSEV után a MÁV-Start is kínál vezeték nélküli internet szolgáltatást néhány, az északkeleti országrészben közlekedő InterCity járatán. Az újdonságot sajtótájékoztató keretein belül mutatta be a MÁV-Start Zrt. és partnere, a Magyar Telekom Nyrt.

„Szolgáltató vállalatként kiemelten fontos a személyszállító vasúttársaság számára, hogy az utasainak a vasúti utazást komfortossá, a vonatokon töltött időt pedig hasznossá tegye” - mondta Monszpart Zsolt, a MÁV-Start Zrt. vezérigazgatója. Ha jobban belegondolunk, a jelenleg 10 kocsit (menetrend szerint két szerelvényt) számláló ún. harmadik generációs IC flottával e két feltétel maximálisan teljesül. Ezeket a kocsikat a Bombardier MÁV Kft. gyorsvonati kocsikból építette át 2008-ban. A Dunakeszin újjáépített vagonok felszereltsége megfelel a kor elvárásainak: hangszigetelt, légkondicionált utastér, hazai gyártású Rába ülések, minden egyes ülőhelyhez tartozik egy-egy 230 voltos csatlakozó aljzat, illetve egy asztal. A 3G IC mind külső, mind belső megjelenése esztétikus, szép, az utazás kellemes rajtuk.



Tesztüzem

A sajtótájékoztató után élesben is kipróbálhattuk az ingyenes fedélzeti internetelérést. Az üzleti váróteremből kilépve, a kilencedik vágányon álló Borsod InterCity első osztályán foglaltunk helyet. A kocsiban ülve „InterCity Wifi” néven találjuk az ingyenes jelet. A jelerősség tökéletes, sőt akár a következő kocsi routeréhez is kapcsolódhatunk.

Ne hagyd ki a próbán készült videót a Közhír blogon!

A csatlakozás után csupán a felhasználás feltételeit kell elfogadnunk, melyek nagy vonalakban a következőek: az internetkapcsolat maximális időtartama 4 óra. 15 perc inaktivitás után kapcsolatunk megszakad, ám ekkor minden további nélkül lehetőségünk van újra csatlakozni. Az esélyegyenlőség jegyében a nagy sávszélességű oldalakról, valamint a videómegosztó oldalakról sajnos le kell, hogy mondjunk, ezek tiltva vannak. Álló helyzetben az ígért „böngészésre elegendő” sávszélesség rendelkezésre áll, mondhatni kényelmesen lehet szörfölni. Ekkor szabad jelzést kaptunk, irány Rákoscsaba. Kisebb-nagyobb döccenések közepette hagyjuk el a Keleti pályaudvar váltókörzetét, ám a hálózaton ez aligha látszik. Az ígért lefedettség nem csupán üres szöveg.

A bázisállomások 80%-a elvisz elméleti szinten 7,2; gyakorlati szinten 3-4 Mbit/s-os sebességet.

Király István, a Magyar Telekom marketing vezérigazgató-helyettesétől megtudtuk: *„A műszaki megvalósításnál figyelembe kellett venni több dolgot: egy ilyen mobilhálózaton keresztül létesített internetelérésnél fontos, hogy az adott útvonalon legyen lefedettség. Nos, örömmel jelenthetem, hogy az adott útvonalon jó a lefedettsége a Magyar Telekom hálózatának. A legrosszabb teszteredményeink is azt mutatták, hogy maximum egy-két-három perces kimaradás volt összesen a teljes körúton (Bp. - Miskolc - Debrecen - Szolnok - Bp.; a szerk.), ezt sem mindig, csupán két alkalommal tapasztaltuk, tehát a hálózat teljes mértékben rendelkezésre áll. A bázisállomások 80%-a elvisz elméleti szinten 7,2; gyakorlati szinten 3-4 Mbit/s-os sebességet.”*

A próbaút során egyszer sem tapasztaltunk kimaradást, egy másik alkalommal csupán a Gödöllői-dombság ívein haladva lehetett érzékelni sebességcsökkenést.

