



KÖZHÍR

A BME KÖZLEKEDÉSMÉRNÖKI KAR HÖK LAPJA



INGYENES

2004. DECEMBER 59/3



BUDAPESTI MŰSZAKI ÉS GAZDASÁGTUDOMÁNYI EGYETEM

Este foci?

Ismét eltelt egy félév. Ezt onnan is észre lehet venni, hogy már megint vége van az Iron Hook csoportmérkőzéseinek. Hogy mit ne mondjak, már a legjobb nyolc közé jutáson is túl vannak a srácok. Újra vívja harcát az élmezőny. Részletes leírást a 16-17. oldalon találtok.

TDK

Lezajlott a Tudományos Diákköri Konferencia. Rövid összeállításunk fellebbenti a fátylat az eseményről. Gratulálunk a résztvevőknek!



Egyetemes témák

A rádióban most szól egy dal, amelyben azt éneklik, hogy „Túl nehéz a választás”. Szerintem ezt sokan aláírnák. Szakirány-, illetve mellékszakirány-választásban dönteni nehezen tudók helyzetét próbáljuk kicsit könnyíteni. A gépész szakirányokról a 4-7. oldalakon, a mellékszakirányokról a 10. oldalon olvashattok.

Meglepi!

Mikulás ajándékként a balra látható képen kívül a 13. oldalon lévő cikkel kedveskedünk Nektek. Jó szórakozást!

Gólyabál 2004

Nagy várakozás előzte meg az év egyik legnagyobb buliját, amit idén először az E épületben szerveztek meg. A helyet nagyon jól átalakították, minden adva volt egy fergeteges estéhez. A szokásokhoz híven három helyszínen állt a bál. A földszinten cigányzenekar, az emeleten pedig a Hooligans, az Enjoy és nem utolsósorban a Best of Danubius szolgáltatotta a talpalávalót. Az utóbbi formáció egy oszlopos tagjával, Abaházi Csabával készítettünk riportot a produkciójuk előtt. A beszélgetés derűsen zajlott, ami talán az együttes hangulatára is igaz.

A interjút a 8-9. oldalon találjátok meg. Jó szórakozást!



Szép remények

Aki nem tudná, már december van, Hull a pelyhes..., Mikulás, karácsonyi ajándék vásárlás... Felejtsetek el! A december nem erről szól, akinek nincs (még) pótzh.-ja az utolsó hetekre, annak is hagytak programot bőven. (Vagy csak nekem tűnik úgy mintha mindent a végére zsúfoltak volna be?!) De ez nem baj, sőt direkt így szeretjük, mikor zajlik az élet. A két ünnep között most nincs vizsgaalkalom, úgyhogy nyugodtan „pihenhet” mindenki.

Az előzőek folytatásaként itt vannak a gépészes szakirányok, valamint, akik ilyen apróságokon már túl vannak, azoknak a mellékszakirányválasztásra egy oldalt szenteltünk, melyben felsoroltuk a lehetőségeket, és azok feltételeit.

Több, mint egy hónapig készült a Köz híres Ötletláda, pontosabban az asztalunkon pihent, de végre beüzemeltük, az Iron Hook-os hirdetővel szemben megtaláljátok. Ide (vagy a kozhir@kozlekkar.hu) várjuk a rejtvények megfejtéseit, ill. véleményeket, ötleteket az újsággal kapcsolatban. Apropos Iron Hook, kedvenc focibajnokságunk a végéhez közeledik, a csoportmérkőzéseknek vége, az összefoglalóból megtudhatjuk, kik jutottak el a negyeddöntőig.

Idén ez az utolsó Köz hír, legközelebb februárban (vagy márciusban) találkozunk.

Addig is „hajrá Kovács néni”.

Gitka



Tartalom

Rövid hírek, EHK tükör.....3

Gépészes szakirányok.....4-7

Mellékszakirányok.....10

Best of Gólyabál.....8-9

TDK.....11-12

Underground.....13

Gumicsirkés (szerintem.....14

Paulo Coelho: Az alkimista.....15

Iron Hook - 2004 ősz.....16-17

Ízlelő.....18

Rejtvény.....19

Punky.....12

Viccek.....20

Hírek röviden

Az őszi félév **időbeosztása**: a szorgalmi időszak **utolsó tanítási napja** december 17., péntek. A **vizsgaidőszak** december 20-án, hétfőn kezdődik, és 2005. február 4-ig tart. 2004. december 24. és 2005. január 2. között az Egyetem zárva lesz. A **tavaszi félév** regisztrációs hete 2005. február 7-11-re esik, a következő szorgalmi időszak február 14-én kezdődik majd.

Leckekönyvedet átveheted a Központi Tanulmányi Hivatalban, ha nincs tandíjtartozásod. Az indexek ledása szintén a KTH-ban történik, ennek határideje 2005. február 14. A leckekönyv leadásához minden megszerzett aláírást és vizsgajegyet be kell íratni. Ellenőrizték, hogy a megszerzett jegyeitek a Neptunba is bekerültek.

Az **elsősök** számára mentoraik felveszi az indexüket. Keressétek őket!

Mivel november végén kifizetésre került a decemberi és januári ösztöndíj és szociális támogatás, javasoljuk mindenkinek, tegye félre, hiszen márciusig ezekből a keretektől már nem lesz kiutalás. Egyedül az év végi **maradvány-**

keret kerül már csak felosztásra december elején. Mint korábban már sok fórumon jeleztük, az ekkor számládra kerülő összeg mértéke sokváltozós függvény szokott lenni a HK aktuális döntése alapján. Döntően a közösségi tevékenységet vesszük figyelembe (közösségi pont), másrészt a tanulmányi eredményt, általában egy része alanyi jogon jár, valamint esetenként a szociális helyzet is figyelembevételre kerül.

A **következő féléves tárgyaidat** december 17-től veheted fel a Neptunon, az órarendi adatok elérhetők a <http://ora-rend.kma.bme.hu/> címen. Tárgyakat felvenni 2005. **február 4-**ig lehet. A regisztrációs héten (február 7-től 11-ig) már csak kurzusváltotatásra van lehetőség. **Február 13.** után sem tárgyat felvenni, sem törölni **nem lehet!** A tárgyakat csak a Neptunon kell felvenned, **nem kell beírnod** az indexbe.

A **kollégium- és szociális támogatás** igénylő lapok a vizsgaidőszak folyamán a Hallgatói Irodában szerezhetők be, és ott is kell majd leadni. Figyeljete a határidőre, késve, faxon, levélben,

e-mailben **nem** áll módunkban elfogadni a jelentkezéseket. **Lakhatási támogatáshoz** kollégiumi igénylést kell benyújtani.

A Hallgatói Képviselőlet globálisan szeretne megoldást találni az egyes tárgyaknál tapasztalható magas hallgatói létszámról, ún. torlódásról. A kérdéssel már karunk Oktatási Bizottsága két ízben foglalkozott, melynek eredményeképpen várhatóan felmérést kívánunk készíteni a témában egy kérdőív segítségével feltehetően a kollégiumi igényléssel egybekötve. Kérjük segítségeteket a kérdőívek kitöltésében, hogy képzésünk működését racionálisabbá, hatékonyabbá tehessük.

A **Hallgatói Iroda dec. 16-án** lesz utoljára állandó nyitvatartás szerint a 2004-es évben. **2005. jan. 3-tól** a megszokott nyitvatartás szerint a vizsgaidőszakban is állunk rendelkezésetekre az ismert szolgáltatásainkkal.

Mindenkinek eredményekben gazdag, sikeres vizsgaidőszakot, kellemes karácsonyi ünnepeket és persze boldog új évet kívánunk!

Eddy

EHK-tükör

Sziasztok!

A Felsőoktatási törvény folyamatosan napirenden van, a hetente újuló változatokat szorgalmasan véleményezi az EHK. Lassan talán végleges állapotot fog öltetni a tervezet. Elkezdődött az új, kétciklusú képzéshez tartozó TVSz kidolgozása. Lezajlottak a pályázati időszakok a karokon és az egyetemen is, minden díjazottnak ezúton is gratulálunk! A lakhatási támogatás várhatóan december első hetében fog megérkezni számlátokra. Az utolsó kifizetés a félévben december 10-én lesz.

Turi Dávid

Ez úton szeretnénk megköszönni Patlók Lászlónak (alias Lacának) az új szalagok elkészíttetéséhez nyújtott támogatását.

Csabi & Kövi



A közlekkari álm: az autógépész

Ha autógépész akarsz lenni, akkor a karra jelentkezők mintegy 60%-ot kitevő csoportjába tartozol. De hogy lehet ezek után, hogy a végzettek 20-25%-a lesz ténylegesen az? Jobban megtetszik a „cukrászat”? Nem! Pont ezek a hallgatók esnek a szűrések áldozatául? Nem! Úgy érzed, nem lesz munkád? Nem!

