



számukra még szinte teljesen ismeretlen terület felkeltette az érdeklődésüket. Végre egy igazi alkotómunka, amely során megvalósulni láthatják terveiket, elképzeléseiket! Az egyetemi képzésre ugyanis az a jellemző, hogy a tervek leadásánál véget ér a mérnökhallgató szerepe. A srácok szerint az alkotás és kivitelezés eme szorosán egybefonódó élménye mindenképpen megér egy-két kihagyott egyéjszakai kalandot.

A Gyalogkakukk létrehozása számításokkal és skiccekkal kezdődött, majd jött az elhatározás, hogy valamennyi alkatrészét maguk gyártsák, még úgy is, hogy jó pár technológiai területen azért nem volt a fiúknak tapasztalata. Az alkatrészek készítéséhez elengedhetetlen marást például rendre a saját kárkon tanulták meg.

Ám az évek és az újabbnál újabb versenyek meghozták a várva várt tapasztalatokat is, és a Kakukk ideai verziója már szinte profi módon körvonalazódik, még úgy is, hogy az előre betáblázott határidőket kénytelenek lazán kezelni.

A Rexroth versenyén külön is értékelik a sebességet, a gyorsulást és a

***A jármű alkalmas adatok gyűjtésére és rögzítésére is, amelyeket aztán számítógépre lehet tölteni, így elemzésük nagy segítség lehet a továbbiakban***

hatótávot, ezért ezt a kocsit is specializálták az első két kategóriára. Néhány csavart meghúzó, kipróbálom a kereket, fűrok-faragok, majd a srácok kijelentik, a Gyalogkakukk – tőlem függetlenül persze – mechanikailag kész! Már csak a burkolat felrakása maradt hátra. A nyers szerke-

zeti elemeket vizsgálva megtudom, hogy az ideai modell nagy újítása a váltó beépítése. Az automata szerkezetet egy gyorsasági motorról vették át, de a beépítés és használat előtt gondosan végig kellett számolni az áttétel-állományát. A jármű alkalmas továbbá adatok gyűjtésére és rögzítésére is, amelyeket aztán számítógé-

pre lehet tölteni, így az elemzésük nagy segítség a konstrukció további csiszolásához, tökéletesítéséhez. Másik nagy és egyáltalán nem elhanyagolható szempont volt a tervezésnél a méretezés, hiszen a Gyalogkakukkunk ki kell férnie a műegyetemi épület alagsori labirintusának

ajtóin. A nagyjából 90 kilogrammos, háromkerékű Kakukk persze erősen a tanulmány kategóriába tartozik, az építői szerint sem valószínű, hogy a közeljövőben az utcán is találkozhatunk sűrített levegővel hajtott autókkal. Ennek egyszerű okai vannak: a hatékonyság és a költségek nem éppen optimális együttállása. A Gyalogkakukk két tartállyal körülbelül tíz, azaz 10 kilométert képes haladni, miközben egy-egy tartály feltöltése mintegy ötezer forintba kerül – mindenki kiszámolhatja tehát, egy lerucanás a Balcsihoz mennyibe fajna... Mindenesetre a műegyetemista fiúk pneumatikus járgányán az utolsó simításokat végzik az alagsori retro műhelyben, a verseny időpontja pedig itt van a nyakunkon, és terveink szerint arról is beszámolunk.

*Papp Sándor*