A kiépítésnél figyelembe kellett venni több tényezőt is. A kapcsolat zavartalansága érdekében speciális külső antennákon keresztül kommunikál a kocsi a tornyokkal, melynek jelét a kocsikon belül erősítik. Bent ipari routerek osztják szét immár a Wi-Fi jelet. Az egész berendezés a külső hőmérsékletnek -20°C-tól +40°C-ig ellenáll.

Optimista jövőkép

A jelenlegi igen szerény flottát a jövőben mindenképp bővíteni szeretné a MÁV. Ennek legfőbb akadálya sajnos az anyagi lehetőségek határa: egy IC-kocsi Wi-Fi képessé tétele mintegy százezer forint. Ezen kívül a MÁV-Start nem szeretne lemondani a felújítási-, valamint beszerzési projektről sem. Várhatóan hamarosan kiírásra kerül több járműbeszerzési tender, melynek célja IC motorvonatok, kocsik, valamint elővárosi szerelvények vásárlása. Ez utóbbiak valószínűleg a Budapest – Vác - Szob vasútvonal gördülőállományát hivatottak javítani, s ami a legfontosabb:



ez utóbbiakban is megjelenhet az ingyenes Wi-Fi. Addig is érdemes keresni a már meglévő 10 IC kocsit, melyek menetrend szerint a Miskolc és Budapest között közlekedő Borsod és Sajó IC, a Miskolcról Debrecenen át Budapestre közlekedő Délibáb; és a Bp. - Nyugatiból induló, Debrecen, Miskolcon át Bp. - Keletibe érkező Kócsag IC-n találhatóak meg.



balakaa

Filmajánló: Vissza a jövőbe trilógia

Régi és jól ismert film, aki még nem látta, annak megnézésre, többieknek újranézésre ajánlom. És persze nagyon érdekes lehet azon gondolkodni, hogy ki mit kezdene egy időgéppel…

Rendező: Robert Zemeckis
Író: Bob Gale és Robert Zemeckis
Főbb szereplők: Michael J. Fox (Marty McFly), Christopher Lloyd (Dr. Emmett Brown, Doki), Thomas F. Wilson (Biff Tannen), Lea Thompson (Lorraine Baines)



A film alapmű lehet bármely mérnök- vagy fizikuspalántának, bár a fizika alapjait nem célszerű innen megtanulni. A fluxuskondenzátor és az 1,21 GW-os teljesítménnyel működő szerkezetek sajnos mind a film készítőinek fejéből pattantak ki, nem érdemes a műszaki rajzokat keresni róluk az interneten. A központban, mint címe is mutatja, az időutazás áll, annak minden veszélyével és érdekességével. Lejjebb a részletek olvashatóak, ha valaki még nem látta volna a filmet, fogja be a fülét! ☺

A történet egy kamasz fiúról szól, akinek legjobb barátja egy őrült tudós, történetesen az időgép feltalálója. A trilógia során a történet idejéből, 1985-ből a szereplők eljutnak 1955-be, ahol megakadályozzák a tér-idő kontinuum felbomlását, és nem mellesleg divatba hozzák a gördeszkázást. 2015, az akkor még távolinak tűnő jövő még számunkra is futurisztikus a minden háztartásban megtalálható, repülni képes autóval, és az önmagukat méretre szabó ruhákkal. Néhány dologra azonban ráéreztek a készítők: a 3D-s technika elterjedése, és az ujjlenyomat-olvasós beléptető rendszerek használata valós jelenség napjainkban.

Itt váratlan fordulat következik, ami főleg fizikusoknak lehet csemege: mikor Marty és Doki visszatérnek 1985-be, egy alternatív 1985-ben találják magukat, ahol a film rosszfiúja uralja fél Amerikát. Hogy kiköszörüljék a csorbát, vissza kell menniük 1955-be, ahol a sok szerencsétlen véletlen ellenére jól alakulnak a dolgok, és visszaállítják a világ és az idősíkok régi rendjét. A film első részében oly fontos szerepet játszó vihar azonban itt is közbeszól: Doki egy villámcsapás következtében visszarepül 1885-be, a regényes vadnyugat idejébe. Marty követi, és sokszor elhangzik a címadó mondat: „Jöjjön velem, vissza a jövőbe!" Egy vonat felhasználásával és némi romantikával fűszerezve Marty végül visszajut 1985-be, Doki viszont élete szerelmével a múltban marad.