Valójában attól ijed meg mindenki, hogy az alaptárgyak gyötrődései várnak rá ezen a szakirányon. Lehet, hogy a szigorlatok után úgy érzed, butább vagy, mint ahogy az középiskolában tűnt. De ne dőlj be nekik, pont ezt akarják Veled elhitetni! Én azt mondom, hogy az életben még sokkal nagyobb csalódások fognak érni, mint amiben részed volt az első 2-3 év alatt. Úgyhogy fel a fejvel, mutasd meg nekik, miért jöttél ide.

És hogy miért is akartál az lenni? Mert megismered a gépjármű motorokat a kartertől a szelephibákon át a Common Rail befecskendezőig. A hajtásláncot kuplungtól a diffiig, a felfüggesztést a kereszt-lengőkarostól a McPhearsonig. A fékrendszert a légkompresszortól az ESP-ig, a járműfenntartást a nullrevíziótól a dinamikus távdiagnosztikáig, a járműelektronikát az akkumulátortól a CAN hálózattig. És hogy lásd, ez nem reklámszöveg: a kocsiszekrénytervezést, formatervezést nem (másik

tanszék). Viszont elsajátíthatod a balesetelemzést, a gépjármű rendszerek mérés technikáját. Persze minden attól függ, milyen szubmodult választasz. Lehetsz igazságügyi szakértő, vagy minőséget biztosító, de ha valóban autógépész akarsz lenni, akkor a gépjárműprojektet választod, azaz gépjárműtervező leszel.

Az autógépészeket nagyjából egyetlen tanszék „gyártja”, a Gépjárművek Tanszék. Nem kívánom részletezni, hogy kari, de akár egyetemi szinten is igen jó ellátottsággal bír. A háttérben a Tanszék – a vele kapcsolatban álló, későbbi munkalehetőségeként ismét megjelenő – cégekkel a mai kor legfejlettebb autótechnikájának kutatásában oroszlánrészt vállal. Ennek nemcsak egy széles palettájú, autóval teli J. csarnok és egy három fékpaddal bíró MG motorlabor az eredménye, hanem a tananyagok naprakészsége, és a legkorszerűbb technikák tanórákon való ismertetése is, ami valljuk be, nem sok szakon jelenik meg ilyen hangsúlyosan. Ennek tükrében nyerges vontatón lesz fékmérésed a kiskunlacházi reptéren, 4000-es fordulaton forgó LADA lendkerék mellett állítod majd a CO-t, megismered az elektronikus szervokormányt, az S4-es Audi CAN hálózatát, és az összes benzin és diesel befecskendező rendszert, csak hogy a legérdekesebbeket említsem.



Órarenden kívül is számos lehetőség nyílik egy érdeklődő autógépész számára, például egy hetes kirándulás a németországi Daimler-Chrysler gyárba, teszt-pályákra; magyar és külföldi előadók mesélnek a legújabb fejlesztésekről; Autókiállítás, és még sorolhatnám.

Már csak azt kérdezed: „hol fogok dolgozni?” Dobálózhatnák olyan jól hangzó szavakkal, mint Audi, ZF, Knorr-Bremse, Daimler, Thyssen, stb. De én mást mondok, ami talán fontosabb: a végzett autógépészek jó része nem keres munkát, őt keresik meg. Csupán Rajtad múlik, Te benne leszel-e ebben a hallgatói csoportban. Én bízom benne, hogy így lesz, és meg tudod valósítani azt az elképzelést, ami miatt vállaltad ezt az egyetemnek nevezett tortúrát. Sok sikert!

(Ha további információra van szükséged: www.auto.bme.hu vagy balogh.levente@auto.bme.hu)

Levi

Azzal a céllal jöttem a Közlekedésmérnöki Karra, hogy autógépész legyek, de az első két év alatt átfüggött a véleményem. Valamilyen okból kifolyólag, a mai napig sem tudom miért, bejelöltem az Anyagmozgatógépek és üzemi logisztika szakirányt. Akkor úgy állt a dolog, hogy egyedül leszek a szakirányon, de a vizsgaidőszak végén csatlakozott hozzám még egy kolléga, így ketten vagyunk.



Említettem, hogy nem tudom miért választottam, de nem bántam meg.

Sőt.....A szakirányon alapvetően darukkal, felvonókkal, szállító-

Mozgassunk anyagot!

szalagokkal, csomagológépekkel és egyéb különleges gépekkel kapcsolatos ismereteket lehet szerezni. Minden félévben van tervezési feladat, ahol többek között teheremelőművet, szállítószalagrendszert, futómacskát, de még körhintát is lehet tervezni. Melyeket szerencsére nem a gyűlölt papír-toll kombó felhasználásával, hanem AutoCAD-ben kell elkészíteni, valamint a számításokat sem keretezett lapon, szabványírással kell beadni, hanem nyugodtan készíthetsz MathCAD dokumentációt. Ez több időt ad a tiszta „alkotómunkára”.

Az itt megismert gépeket az üzemlátogatások során „testközelből” is meg lehet szemlélni, tapogatni, amelyek valóban óriási élményt jelentenek (pl.: csepeli kikötő, felvonó

látogatás a Schönherzben). Emellett van néhány logisztikus tantárgy is, ez gépészeknek nehezebben emészthető, de teljesíthető.

A diákoknál már szinte „hagyomány”, hogy e szakirány után az Automatikus anyagmozgatás és robotok mellékszakirányra vezet az útjuk. Itt a robot, valamint a PLC programozás gyönyöreibe vezetik be a hallgatót. Ezt is bátran ajánlom minden kedves kollégának, bár ez az írás most nem erről szól...

Végezetül még annyit szeretnék elmondani, hogy mindenkinek bátran ajánlom ezt a szakirányt, mely nem könnyebb, de nem is nehezebb, mint bármely másik. Fontos kiemelni azt a tényt, hogy a kis létszám miatt sokkal emberközelibb az oktatás, az oktatók hozzáállása is nagyon pozitív, mely szerintem nagy előny.

Gaga

Építő jellegű gépész

Mielőtt a Közlekedésmérnöki Kar hallgatója lettem, autószerelőként érettségiztem, és gépjármű-technikai technikumot végeztem. Célom, mint nagyon sok beiratkozott hallgatónak az volt, hogy autógépészként végezzek egyszer... Aztán eljött az első vizsgaidőszak, és nem olyan sokára már csak elképzelés maradt az egész. Az évfolyamtársaimmal való beszélgetésekből kiderült, hogy van egy tanszék a Karon, ahol nagyon kevés hallgató van, és családias a hangulat. Azt beszéltek, ott sok érdekes tárgyat oktatnak, hatalmas gépekkel foglalkoznak, az oktatók barátságosak.



A tanszék az Építő, Anyagmozgató és Üzemi Logisztika Tanszék volt. Itt indul az a szakirány, melynek neve pontosan építőipari gépek és folyamatok. A szakirány 3 fő tantárgycsoportra épül: anyagmozgatógépek, betontechnológiai gépek és mélyépítő-ipari gépek. Ezen tantárgyak eredményes teljesítéséhez szükséges egy-egy tervezési- és évfolyamterv-feladat elkészítése. A tárgyak többnyire vizsgával zárulnak. Laborokon különböző szimulációkkal, mérésekkel segítik az oktatók a tananyag elsajátítását. Az építősöknek meghirdetnek egy mellékszakirányt is, amely főként építőipari ismeretekkel, építőipari és építési folyamatokkal gazdagítja a hallgatók tudását. A tanszéken az oktatók nagyon sok csoportos kirándulást szervezve mutatják be a hallgatóknak az építőipari gépeket, az ezeket forgalmazó cégeket, ezen kívül az építőanyag iparban használatos berendezéseket és ezek működését.

Várhatóan építőgépészként elhelyezkedni nem lesz annyira nehéz feladat, hiszen az országban nem sok építőgépész végez, ráadásul az elmúlt időszakban az építőipar nagyon sok új gépet vásárolt fel, ami azt jelenti, hogy üzemeltetési, gépesítési feladatok végzésével kapcsolatos munkát lehet végezni, ezen kívül a gépeket forgalmazó cégek is előszeretettel alkalmaznak építőszökeket.

Én nem csalódtam, lassan úgy tűnik a vége felé járok, és már nincs olyan tárgy, amit ne hallgattam volna, és úgy érzem, jól választottam. Ha szeretné: következetes számonkérést, megismerkedni az építőiparban használatos gépekkel és azok működésével, érdekes tárgyakat hallgatni, barátságos légkörben egyetemre járni, nem fogod megbánni! Válaszd az Építő, Anyagmozgató és Üzemi Logisztika Tanszéket!

Tibcsi

Szállj el kismadár!

Gyerekkoromtól fogva érdekelt a repülőgépek, így amikor 2000. tavaszán a Felvételi Tájékoztatót olvasgatva megláttam, hogy a Közlekedésmérnöki Karon valami „repülőgépész” szakirány is van, rögtön felkeltette az érdeklődésemet. Ekkor még győzött a Miskolci Egyetem és a villamosmérnöki pálya, de egy évvel később már közlekedésszakos barátaim sem tudtak lebeszélni arról, hogy átjelentkezzek ide. Az első két év sikeres teljesítése után természetesen a gépész szakot választottam, de a szakirány választásnál már komoly dilemma előttem állt. A motorizációért sosem rajongtam különösebben, a hajózásban nem láttam nagy jövőt, de a járműgyártó, építőgépész és vasutas szakterület érdekelt. Végül azonban eredeti elhatározásomnál maradva repülőgépész lettem.

Sajnos meglepődve kellett tapasztalnom, hogy ez a szakirány nem szanatórium vagy nyugdíjasok napközti otthona, itt tanulni is kell, meghozza elég sokat. Először is el kell sajátítani a gépész szak tárgyait, melyek szerintem nem túl érdekesek, viszont nem is nagyon hasznosak,

legalábbis repülő szemszögből. Másrészt megismerkedhetsz például az aerodinamikával, a dugattyús és gázturbinás erőforrások felépítésével és tervezésével, a repülőgépek szerkezetével és rendszereivel. Ehhez nem árt barátságban lenni a hőtannal, áramlástannal és a matematikával, és angolul sem árt tudni. Egyrészt előfordul, hogy angol nyelvű jegyzetből kell tanulni, másrészt meg amúgy is ez a repülés nyelve. A tananyagról annyit, hogy tapasztalataim szerint (főleg kezdetben) sokkal több és nehezebb, mint a többi gépész szakiránynál. A tantárgyak elsajátítását elég tekintélyes mennyiségű, több féléves házi feladat segíti, többek között egy általunk választott repülőgép különböző jellegű részeit megismerkedés és egy gázturbinás hajtómű megtervezése és a terv megvédése. Amúgy meglátásom szerint a tananyagban a hajtóművek jelentős túlsúlyban vannak a többi területhez képest. Az egyhangú tanórákba kellemes felüdülés hoz a tanulmányi kirándulás a szolnoki repülőtérré, ahol többek között sok érdekes metszetet tanulmányozhatunk, illetve Kecskemétre, ahol betekintést nyerhetünk a javítóbazis és a vadászrepülő-ezred hétkönapjaiba.



Hol lehet vele elhelyezkedni? A szerencsésebbek (vagy a jó kapcsolatokkal rendelkezők) valamelyik polgári repülőtéren vagy a honvédségnél találhatnak állást, de a többiek sem maradnak munka nélkül. A repülőgépészek magasán képzett és modern ismeretekkel rendelkező szakemberek, így az ipar sok területén elboldogulnak. Értesüléseim szerint elég jól lehet vele keresni, igaz, a munka is nagyon felelősségteljes, másrészt meg egyszerűbb módja is van a meggazdagodásnak.

Remélem nem ijesztettem el mindenkit a szakiránytól, azért annyira nem durva a dolog. Szerintem ide úgyis csak az jön, aki szereti a repülést és elhivatott, úgyhogy csak rajta, akit érdekel, nyugodtan vágjon bele, nem fog csalódni.

Vermi



Járműgyártás és javítás szakirány

Szerkó. Acél, mélyhúzás, ötvözők, eszterga, stb. Sokan nem szerették. Sokan nem szeretik. Sokan nem fogják szeretni. Van akinek mégis könnyen megy, és hamar megérti. Aki szakközépéből jön, az már esetleg találkozott a vaskarbon állapotábrákkal, esetleg látott már esztergagépet. Közélről is. :) Aki gimnáziumból jön, annak lehetnek problémái. Na ennyit az előzményekről, még az első négy félévünkből. A legtöbbben autógépésznek mennek. Aki járműgyártásra jön, annak pedig vagy tetszett a szerkó, vagy valami különös vonzalmat érez az idetartozó dolgok iránt. Én a második félévemet taposom ezen a szakirányon. Megmondom őszintén, az autógépész és e közötti választást fontolgattam tavaly ilyenkor. Nem bántam meg döntésemet.

Ha erre a szakirányra jöttök, az első félévben azt fogjátok észrevenni, hogy újra van Szerkó I. Lovas tartja, kicsit izmosabb kivitelben, ábrák tömkelegével, teljesen más hangulatban. Emellett lesz egy kis élvezetes fizikaóra is. (Komolyan mondom hogy élvezetes! A legjobb az organikus villanymotor lesz, de ezt majd ott elmondják.) A

második félévben aztán beindul a nagyüzem, és Szerkó III. Pro Edition következik, két tantárgyban (mindkettőt Dr. Takács János, a tanszékvezető adja elő, esetleg Szerkó III. vizsgán találkozhatott vele egy-két szerencsés). Mindezek első félévtől szinte folyamatosan a Z 107-ben. Gyakorlatok a Z alagsorban, és nagyobb részben külső cégeknél. Ezek a céges látogatások nagyon jók voltak eddig (FESTO (Iránytech rulez!), MÁV, SZTAKI, stb.) Az egészben az a jó, hogy TÉNYLEG lehet órán kérdezni. Nem tudom máshol ez hogy van, de itt van idő a hallgatói kérdések megválaszolására. Ez annak is betudható lehet, hogy kevesen jelentkeznek a szakirányra. Így igen családias hangulatban telnek az órák. A mi évfolyamunkon 12-en vagyunk. Ha viszont nem jössz be órára az „kicsit” gázos. Az egész egy kis csoportfoglalkozás, ahol nagyon kell figyelni. Más téma, hogy hogyan oszlanak meg a kreditek a szakirány során. Az első félévben 7, majd 11 kredit két tantárgyból. Innen jön a kemény része: a harmadik félévben egy tárgy 10, a negyedikben pedig 12 kreditért. A karon ennél több kredites tárgy nincs.

Összefoglalva az egészet, megéri erre a szakirányra jönni, de csak akkor válaszd ezt, ha érzel affinitást a dolog iránt. Komolyan mondom, és ez már szerintem a Szerkónál kiderül. E mellett nem árt az érdeklődés is, de ez nálam órán tovább fejlődött.

Az elhelyezkedésről: egyes laborokon (nem mondok nevet) konkrét állásajánlatot is kaptunk. A hazai járműállományt figyelembe véve azonban biztos, hogy lesz elhelyezkedési lehetőség, amit egy jól megválasztott mellékszakirány még jobban elősegíthet! (Például a Minőségbiztosítás mellékszakirány. Ezekről a hamarosan tartandó mellékszakirány választási fórumon tájékozódhatunk)

Ja, egy kis reklám! Vajon mi lenne jármű és gépgyártás nélkül a többi gépésszel? Rajzokból nem lehet autót, hajót vagy repülőgépet csinálni...

SzerkóFerkó



Üdvözlét a messziről érkezőnek! Köszönheték valaha az „első világjáró járműről” (hajóról) leszállót, és most mi is így köszönhetünk Titeket, hiszen a legalább 120 krEdit és a legalább 2 szigorlat nagy út... Gratula! De fel a fejfel, a neheze még hátra van.

Szóval, miért gyere közénk? Azt hiszem, itt kezdődik a 22-es csapdája, hiszen aki épeszű, az miért is akarna konkurenciát, aki meg nem épeszű, arra miért is hallgatnátok? De hát tartunk össze mi közlekesek!



Magyar vizeken evezve

Tehát engem a természet mellett a gépek fogtak meg leginkább még ifjú titánként, és e kettő szintézisét leginkább a hajózásban találtam meg. Ha ehhez még hozzávesszük, hogy mindig szerettem utazni, idegen kultúrákat, embereket megismerni, a választás egyértelmű volt. Az utazást itt azért emelném ki, mert a jelenlegi körülmények között a mi kis Hazánkban, lehet, hogy ajánlatos egy kevés időt kezdetben külföldön tölteni (nem szükségszerű), de mindig szem előtt tartva honnan indultunk. Szóval nem elhazátlanodni!

Nagyjából ennyit a motiváltságról. De a meglepi még csak most következett. A hajós padsorokban ülve szüntem meg OF47EF (fiktív) lenni és vissza kellett szoknom a nevemhez. Na mit szóltok? Nem semmi, ugye? Szóval a hangulat nálunk nagyon „családias”. Nyugodtan fordulhatsz tanáraidhoz, készséggel

állnak rendelkezésedre.

Aztán az sem mindegy, hogy itt a héjat is tanulod többek között tervezni, tehát nem egy fogaskereket tervezel pl. a váltóba, ami kell és hasznos, de az egészet majd tán nem tudod olyannyira a magadénak érezni...

És végül, melyik alkotás orrán lehet a tengeri szellőben lebegő dúskeblű, kitárt karú fenomént gyengéden átölelni (<--)? Na, de azért olyan sokan ne jelentkeztek! Félek, eltűnik a családiasság és kicsik a termünk!

De ha nem jönél közénk, és ezért meggyűlne a bajod a világgal, ne feledd:

Ha valaki felbosszant, az arcodon 42 izom rándul össze. De csupán négy izom kell ahhoz, hogy kinyújtsd a kezed, és pofánvágd.

1st

Zakatul a vonat

Azt hiszem, karunk azon hallgatói közé tartozunk, akiket a többség kevéssé ismer, csak torz hírek terjengnek, mintha már kihálóban lenne ez a szakirány. Talán ezért vagyunk kevesen. Itt az ideje rávilágítani pár dologra.