Fizikusok számára talán az időutazás miként jei és hogyanjai lehetnek érdekesek, számunkra azonban maga az időgép is érdekesség. Az autó egy DeLorean DMC-12-es, melynek rozsdamentes acél szerkezete pont megfelel az időutazáshoz. Autóimádók, különösen e típus kedvelői számára sok információ található az alábbi weblapon: http://www.delorean.hu/bemutatkozas.php.



Zsófi

Könyvajánló: Fehér Klára: A Földrengések Szigete

Rendben, a könyv nagyon régi (1957-es). Rendben, a könyv gyerekeknek szól. A benne található kitalált jövőbeli jármű teszi egy közlekes számára érdekessé, és olvasásra érdemessé.

A 2050-es években járunk, a világ teljesen más, mint jelenlegi állapotából sejteni lehetne. Az emberiség úgynevezett quintobuszokkal jár, amik nemhogy két-, de ötéltűek: levegőben repülőgépként vagy helikopterként viselkednek, szárazföldön buszok, vízben hajók vagy tengeralattjárók. A műszaki felépítésére én is kíváncsi lennék, a válaszokat postán a … címre várjuk. Egyetlen pilótája gombokat nyomogatva vagy csavargatva kezeli a zeppelinhez hasonló alakú szerkezetet. Egy 10x10x10 centis atomreaktor (vastagon bemázolva sugárelnyelő festékkel) szolgáltat elég energiát a 600-800 km/h-s szárazföldi végsebességhez. Vízben persze sokkal gyorsabb, levegőben pedig még inkább; alig néhány óra alatt hőseink Magyarországról eljutnak a Csendes-óceán egyik apró szigetéig, cím alapján könnyen kikövetkeztethető, hogy a Földrengések Szigetéig.



Maga a történet nagyon egyszerű: bolygónkat egy világméretű földrengéshullám veszélyeztet, és ezt csak néhány, földrengéseket tanulmányozó magyar tudós tudja. Ez a pár ember az úgynevezett Központi Egyetem professzorait, és frissen végzett, illetve tanulmányait kezdő hallgatóit jelenti. Ők indulnak el a csendes-óceáni kis szigetre. Itt némi búvárkodás, tengeralatti vulkánkitörések és váratlan felfedezések során rájönnek, hogy a Föld megmentéséhez csupán néhány, jó helyen végrehajtott tengeri mélyfúrásra van szükség. Hogy megmenekül-e a bolygó, és hogy mire képesek a quintobuszok, megtudhatjátok, ha üres óráitokat ezen könyv olvasásának szentelitek!



Zsófi

„Mindmegettük”

Két hely nekünk nem volt elég, megragadtuk szűkös pénztárcánkat, és koleszosokhoz méltó helyeken tömtük tele éhes gyomrunkat. Hogy hogyan sikerült? Olvasd tovább!