Bármily meglepő, mozdonyokról és vasúti kocsikról tanulunk. Ez ne tartson vissza senkit! Azt hiszem, ha valaki vérbeli gépész, azt minden gép érdekli. Egy tisztességes mozdony teljesítménye megawattnyi nagyságrendű. Akit lenyűgöznek a lóerők, de nem akar úszni vagy repülni, itt a helye. Egy hengerenként 3–5 literes motor erőátvitelle olyan megoldásokat követel, amelyet egy szgk.-ban ritkán találunk, tehát itt kezdődik a tudomány. :-) De nem lehet kormányozni – mondhatják az autósok pár sör után. Viszont az átlalatok istenített 100–150 LE csak arra elég, hogy meghajtsuk vele az ablaktörőt – válaszolhatjuk mi. (A vonatot a kúszási erők kormányozzák.)

De félretéve a tréfát, a feladat: tömeges szállítás adott útvonalon nagy távolságra. Nézz csak meg egy TGV-t vagy egy több ezer tonnás tehervonatot! Hogy a pusztaszabolcsi személy nem hoz lázba? – azon mi sem csodálkozunk. De a vasút akkor is technikai bravúr, nélküle a gazdaság élete és fejlődése elképzelhetetlen. Csak egy példa: ha nem volna vonat Miskolcra, péntek este 3 percenként kellene indítani a telezsúfolt csuklós buszokat az M3-ason (álló utasokkal számolva).

Közöttünk vannak meg szállottak, de van olyan is, akinek eredetileg tulajdonképpen alig volt

köze a vasúthoz. Sokan valami fajta misztikumnak gondolják, vagy csak egyszerűen óvodás vágyak megvalósulásának. Biztos benne van ez is. De ha kívülállóként beleszöppensz a vasutasok nagy családjába, egészen más világ tárul a szemeid elé. Kicsit fura a zsargon, a stílus, de szerethető és megtanulható.

A tantervet nem ismertetnénk, azt megtalálod a hálón. De valamire föl hívnánk a figyelmet: nincs előkövetelményi rend. Mindenki érti, ugye?

Az órák hangulata bensőséges és oldott. A Vasúti géptan – vagy ahogy a tanszéki zsargonban mindenki emlegeti: tévtan – Balogh Vilmos és Sostarics György tanár urak által előadott tantárgy, ami a még kívülálló kezdők számára nagyon fontos, hiszen itt lehet megtudni, hogy egészen pontosan hogyan épül fel a vasúti jármű, mi hajtja a kereket. Utána fejest ugrunk a járműszerkezetekbe: kerékpár, hordmű, alváz és kocsiszkevény; fékberendezések.

A Dieselmotorok óra etalon: Kovács Endre tanár úr, akit mindenki csak Bandi bácsiként emleget, stílusával és anekdotáival gondoskodik arról, hogy ami ott elhangzik, az megragad az emlékezetben. Persze a vizsgán egy igazi előadóhoz mérten visszaköveteli az év közben elhangzottakat. Előadásain a mai kor embere számára több igen fontos témakörrel is szó esik: a környezetvédelem és a közlekedés kapcsolatáról. (Azt már csak zárójelben jegyzem meg, hogy Bandi bácsi környékén mindig felbukkannak csinos és okos vegyészkaros leányzók.)

A dieselmozdonyos tanulmányokat Szabó András tanár úrral folytatjuk. Emberi gesztusok, humor és nagyon nagy szakmai tudás jellemzi. Mindig szívesen fogad a konzultációk során, és addig magyaráz, amíg meg nem érted, miről is

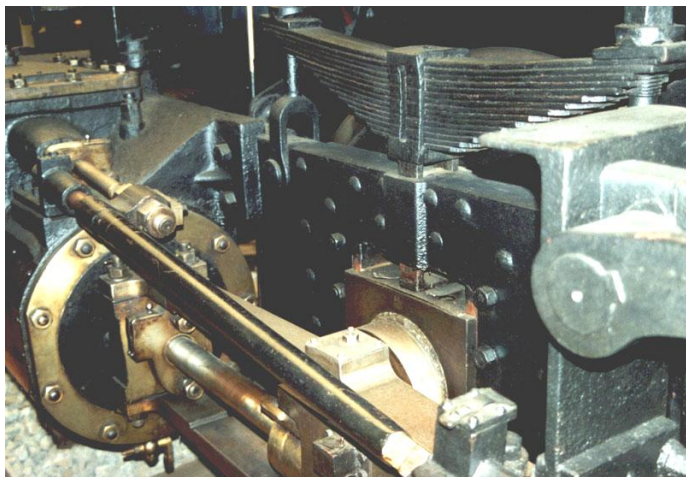
volt szó tulajdonképpen. Aki járt nála Hajtástechnikára, az tudja, hogy az előadásai nagyon jól nyomonkövethetők és jól jegyzetelhetők.

A Villamos vasutak – vagy ahogy mi emlegetjük: a Villanyóra – a villamos mozdonyokról és a hozzájuk kapcsolódó berendezésekről szól. Hillier és Frang tanár urak (Fizika laborról jól ismert, igazi egyéniségek mindketten) minden szükséges szakmai ismeret birtokában tartják az előadásokat. És nem csak a szorosan vett szakmai témákról esik szó, hanem olykor egy manapság nagyon fontos területről is: a mérnöki létről, gondolkodásmódról. De a többi tárgy is hasznos és alapvető, kétség nélkül. Az anyatanszékünk vezetője, a sokak által ismert Zobory tanár úr is mindig készségesen, nagy érdeklődéssel fogad minket, holott nincs is velünk órája.

A társaság: bár kevesen vagyunk, csak rajtunk múlik, milyen. Szakosodás óta rendszeresen összejövünk sörözni a fölöttünk járókkal, a doktoranduszokkal, cukrász-vasutasokkal egyaránt tartjuk a kapcsolatot. A legutóbbi komoly megmozdulás a berlini járműkiállításon való részvételünk volt (lásd a cikket az előző számban), szakmailag és közösségileg is jelentős élmény, nem lehet leírni. Fergeteges sztorik: a vasutas érzéshez ez is hozzátartozik.

Hova lehet elmenni dolgozni? Nem csak a MÁV-hoz (bár ott évi tíz mérnököt is felvennének). Az Állásbörzén sok okl. gépészmérnököt keresnek mindenüvé. Itthon 50–100 kft. vasúti javításra vagy beszállításra van ráállítva, kb. tíz hazai cégnél fejlesztőmunka is folyik. (A legújabb technikai fejlettségi szintre példa: a Ganz Acélszerkezet beszállítóként gyártott a német Intercity Express nagysebességű vasútnak ICE3 forgóvázakat.) Az EU-s piacnyitottság miatt további fuvarozó cégek jelennek meg, ezt mozdonyok bérbéradása, szerződéses javítása kíséri. Ez a jövő, melyhez a szakember nélkülözhetetlen. Ebből nincs túlképzés, a mi helyünk biztos Magyarországon is.

Cápa & Brúnó





Best of Gólyabál

Idén is volt Gólyabál. Az E épület üvegfalain belül jó kis bulit hozott össze nekünk - a Hooligansen és az Enjoyon kívül - a Best of Danubius. Hírhedt énekesükkel, a műsorvezetővel, Abaházi Csabával készítettünk egy riportot a fellépés előtt.

K.: Nem az első alkalom, hogy Közlekkáros Gólyabálon játszatok. Ugye???????

A. Cs.: Az az igazság, hogy nekem a memóriámmal gond van, tehát ilyen kérdéseket ne tegyél fel, mert elképzelhető, de én arra nem emlékszem. Inkább helyszínekhez tudom kötni a fellépéseket. Ebben az épületben mi még nem játszottunk.

K.: Eddig a KEK-en volt a Gólyabál!

A. Cs.: Az igen, ott már játszottunk. Tehát a válaszom akkor igen.

K.: Viccesnek találsz a munkádat?

A. Cs.: A rádiózás maga nem vicces műfaj, csak vannak vicces műsorok. Az enyém olyan, hogy akár történhetnének vicces dolgok, de ritkán történnek. Ez egy magyar zenei műsor, ahol magyar előadókkal beszélgetek, akiktől általában azt kérdezem, hogy mikor lesz új lemez, mi történt velük a múlt héten, és lesz-e koncert. Erről például a Ganxta Zolival nagyon „jól” el lehet dumálni, ő soha sem veszi komolyan a riportokat. A mindenkor legviccesebb riportalanyom Ákos, akiről mindenki azt gondolja, hogy komoly, de valamiért az én műsoromat megtiszteli a poénjaival.

K.: El szoktad mondani a rádióban, ha a haverok elsütnek valami jó poént?

A. Cs.: Ez a jó a rádiózásban, ha történnik valami vicces az életben, el tudod mesélni baromi sok embernek, és ők azt fogják hinni, hogy ez a te sztorid, még akkor is, ha hozzáteszed, hogy nem veled esett meg.

K.: Társaságban központi ember vagy?

A. Cs.: Nem, én is egy ilyen csendes ember vagyok, szeretem hallgatni a többieket. Azt mondják poénos vagyok, pedig csak a nagy nevetéseim miatt hiszik azt az emberek. Tőlem túl sok vicces dolgot nem lehet hallani.

K.: Sztárnak tartod magadat?

A. Cs.: Nem.

K.: Magyarországon van sztár?

A. Cs.: Amikor Robie Williams itt van. Szerintem a sztárság nem csak abban nyilvánul meg, hogy szeretik az emberek, hanem, hogy hogyan él. Itt nálunk talán Friderikusz Sándor, akivel biztos nem futsz össze a metróban vagy a Tescóban.

K.: Van példaképed?

A. Cs.: Nem is igazán példakép, talán inkább követendő példa Jon Bon Jovi és Robbie Williams, a hangjuk és a dalaik miatt. A magyarok közül szeretem Szolnoki Peti és Vikidál Gyula hangját. Még Buza Sanyit említeném meg, aki jó billentyűs és rádiós szakember, jól énekel, tisztelem, meg a főnököm.



K.: Megismernek az utcán?

A. Cs.: Nem, mert rádiós vagyok. Néha a közértben megkérdezik az eladók, hogy hogyan lehetek ott, amikor az előbb még a rádióban voltam. Friderikusszal ellentétben én szoktam éjjel sorban állni a Tescóban, és amikor hosszú hajam volt, többször szólítottak le Kalapács Józsiként. Jó dolog, ha megismernek, de nekem ez nem célom.

K.: Mesélsz egy kicsit eddigi életedről?

A. Cs.: Szekszárdi vagyok, ott jártam ki az iskoláimat, ami azt jelenti, hogy nyolc év általános és egy elektroműszerész szakközépiskola. Úgyhogy most egy érettségizett elektroműszerésszel beszélgettek. Elkezdtem zenélni, majd '89-ben Pestre költöztem egy zenekar miatt. Megalakult a Sing-Sing nevű formáció, ahol tíz évig zenéltem, kiadtunk tíz nagylemezt. Amikor a zenekar már haldoklott, akkor kerestek meg a Danubius Rádiótól, hogy lenne-e kedvem műsort vezetni, és hát volt. Azóta rengeteg műsorom volt, éjszakai, reggeli, hétvégi, kívánságműsor.

K.: Van valami hobbid?

A. Cs.: Megalakult ez a Best of Danubius, ami szinte hobbiszinten működik, sok elfoglaltsággal jár. Vannak azért próbáink, koncerte-





zünk, néha egy gólyabál, és ha lenne több időnk, akkor azt mondhatnánk, hogy gőzerővel, hangsúlyozom, gőzerővel...

K.: Tehát milyen erővel?

A. Cs.: Gőzerővel dolgozunk a lemezünkön. A fontossági sorrend nálam úgy néz ki, hogy az első a család, a második a munka, ami a rádió, és a harmadik a többi, ami a Best of. Ez pont jól kitölti az összes időmet.

K.: Mondhatjuk, hogy kiegyensúlyozott, boldog életet élsz?

A. Cs.: Kiegyensúlyozottnak nem mindig mondható, de határozottan tartalmas, boldog élet ez. Olyan a munkám, hogy megszakadni nem kell, mégis sokan elismerik. Van ez a zenekar, ami tulajdonképpen sikeresnek mondható. Emellett van egy csodálatos családi életem. A lányok a koncerten az első sorban síkítoznak. Ezek után azt mondom, ennél szerencsésebb ember nincs a Földön.

K.: Nézed a Megasztárt?

A. Cs.: Imádom, rajongok érte. Volt egy srác, aki Sing-Sing dalt énekelt. Én írtam! Nem jutott tovább. Az volt a baj, hogy túl nehéz dalt választott.

K.: Szerinted mit csinál egy közlekedésmérnök?

A. Cs.: Vannak ilyenek? Az oké, hogy ti lesztek, de már léteznek? Én azt gondolom, hogy a közlekedésmérnököknek az a feladatuk, hogy a közlekedéssel kapcsolatos összes olyan dolgot előre elvégezzék,

amelyek majd segíthetik a közlekedést. Ez így jó, nem?

K.: Szép mondat volt.

A. Cs.: Én arra gondolok, hogy egy forgalmas csomópontban a lámpákat beállítják, hogy milyen gyakorisággal legyen zöld vagy piros. Meg gondolom köze van egy autópálya megtervezéséhez is.

K.: Nagyon jó!

A. Cs.: Szinte mindent tudok a közlekedés-

mérnökökről.

K.: Közlekedési járművekkel milyen viszonyban vagy?

A. Cs.: A tömegközlekedést ritkán veszem igénybe, inkább autózok. Régebben bringával jártam, hét éve van jogsim, azóta vezetek, hozzátenném, hogy nagyon jól.

K.: Semmi koccanásod nem volt?

A. Cs.: Egyszer volt, talán Debrecenben. A villamos volt a hibás... Mert nem egy lassú bicikli volt. Visszatérve a járművekre, szeretek repülni. Egyszer utaztam egy két-személyes repülővel. Én voltam az utas. Élmény volt. Nagy vágyam egyszer kiugrani egy repülőgépből. Nem az ejtőernyőzés miatt, hanem hogy zuhanjak.

K.: Esetleg valami balhész buszki-rándulás, vicces hajóút vagy...?

A. Cs.: Volt egyszer egy nagy vonatos buli. A régi főnök úgymond „vonat-szerelmes” volt. Az a típus, aki a vonat elé áll, és miután szemből lefényképezi, elugrik. Évente volt ilyen

„Összetartás” buli, amikor kibérelték a nosztalgiavonatot, lementünk Keszthelyig, meg vissza. Minden ingyen volt. Már Kőbányán ittasak voltunk. Nagy élmény, amikor a vonat nem áll meg minden állomáson, nem szállnak fel, nem ülnek be melléd. Volt egy meglepetés, amikor már jöttünk visszafelé, valahol a Balaton partján, egy állomáson felszállt az Irigy Hónaljmirigy. Adtak nekünk egy koncertet. Volt minden. A Garami be volt öltözve haramiának, és mindenkitől elvett minden ékszert. Utána visszaadta. Majdnem lett egy új óram.

K.: Egy utolsó beugratós kérdés, miért a föld alatt jár a metró?

A. Cs.: A metró nem a föld alatt jár, a metró egyhelyben áll, az emberek bemennek és bevásárolnak.

K.: Köszí a beszélgetést.

Hozzátenném, hogy mindez nem jöhetett volna létre, ha nincsenek a szervezők. Köszönjük a Gólyabált!

Noncsi és Eszti

DIÁK HITEL

Ne késd le!

Ha december 15-éig nem adod le a Diákhitel igénylésedet, akkor végleg elesel az őszi félévre járó maximum 125 ezer forinttól.

Ha nincs szükséged pénzre, ne vedd fel a Diákhitelt, viszont ha mégis lenne, a Diákhitelnél „olcsóbb” szabad felhasználású hitelt nem találsz!

Eddig már minden 3. diáktársad élt a Diákhitel nyújtotta segítséggel.

Nem kell beleszakadnod majd a törlesztésbe sem.

A döntés a Te kezében!

Ha nem hiszed, járj utána!

www.diakhitel.hu

T: 06-40-24-00-24



Mellékszakirány-választás

A 2004/2005. tanév tavaszi félévétől ismét meghirdetik a választható mellékszakirányokat.

Mellékszakirányt az a hallgató választhat, aki teljesítette a szakirány-választás feltételeit, valamint a szak és szakirány tárgyaiból legalább 20 kreditet megszerzett.