Ízlelő

A Lágymányosi utcában van egy titokzatos hely. Reggel, este és hétvégén teljesen kihalt, de amint az óra 11-et üt, éhes tömegek másznak elő a föld alól is, és monoton menetelnek az Ízlelő felé. Berendezése praktikus: a terem nagy részét asztalok és székek foglalják el, csúcsidőben is mindig akad szabad ülőhely. Ha nem a szünetek időpontjában megyünk, akkor a 6 fős asztalnál kényelmesen elfér egy társaság. A KSK-s hallgatók (és néhány tanár) gyűjtőhelyének is tekinthető, ott jártunkkor majdnem mindenhol ismerős arcok pislogtak vissza. A választék széles, az egyszerűbb hasáb-rántotthús kombináció is megtalálható az étlapon, de mellette saláták, főzelékek, levesek is színesítik a kínálatot. Desszert és tészta naponta változik. A kiszolgálás á la carte, menü nincs. Egyszerű műanyag tányéron és evőeszközzel kapjuk az ételt, és elvitelre is lehet kérni minimális többletért. A konyhai személyzet is rendkívül udvarias, a visszatérő vendégeket már-már családiasan üdvözlik. Az ár elég jónak mondható, egy nagy tál főzelék olcsóbb, mint egy gyorséttermi menü, ami egy kisebb termetű embernek bőven elég. Fél literes palackos italt a hűtőből tudunk kivenni, bár ezek viszonylag drágák. De poharas önkiszolgálás is van, közvetlenül a kassza előtt.

Zsófi: Az ár elfogadható, bár kicsit drágább, mint egy ilyen típusú helytől várná az ember. A társaság viszont kárpótlást nyújthat az esetleges hiányosságokért, mivel KSK-s arcok mindig felfedezhetőek itt!

Dondó: Személyes törzshelyem, amikor tehetem, itt eszem. Vannak visszatérő kedvencek, melyek csak a hét adott napján kaphatók. A bátraknak ajánlom a chilis csirkét. A tömeg néha emlékeztet a reggeli 7-es buszra.

Hely légköre: 9/10
Néha nagyon zsúfolt, és hosszú a sor. De amúgy tiszta, van egy TV, amin szól a zene, vagy ha szerencsénk van, nézhetünk Spongyabobot is. Vagy sajnos.
Választék: 10/10
Nagy választék, 2-3 leves és főzelék, állandó ételek, változó meglepetések. Bár a legjobbak már itt is elfogynak 2 órára.



Kiszolgálás: 10/10
Ha rád kerül a sor, bekiabálós módszerrel kell kérni. Általában ketten adják az ételt, és harmadik ember van a kasszánál.
Mosdó: 10/10
Tiszta, nincs vele probléma.
Ár/érték arány: 9.5/10
Az italok drágák, de egyáltalán nem sajnálják az adagot az embertől.

Összességében: 9.7/10

Hentes

A vegetáriánusok ne olvassák tovább. Aki fogyókúrázni akar, annak sem ajánlatos. A Budafoki úton lévő hentesüzlet fő profilja nem a készételek, bár jelentős forgalmat bonyolítanak le azon a 2x2 méteres részen, ahol a húsokat árulják. Csak állóhely van az üvegfalak mellett, az sem túl sok. Amint elfogy, nem marad más, mint a húspult feletti étkezés. Elvitelre is lehet kérni, de akkor elvész a hely varázsa, már ha ebben az esetben lehet ilyenről beszélni! Maguk a hentesek alkatukban nagyon is megfelelnek a sztereotípiának, mentalitásukban viszont nagyon kedvesek és segítőkészek az elfogyasztandó áru kiválasztásában. A kínálatot nem meglepő módon kizárólag húsok adják, van itt hurka, kolbász, oldalas, csirkecomb, virsli, bár annak a hústartalma köztudottan megkérdőjelezhető. Tálcára és papírra kapjuk az ételt. Savanyúságból több féle van, köretnek szép karéj kenyereket kapunk, a tunkolás élménye garantált.



Zsófi: Miután az ember túlteszi magát afölötti megrökönyödésén, hogy egy hentesnél azonnal fogyasztható áru is kapható, kifejezetten tetszetőssé válik a hely. Az ár kifejezetten jó ahhoz képest, hogy az ember húsételt kap melegen. A nyers húsok is biztos eladóak, de ebédidőben a sok éhes egyetemista (és tanár!) mellett egyetlen vevőt sem lehetett látni.

Dondó: Kifejezetten inspiráló, amikor eszem a véres és májas hurkát, hozzá egy darab almapaprikát. Lenézek, és mit látok? Színtiszta marhahúst. Egyetlen dolog hiányzik. A jó sültkolbász mellé egy korsó hideg sör.