•Automatikus anyagmozgatás és robotok

- o Meghirdető tanszék: Építőgépek, Anyagmozgatógépek és Üzemi Logisztika Tanszék
- o Felvehetik: összes gépész szakirány, ipari és szállítási logisztika szakirány
- o Létszámkorlát: min. 6, max. 20 fő

•Üzemi logisztika

- o Meghirdető tanszék: Építőgépek, Anyagmozgatógépek és Üzemi Logisztika Tanszék
- o Felvehetik: minden szakirány
- o Létszámkorlát: min. 6, max. 20 fő

•Építőgép üzemeltető

- o Meghirdető tanszék: Építőgépek, Anyagmozgatógépek és Üzemi Logisztika Tanszék
- o Felvehetik: összes gépész szakirány
- o Létszámkorlát: min. 3, max. 20 fő

•Minőségbiztosítás a járműiparban

- o Meghirdető tanszék: Gépjárművek Tanszék, Járműgyártás és -javítás Tanszék
- o Felvehetik: minden szakirány
- o Létszámkorlát: min. 10, max. 70 fő

•Gépjárműprojekt

- o Meghirdető tanszék: Gépjárművek Tanszék
- o Felvehetik: autógépész szakirány
- o Létszámkorlát: min. 10, max. 50 fő

•Közlekedésbiztonsági

- o Meghirdető tanszék: Gépjárművek Tanszék
- o Felvehetik: minden szakirány
- o Létszámkorlát: min. 10, max. 40 fő

•Közúti járművek

- o Meghirdető tanszék: Gépjárművek Tanszék
- o Felvehetik: nem autógépész hallgatók
- o Létszámkorlát: min. 10, max. 40 fő

•Kocsiszelekrény tervező

- o Meghirdető tanszék: Járműváz- és Könnyűszerkezetek Tanszék
- o Felvehetik: minden gépész szakirány
- o Létszámkorlát: min. 6, max. 16 fő

•Biztonságkritikus közlekedési folyamatok irányítása

- o Meghirdető tanszék: Közlekedés-automatika Tanszék
- o Felvehetik: minden szakirány
- o Létszámkorlát: min. 5, max. 20 fő

•Mérnök Menedzser

- o Meghirdető tanszék: Közlekedésgazdasági Tanszék
- o Felvehetik: minden szakirány
- o Létszámkorlát: min. 10, max. 40 fő

•Szállítványozási menedzser

- o Meghirdető tanszék: Közlekedésgazdasági Tanszék
- o Felvehetik: minden közlekedési szakirány
- o Létszámkorlát: min. 10, max. 40 fő

•Logisztikai folyamatok szervezése

- o Meghirdető tanszék: Közlekedésüzemi Tanszék
- o Felvehetik: ipari és szállítási logisztika szakirány
- o Létszámkorlát: min. 8, max. 20 fő

•Közlekedési rendszermenedzsmnt

- o Meghirdető tanszék: Közlekedésüzemi Tanszék
- o Felvehetik: minden közlekedési szakirány
- o Létszámkorlát: min. 8, max. 20 fő

•Repülési

- o Meghirdető tanszék: Repülőgépek és Hajók Tanszék
- o Felvehetik: légi közlekedési szakirány
- o Létszámkorlát: min. 7 fő

•Víziközlekedési

- o Meghirdető tanszék: Repülőgépek és Hajók Tanszék
- o Felvehetik: minden közlekedési szakirány
- o Létszámkorlát: min. 6 fő

•Repüléstudományi

- o Meghirdető tanszék: Repülőgépek és Hajók Tanszék
- o Felvehetik: repülőgépész szakirány
- o Létszámkorlát: min. 6 fő

•Légieszközök

- o Meghirdető tanszék: Repülőgépek és Hajók Tanszék
- o Felvehetik: minden szakirány
- o Létszámkorlát: min. 10 fő

•Járművek hő- és áramlástechnikája

- o Meghirdető tanszék: Repülőgépek és Hajók Tanszék
- o Felvehetik: minden szakirány
- o Létszámkorlát: min. 10 fő

•Hajótervező

- o Meghirdető tanszék: Repülőgépek és Hajók Tanszék
- o Felvehetik: hajógépész szakirány
- o Létszámkorlát: min. 2 fő

•Vasútépész

- o Meghirdető tanszék: Vasúti Járművek Tanszék
- o Felvehetik: vasútépész szakirány
- o Létszámkorlát: min. 1 fő

•Környezetvédelem

- o Meghirdető tanszék: Vasúti Járművek Tanszék
- o Felvehetik: minden szakirány
- o Létszámkorlát: min. 6 fő

•Járműkutatás, járműrendszertechnika

- o Meghirdető tanszék: Vasúti Járművek Tanszék
- o Felvehetik: minden szakirány
- o Létszámkorlát: min. 6 fő



Tudományos Diákköri Konferencia

Azt hiszem a legtöbb közlekesnek csak annyit jelent, hogy ősszel ez biztos nem hétfőre esik és akkor a Dékán néni ad egy szabadnapot, s akkor aztán hosszúhétfőve lesz, sokat iszunk alszunk, no meg ereszd el a hajamat, amíg néhány kockafejű eminens, meg saját magát kínozza mégis bemegy korán reggel az egyetemre és ott vaker valamit. Normáááááális???? TDK azt eszik vagy isszák?

A valóságban mégsem ilyen egyszerű. Ez egy olyan fórumszerűség és egyben verseny, ahol azok a hallgatók, akik valami nem tanrendszerinti, önálló témával foglalkoznak, illetve kutatnak és aztán bemutatják a nagyközönség előtt. A témákat szekciókba osztják, aztán egy bizottság megítélése szerint kialakul valamiféle helyezés. A szekciók első helyezettjei indulhatnak az OTDK-n (Országos Diákköri Konferencia), és képviselik a BME Közlekedésmérnöki Kart.

Ha ez eddig emészthető volt, akkor tekintsük néhány idei résztvevő gondolatát illetve tapasztalatát:

Honnan jött az ötlet hogy TDK-z?

Bálint Péter: Pályázat ösztöndíjra (GE).

Balla Sándor: Korábban is TDK-ztam már (folytatás).

Wiand Ferenc: Pályázat alapján (GE).

Vermes Zoltán: Felvettem a CFD áramlások numerikus modellezése nevű tantárgyat, melyből TDK-zni kell.

Keresztes Péter: Amit csináltunk, megérett a bemutatásra.

Kovács Gergely Péter: Nyaramat a tanszéken töltöttem és ott, mint probléma találkoztam ezzel a témával.

Milyen nehéz felkészülni, mennyi idő?

B.P.: Attól függ, hogy milyen szintű munkát készítek. Nekem kb. 6 hónap kemény munkám fekszik benne.

B.S.: Témafügő, az elérendő cél határozza meg.

W.F.: Nehéz rá felkészülni. Egyedit kell alkotni, ehhez több hónap szükségeltetik.

V.Z.: Egy éve tanulmányozom a témát, komoly matematikai és számítástechnikai ismereteket igényelt.

K.G.P.: A témához kapcsolódó szakirodalom felkutatása a legrosszabb. Kitaláltam valamit, aztán utána kellett olvasnom, miért is így a legjobb.

Mennyit kell utánajárni, honnan szerzel anyagot?

B.P.: Sok utánajárással könyvtárból, internetről, egyetemi munka során.

B.S.: A témavezető (dr. Lovas Antal) segített az anyagok keresésében.

W.F.: Témavezetők, tanárok, külső cégek segítségével, internetről.

V.Z.: A tanszék oktatóitól, inter-
netről.

K.G.P.: Dr. Rácz Gábor egyetemi adjunktus nagy segítségemre volt, így az anyagszerzés területén is. Másik forrás az internet.

Mennyire segítőkészek a tanárok?

B.P.: Maximális segítőkészséget tapasztaltam.

B.S.: Rendkívüli ?

W.F.: Akihez fordultam az segítőkész volt. Gyakran jobban, mint általában.

V.Z.: Nagyon. Rendszeres konzultációt igényel.

K.G.P.: Készségesek. De azt gondolom, hogy az oktatók akkor segítőkészek, ha látják a diákban a tenni akarást.

Előnyei? Megérte?

B.P.: Tapasztalat egy témával kapcsolatos munkában.
Későbbiekben sokat segíthet például a csapatmunkában.

B.S.: Lesz egy terület, amelyet jobban átlátok. Megtanulunk irodalmat feldolgozni és szöveget (érthetően) megszerkeszteni.

W.F.: Azonos témájú diplomaterv esetén egyszerűbb a diplomázás. Esetleg szakmai gyakorlat szerzése.

V.Z.: Megéri, mert jár érte pénzjutalom és természetesen szakmai elismerés. Jól el lehet mélyedni olyan témában, ami érdekel vagy éppen hasznos.

K.G.P.: Jól mutat az önéletrajzban.

Honnan veszel témát?

B.P.: Pályázat részeként készült a TDK, így a téma adott volt.

B.S.: Az oktató által felajánlottak közül választottam.

W.F.: Esetemben adott volt a pályázat témájában.

V.Z.: A tanszéken (RHT) foglalkoznak ezzel, ott ajánlották.

K.G.P.: Ezen dolgoztam idáig.



Keresztes Peti



	I.díj	II.díj	III.díj	Dicséret	Konzulens
Járműfejlesztés szekció	Horváth András (Innotech különdíj)	Bauer Péter	Szabolcska Ferenc, Szűcs Tamás	Róna Dániel	Hadházi Dániel
				Bózsavári Gábor	Koleszár Péter
konzulensek	Dr. Balogh Vilmos	Dr. Gausz Tamás	Dr. Finichiu Liviu	Nagy András	Dr. Gausz Tamás
				Vermes Zoltán	Veress Árpád
Logisztika szekció	Fodor Júlia	Rákli Éva	Zám Edina	Sütő Csaba,	Bóna Krisztián, Kiss Norbert
				Ferenczi László,	Nagy Zoltán
konzulensek	Bóna Krisztián	Bóna Krisztián, Kiss Norbert	Molnár Balázs	Lukácsy István	Bóna Krisztián
Anyagtudományok és alkalmazásuk szekció	Szabó Attila (Rektori különdíj)	Pető István Norbert	Balla Sándor	Beneda Károly,	Dr. Pásztor Endre
konzulensek	Dr. Lovas Antal, Kalincsák Zoltán	Dr. Sánta Imre	Dr. Lovas Antal, Bárdos András	Bózsavári Gábor	Dr. Borbás Lajos, Kalincsák Zoltán
Automatizálás szekció	Bauer Péter	Beneda Károly, Keresztes Péter	Várhegyi Zsolt	Kovács Gergely Péter,	Dr. Rácz Gábor
				Vida Péter,	Bóna Krisztián, Dr. Gyenes Károly
konzulensek	Kulcsár Balázs	Szabó Géza	Dr. Béda Péter, Dóra Sándor	Joó András,	Dr. Kulcsár Béla, Gódor Balázs, Hajdu Sándor
				Nyerges Péter	Balogh Levente
Közlekedéstervezés, -fejlesztés szekció	Talabér Lajos	Karsa András	Kibédi-Varga Lajos, Varga Róbert	Török Árpád	Dr. Tánczos Lászlóné
				Nagy Ákos	Dr. Legeza Enikő
konzulensek	Dr. Tarnai Géza, Dr. Sági Balázs	Dr. Csizsár Csaba	Dr. Debreczeni Gábor	Kopján-Kiss Gábor	Dr. Kloknicser Imre



Underground

Füstölő gumik, duruzsoló motorok, villogó neoncsövek, szebbnél szebb lányok, decibelek és álom autók minden mennyiségben. Ezek kellene egy jó gyorsulási versenyhez, no meg a jó hangulat. Október 22-én /sajna/ befejeződött a 2004-es gyorsulási verseny sorozat a Hungaroringen. Erről szeretnék néhány sort írni.

Nem mondom, hogy régi motoros vagyok eme téren, mivel én is csak idén fertőzödtem meg az éjszakai gyorsulás szellemével. Nos, az egész április 11-én kezdődött. A boxutcába érve mindenhol autó és motor csodák vártak. Mint pl. a gyorsulási versenyek hivatalos négykerekűje, egy régi Chevrolet Camaro, mely idén öltött új külsőt. Sok érdekes és szebbnél szebb gépcsodával találkoztam, de a hely-



hiány miatt, csak a legnagyobbakról és a legkülönlegesebbekről szeretnék szót ejteni. A legjobb versenyek nyár környékén voltak. Ekkor már mi sem fagyoskodtunk a gold tribün tetején és az időeredmények is megjavultak. A motorok 6-7 s körüli időket mentek azon a bizonyos 201 m-en. Őket csak Csabika piros Lanciaja, valamint egy nitróval és két arasz széles kerekekkel ellátott fehér Camaro tudta megszorongatni, lealázni (300 ill. 500 LE). Az esték melege kellemes mellékhatással voltak a Seat stand egyes hölgy tagjaira, akik míg szórólápokát és cukorkákat osztogattak, igencsak hiányos öltözékben voltak, és nagy örömeinkre nem elleneztek a fotózkodást. :)



Hát igen!... A kép magáért beszél. Nekem is volt szerencsém középük állni. :)

Az év folyamán számos régiség is kitévedt nemcsak a ringre, de a pályára is. Mintpl egy tűzpiros MG kabrió, vagy egy 8,2 l-es, benzint zabáló amerikai monstnum, amely még a gumiszőnyeget is maga alá gyűrte! A háttérzenéről az E-klub valamint a kocsikba épített hangfal és mélynyomó rendszerek gondoskodtak. Közülük is kiemelnék egy igazi gyöngyszemet: egy Audit...



Ezek mellet még kismillió álomautó is tündökölt az éjszakában. Subaruk minden mennyiségben, injektoros Audik, szöcskék, Corvette, S2000-ek, GMC, Porsche Carrera, 350 Z, 50 millás merci, antik Chevy, Forma 5-ös és Forma 3-as versenyautók (utóbbi tört össze

látványosan Németországban), Celica GT, az ikermotoros zöld trabi, Integra Type-R, BMW-k, nitrós drag motor, Maseratik, RX-8, és egy igazi kuriózum: Dodge Viper / RT10 & 500 ló!



A hangja meg, mint a muzsika.

A szervezők jó pár kellemes és látványos meglepetéssel is szolgáltak. Volt streetfighter show, gyorsult mentő igazi kismotor ellen (de tényleg kicsi), nyeremény gyorsulás az anyósülésen, Zengő Zoltán mellett egy Seat Leon versenyautóban. A jókedvet tovább fokozták a műsorvezető beszélései mind a versenyzőknek és mind azoknak, akik nem voltak hajlandók lemaszni a boxutca plexijéről. („A biztonságiak vazelinval fognak odamenni, ha nem másztok le!”- A közönség meg hangos füttty koncertbe kezd.)

Ez volt dióhéjban a 2004-es évad, de jövőre mindenkinek érdemes lesz kilátogatni az **50.** gyorsulási versenyre!!! Ha több infó kell, vagy képeket szeretnétek letölteni, keressétek fel a www.bhst.atw.hu honlapot. (De nálam is van sok-sok fotó.)

Simi



Gumicsirkés – „szerintem”-es rovat

E hónapban a hölgyeké a főszerep, hiszen két olyan filmről lesz szó, melyek főhősei a gyengébbeknek nevezett nem képviselői.



Elcsépett kérdés: mit tennél, ha már csak egy hónapod lenne hátra? Két végén égetnéd, vagy magadba szállnál? Felkeresnél régi ismerőseket, vagy lezárnád a kapcsolataid? Söröznél a Habárban rogyásig, netalán kihasználnád az időt, és befejeznéd azt a fránya tengelykapcsolót?

Isabel Coixet filmjében a huszonhárom éves, kétgyermekes anya Ann kénytelen feltenni magának a fenti kérdést, mikor egy rosszullet után megtudja a kórházban, hogy gyógyíthatatlan beteg.

Ettől azonban a film még lehet ugyanúgy rossz, hiszen ilyen történetismertetést bármelyik tévéújságban olvashatunk, miközben az esetleges mondanivaló (ha van egyáltalán) elveszik két reklám között.

Ami miatt *Az élet nélkülem* mégis kilóg a sorból, az a sallangmentes megvalósítás. Nincsenek ötpercenként nagy összeborulások, monszunszerű könnyzáporok, égig érő fájdalom. A kezdeti megrázkódtatás után ugyanis a főhősnő (Sarah Polley; hol van már a *Váratlan utazás*, igaz azóta volt már *Holtak hajnala* is), rendezői gondolatait, és máris kész a lista: „Amit meg kell tennem, mielőtt

meghalok”. Ezután pedig a vergődés helyett másfél órán keresztül láthatjuk a megvalósítás lépéseit.

Azért ne várjon senki mókás kikapcsolódást, a film kicsit depis, mégis ajánlom mindenkinek; közben úgyszólván azon gondolkodol, Te mit csinálnál hasonló helyzetben. Evezünk könnyedebb vizekre!

Meggyőződésem, hogy vannak olyan filmek, melyekre férfiember csak akkor ül be, ha azt ura (pardon: asszonya) egyenesen megköveteli tőle. Ennek viszonylag egyszerű oka van: a fiúk jobban szeretik a gyors és véres elhalálozást a hosszú, könnyes-érzelmes búcsúzásnál, melyet viszont a lányok részesítenek előnyben (*A földlakók nemi élete* után szabadon). Ennek a tételnek megfelelően én is csak az asszony hívó szavára voltam hajlandó megnézni az „ős-szingli” Bridget Jones legújabb kalandját. A teljesség kedvéért elmondanám, hogy az első részt is láttam (az azóta már megszűnt Baross Moziklubban annó), sőt tetszett is: bájosnak találtam Renée Zellweger csetlését-botlását, küzdelmét a kilókkal, a dohányzással és persze a férfiakkal (nem is szólva a különböző ruhadarabokról, úgymint tundra-bugyi és playboy-nusztis jelmez). Azért azóta eltelt néhány év, és a Helen Fielding jóvoltából köztudatba került, új és aktuális témából sokan, sokféle módon merítettek (lásd *Szex és New York*, *Terézanyu*). A szinglilét lassan divattá vált, de legalábbis teljesen hétköznappossá és legkevésbé sem szégyellnivalóvá. Egyszerű himneműként úgysem tudnék érdemben többet hozzászólni a dologhoz, tehát térjünk most vissza a filmhez. Szóval a sztori ott folytatódik, ahol az első rész végén abbamaradt, annyi különbséggel, hogy Bridget azóta láthatóan teltebb lett, és akkor még finoman fogalmaztam. A korábbi egészséges teltkarcsúságot (értsd: „van rajta mit fogni”) felváltotta a tényleges

kövértség, főleg igaz ez fenék- és melltájékon (bár Ms. Jones a sztori szerint is hízott néhány kilót). Ezen kívül nem sok mindenben változott. Anglia leghíresebb „vénlány-jelöltje”: dohányzik (bár már csak suttyomban), műsort vezet (a tűzoltórudas afférhoz hasonló sikerrel: az ejtőernyős riport disznóólas landolással), szeretetre és szexre éhes, és hihetetlenül ügyetlen (például: erotikus hívás a kihangosított telefont használó, éppen külföldi nagykövetekkel tárgyaló Darcy-nak). És a pasik: természetesen Mark Darcy (alias Colin Firth, még mindig jó választás), az arisztokratikus, karót nyelt ügyvéd és (többször) megértő partner, és persze az örök fekáliakeverő – és mellel a regény folytatásában eredetileg nem szereplő – Daniel Cleaver, a mocsok macsó, nőfaló riporter (hiába: Hugh Grantet nem lehetett kihagyni a buliból). A sztori menete adott (járunk – nem járunk – mással járok – bunyóznak – rájövök, hogy tévedtem – bocsi-bocsi – lámúr), váratlan csattanóra ne számítsunk, de akinek tetszett az első rész, az a másodikban sem fog csalódnai, aki pedig az első sem látta, az töltse le... izé... akarom mondani kölcsönözze ki, hiszen a műfaj alapkövéről van szó.