Hely légköre: 8.5/10
Nagyon sokszor tele van, és alapból is kevés a hely, így nem mindig érdemes betérni. Amúgy elég szubjektív, azok, akik szerint húst hússal kell enni, látogassanak el ide.
Választék: 8/10
Hiába, ez egy hentesüzlet, csak húsok vannak, italt a megszokott palackos formában kaphatunk.
Kiszolgálás: 10/10
Sosem spórolnak a mustárral, menzás néni módjára nyomatják neki. És kifejezetten jóféle. Gyors és korrekt, akkora darabot adnak, amekkorát kérsz.
Mosdó: 0/0
Nincs. Elvégre ez egy bolt.
Ár/érték arány: 9.5/10
Az italok drágák, de egyáltalán nem sajnálják az adagot az embertől.

Összességében: 9.7/10

Zsófi & Dondó

Rejtvény

Motoros rally	Hal as	Csirkés	Hamb i	Marha	Győr	Szeged	Pécs	Eger	13..00	13..15	13..30	13..45	Honda	Harley	Suzuki	Triumph
Márti																
Misi																
Szilvi																
Pisti																
Honda																
Harley																
Suzuki																
Triumph																
13:00																
13:15																
13:30																
13:45																
Győr																
Szeged																
Pécs																
Eger																

Pisti nagy motorversenyző. A múlt hétvégén Szombathelyen volt rally, ahova 3 barátja is elkísérte. Mind különböző városból jöttek, ezért megbeszélték, hogy a verseny kezdete előtt találkoznak. Elsőnek Pisti érkezett, a hotel étkezőjében várt a többiekre, akik sorban egymás után jöttek. Állapítsd meg, melyik barát mikor érkezett, melyik városból jött, milyen márkájú motorral és milyen szendvicset rendelt!

Márti nem Triumph típusú motorral jött. Az a barát, aki Pécsről jött 15 perccel előbb érkezett, mint az a barát, aki Suzukival jött. Misi nem halas szendvicset rendelt.

Szilvi nem Suzukival jött. Pisti Győrből érkezett. Szilvi nem Honda motorral jött.

Aki hamburgert rendelt, az előtt érkezett, mint aki halas szendvicset rendelt. Aki marhasültes szendvicset rendelt Szegedről jött.

Aki Harley-Davidson motorral jött, Egerből indult útnak.

Misi 13:45-kor érkezett, és nem csirkés szendvicset rendelt.

Pisti nem szereti a marhasültet, Márti hamburgert rendelt.

Név	Szendvics	Honnan jött	Mikor érkezett	Motor típusa

Nem mi mondtuk…

Rovatunkban tisztelt oktatóink legnépszerűbb mondataiból gyűjtünk össze egy csokorra valót.

„Józsi szeretné 200 mm-re gyártani, de nem fog neki sikerülni… Egyrészt, mert Józsi…” (Műszaki ábrázolás)

„Ne rakjanak bele ilyen reteszt, mert hülyére röhögi magát a tengely.” (Műszaki ábrázolás)

„Az ősember is felrajzolta a szabályos négyzet alapú gúlát [a barlang falára], és azt kellett elejteni.” (Műszaki ábrázolás)

„…Az utast is enyhe bizsergésben részesíti, és nem csak a műszaki érték miatt.” (Elektrotechnika, elektronika)

„Mit csinálunk kis dolgokkal, hölgyek, urak? Úgy elhanyagoljuk, hogy a lába nem éri a földet.” (Elektrotechnika, elektronika)

„Engem nem zavar, hogy maga egy szál pólóban megfagy, nekem viszont marha melegem van.” (Közlekedési technológia)

„Steve erősebb, le tudja nyomni mind a 2 gombot egyszerre, ekkor felszámítjuk neki az eszköz árát.” (Irányítástechnika)

„Number of axes, amely a kijelzőben lévő balták számát határozza meg…” (Irányítástechnika)

„Csőhajlító gépet szeretnénk alkalmazni, amely a következőképpen működik: odaül mellé Uri Geller, és 45°-ban meghajlítja a csövet.” (Találmányok védelme)

„Amit a táblára írok, nem betű, hanem szimbólum. Majd elmondom, mit jelent.” (Üzemszervezés)

„A BKV-nak nincs pénze, és ez nagy baj. Ami van, az is negatív előjellel.” (Üzemszervezés)

„Ott volt ekkora betűkkel, melyik kft. gyártja a táblát. Meg az, hogy mellesleg ha ezt olvasod, életveszélyben vagy.” (Üzemszervezés)

„Kis tengeralattjáró levált az anyahajóról, both shipshape, no periscope. Ez azt jelenti, hogy a gyermek megszületett, anyjával együtt jól van, lány lett.” (Járműinformatika)

„A szexuális problémákat most hagyjuk, hogy én nem tudok anyamacska lenni.” (Járműinformatika)

„Az ízlés kérdése, hogy ki melyiket tekinti üdvözítőnek a két eljárás közül.” (Jármű méréstechnika és jelanalízis)

„Még szerencse, hogy nincs kétféle szilárdságtan. Amit a vasútgépészetben használnak, az ugyanaz, mint másutt.” (Jármű méréstechnika és jelanalízis)

„Ha szolgálatban van az őrangyala, akkor nem történik vele semmi.” (Járműrendszerdinamika és kontroll)

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

Humor

Tanulmányi ellenőr megy egy iskolába, felmérni a diákok felkészültségi szintjét. Beül egy órára, majd megkéri a tanárt, hadd tegyen fel egy kérdést a gyerekeknek:
- Tudja-e valaki, ki rombolta le Jerikó falait?
Néma csend, a gyerekek zavartan néznek maguk elé. Pár perc múltán Pistike jelentkezik:
- Azt nem tudom megmondani, ki volt, de biztosra veheti, hogy ebben az esetben én ártatlan vagyok!
Az ellenőr felháborodva fordul a tanárhoz:
- Ez felháborító! Maga mit szól ehhez?
A tanár mentegetőzve mondja:
- Nézze, Pistike nem túl jó gyerek, de elég őszinte. Ha azt mondja, nem ő volt, akkor én hiszek neki!
Az ellenőr dühösen kirohan a teremből, és megy az igazgatóhoz:
- Már megbocsásson, de az Ön iskolájában a gyerekek nem tudják megmondani, ki rombolta le Jerikó falait, és ami még rosszabb, a tanár se!
Az igazgató felhorkan:
- Nézze, a gyerekeket nem ismerem mind személy szerint, de a tanáraimban megbízok! Ha egyikük azt mondja, hogy nincs közük hozzá, akkor én hiszek nekik!
Az ellenőr kétségbeesésében felhívja az oktatási minisztert. Amikor elmondja a tapasztaltakat, a miniszter csitítani próbálja:
- Nem ismerem az összes igazgatót, de ha ekkora a probléma, akkor azt gyorsan meg kell oldani! Kérjen három árajánlatot vagy írjon ki egy tendert, és hozassa rendbe azt a nyamvadt falat, ha ennyire fontos.

* * *

Pistike hazajön a színjátszó szakkörből, és lelkesen meséli az apjának:
- Apa, a színdarabban én kaptam meg a házasember szerepét.
- Akkor menj vissza fiam, és kérj egy olyan szerepet, amihez szöveg is van!

* * *

A nyuszi New Yorkba szeretne utazni repülővel, de nem engedik fel a gépre, mert nem tudják hogy ingyombingyom vagy tálib-e.

* * *

Két nő beszélget.
- Milyen volt az együttlét tegnap?
- Katasztrófális. A férjem megjött a munkából, a vacsorát megette 3 perc alatt, 4 percig szexeltünk, 2 perc múlva már aludt is. És Neked?
- Fantasztikus. A férjem miután hazajött, egy csodálatos vacsorára vitt el, majd egy órán keresztül hazasétáltunk. Gyertyafény és egy óra előjáték után egy órán keresztül fantasztikus szexben volt részünk. És képzeld, a végén még egy órát beszélgettünk. Meseszerű!
Ugyanez a két férfi olvasatában:
- Milyen volt a szex tegnap?
- Szuper! Amikor hazaértem, a vacsora már az asztalon várt, ettem, szex, majd rögtön elaludtam. És Neked?
- Katasztrofális… Hazamegyek és nincs áram, mert elfelejtettem a villanyszámlát befizetni. Ezért el kellett vinnem a feleségem vacsorázni. A menü szörnyű volt és oly drága, hogy nem volt pénzem taxira. Gyalog kellett hazamennünk. Otthon persze nincs áram, megint meg kellett gyújtani azt az átkozott gyertyát. Olyan mérges voltam, hogy egy órába telett, míg felállt, majd még egybe, amíg elmentem, majd a dühtől egy órán keresztül képtelen voltam elaludni.

* * *

A feleségem a múltkor elvitt minket hullámvasutazni. Az aztán nagyon kemény volt! Erős lassulás követett minden gyorsulást, nyaktörő sebességű kanyarok követték egymást, egyszer majdnem fejjel lefelé mentünk! Az egész családnak halálfélelme volt!
Aztán szerencsére vége lett, épségben megérkeztünk a Vidámparkhoz.

* * *

- Hallom, kaptál ajándékba egy Fluor Tomi CD-t. Kölcsönkérhetem?
- De visszaadod?
- Persze.
- Akkor nem adom oda.

* * *

- Mit iszik az a férfi, aki egymás után 16 menetre képes?
- Én például sört szoktam…

* * *

Egy ügyvéd, egy tanár és egy orvos együtt mennek vadászni. Hirtelen felbukkan egy szarvas előttük, amire mindhárman egyszerre lőnek, amitől az elhasal. Amikor odamennek, és megnézik, azt látják, hogy a szarvast csak egyetlen golyó terítette le. Elkezdenek vitatkozni, hogy kié lesz a dicsőség, de nem tudnak megegyezni. Hamarosan felbukkan egy másik vadász, így őt kérik meg, hogy döntse el, ki adta le a halálos lövést. A vadász megvizsgálja a zsákmányt, majd magabiztosan így szól:
- Nézzék csak: a golyó a szarvas egyik fülén ment be és a másikon jött ki! Teljesen egyértelmű, hogy ez csak a tanár úr lehetett!

* * *

- Ma nagyon nagylelkű voltam. - meséli Kovácsné a barátnőjének - Adtam 2000 Forintot egy csóró kéregetőnek.
- És a férjed mit szólt hozzá? - kérdi a barátnő.
- Azt mondta: “Köszönöm”.

* * *

Az ügyvéd, a bírósági tárgyalás után megkérdezi a védencétől:
- Most, hogy megnyertük a pert, árulja el őszintén: tényleg ellopta azt a kocsit?
- Hát, miután végighallgattam a szenzációs védőbeszédét a tárgyaláson, már magam sem vagyok biztos benne.

* * *

A férj felkeres egy válóperes ügyvédet és kéri, hogy segítsen diszkréten elválasztani a feleségétől.
- Természetesen vállalom - mondja az ügyvéd -, de azért árulja el nekem, mit ért diszkrét lebonyolítás alatt?
- Azt szeretném, ügyvéd úr, hogy a feleségem ne tudja meg, mert agyonüt.

* * *

Páciens az orvosnál:
- Doktor úr, a felségem bolondnak tart, mert szeretem a kolbászt.
- Nincs azzal semmi probléma, én is szeretem.
- Akkor meg kellene néznie a gyűjteményemet, több száz fajta van belőle otthon a hűtőben.

* * *


I. Nemzetközi oldtimer
és Youngtimer
Fesztivál
Fotó: Grafur
MűTerem
design by GrafUr
http://picasaweb.google.com/kozhir


HaBár
Fotó: Petra
MűTerem
design by Milán