A *Bridget Jones: Mindjárt megőrülök!* esetében összességében közepesnél kicsivel jobb mozirol van szó, de őszintén szólva ez kevés egy olyan romantikus vígjátéktól,



Filmes játék

melynek szkriptjét Helen Fielding, Richard Curtis (*Négy esküvő és egy temetés*, a *Sztárom a párom*, a *Fekete Vipera*-sorozat szkriptjei és a randifilmek legjobbjai, az *Igazából szerelem* rendezése fűződik a nevéhez), Andrew Davies (*A panamai szabó*, *Bridget Jones naplója*) és Adam Brooks (*Francia csók*, *Átkozott boszorkák*, *Wimbledon*) együttesen hozta össze.

Egyik barátom kénytelen-kelletlen végignézte a *Büszkeség és balítéletet*, asszonyapjítás egyik kedvencéről lévén szó. Ehhez képest a *Bridget Jones: Mindjárt megőrülök!* tiszta felüdülés! Értékelés (www.imdb.com):

Az élet nélkülem (My Life Without Me): 7,6* a 10-ből

Bridget Jones: Mindjárt megőrülök (Bridget Jones: The Edge of Reason): 6,0* a 10-ből

Alább olvashattok három párbeszédet három filmből. Kérdés a film címe és hogy kik beszélgettek.

1.

-...ha mindenáron trágával kell mutatkoznod, megkérhetlek, hogy légy diszkrétebb!

-Ezt most hogy érted?

-Mint tudod, füvet termesztünk, ugye?

-I-igen.

-Te pedig megjelenysz egy belőtt csajjal és egy zsák trágával, miközben nem úgy nézel ki, mint egy kibaszott hobbikertész!...

2.

-Hallottam, már korábban is voltál ilyen helyzetben.

-Így is van.

-Húha, haver. És akkor mit csináltál?

-Meghaltam.

3. (Három személy)

-Egy kilométer.

-Kettő.

-Richard?

-Nem tudom. Amerikai vagyok.

-Na és?

-Mér földben gondolkodom.

Helyes megfejtéseket a kozhir@kozlekkar.hu-ra küldjétek!

Kövi

Paulo Coelho: Az alkimista

Paulo Coelho, a világszerte népszerű brazil író főművének számít ez a könyv. Hazánkban még nem olyan ismertek az alkotásai, mint a világ más tájain, de az utóbbi időben egyre több regénye jelenik meg magyar fordításban. Az alkimista egy utazásról szól, az élet értelmének kereséséről, az álmok jelentéséről és persze azért egy kicsit a szerelemről is. Ezt az egészet Coelho egy misztikus burokban tálalja számunkra egy kis alkímiával megfűszerezve.

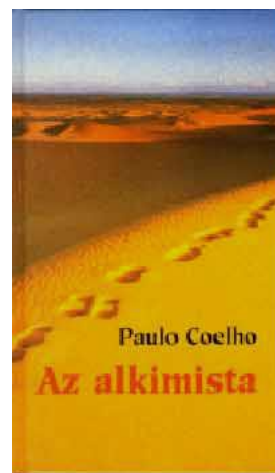
A regény főhőse egy andalúziai pásztorfiú, Santiago, aki elhagyta szülőfaluját, hogy pásztor legyen, és szabadon barangolhasson. A történetébe ott kapcsolódunk be, amikor még Spanyolországban legelteti juhait. Egyik éjjel újra átéli egy visszatérő álmát, majd találkozik egy titokzatos idegennel. A rejtélyes férfi segít megérteni a látomásait és rábeszéli, hogy bízson megérzéseiben, kövesse a kapott jelek által mutatott

utat. Ekkor feladja addigi életét, és elindul Egyiptom fele, a piramisokhoz, hogy megtalálja a Kincset az álmaiból. Itt kezdődnek a bonyodalmak...

A történet talán nem hangzik túl izgalmasnak, de ennek a könyvnek nem is ez a lényege, hanem az a filozofikus háttér, ami a dialógusok mögött húzódik meg. Még a legegyszerűbb, pár mondatos párbeszéd, vagy egy-két soros anekdota is tartalmaz elgondolkodtató eszmefuttatásokat, és ezek közérthető nyelven vannak megfogalmazva, úgyhogy bárki számára megfoghatóak. Úgy gondolom pont ez a legfőbb értéke a regénynek, hogy habár a történet nem nevezhető mainak, de a mondanivalója nagyon is aktuális ebben a - talán már elcsépelten - rohanónak nevezett világunkban. Ezek az elmélkedések az emberi sors eleve elrendeltségének kérdéseit boncolgatják, illetve azt, hogy mennyi

beleszólásunk van életünk alakulásába. Az alap gondolat az, hogy mindenkinek van egy „személyes története”, és ha elég bátrak vagyunk küzdeni, és bízni a megérzéseinkben, akkor sikerülni is fog beteljesíteni.

Persze a könyv sokkal összetettebb és érdekesebb annál, hogy pár sorban össze lehessen foglalni mindazt, amiről szó van benne. És nem tudom más olvasókból mit vált ki, de nem túl hosszú, elég pár óra szabadidő hozzá, esetleg egy nyugalmas este, úgyhogy mindenképp érdemes egy próbát tenni vele, szerintem...



Csárli



Iron Hook - 2004 ősz

Bár már a legjobb nyolc mezőnye is kialakult, de csak most van alkalom beszámolni arról, hogy mi is történt az elmúlt 10 hét alatt a dühögőben.

Mint azt már az előző írásomból és a honlapról is tudhatja mindenki, e félévben 42 csapat nevezett bajnokságunkra. A negatívumok közé sorolható, hogy rendkívül elszaporodtak a mérkőzés-halasztások, illetve -lemondások, annak ellenére, hogy a nevezéskor megadott „rossz időpontokra” egyik csapatnak sem osztottunk meccset.

Sajnos sokan nincsenek tisztában az Iron Hook (és sok más bajnokság, kupa) íratlan szabályaival. Attól még, hogy egy csapatnak nincs esélye a továbbjutásra, még kutya-kötelessége lejátszania a hátralévő mérkőzéseit (és nem hazamenni vagy csak három játékosal megjelenni), hiszen: ad 1, itt a részvétel és a mozgás öröme a legfontosabb, és az eredmény csak sokadlagos tényező;

ad 2, a bajnokság azon szakaszában, ahol már számít az eredmény is, döntően befolyásolhatja a csoport sorrendjét. Természetesen, akinek nem inge...

I. csoportkör

A csoport

A Guminyúl és az Okos csapata került tovább a második körbe, habár a Deportivo – Nyakonrúglak csapatának is sokáig esélye volt a továbbjutásra. Negatív meglepetés a Stihl korai búcsúja, tőlük sokan - leginkább önmaguk - többet vártak. A Passz elég korán passzolta ezt a szezont, míg a

Kiffröccsről kiderült, hogy már éppen hogy csak van valami a műanyagpohár alján.

A csoport											
1.	Guminyúl	5	4	1	0	22	-	6	13	p	
2.	Okos	5	3	2	0	15	-	8	11	p	
3.	HaBár-Dep.Ny.	5	3	1	1	16	-	13	10	p	
4.	Stihl	5	2	0	3	17	-	20	6	p	
5.	Passz	5	1	0	4	12	-	23	3	p	
6.	Kiffröccs	5	0	0	5	4	-	16	0	p	

B csoport

Az FC T4 nem hagyott kétséget arról, hogy ismét a legjobbak közé pályázik. A gumibogyószörpöt szippantó Gumimacik is bekerültek a következő kanyarba, míg a csoport szenzációja a Jómunkásember FC pontszerzése volt, úgy hogy 2-4-ről álltak föl Schäfiék az Easy Rider ellen. A Tarhonyák pedig csak egy győzelemre voltak a második körtől.

B csoport											
1.	FC T4	4	4	0	0	50	-	7	12	p	
2.	Gumimacik	4	3	0	1	36	-	10	9	p	
3.	Tarhonyák	4	2	0	2	12	-	24	6	p	
4.	Jómunkásember	4	0	1	3	5	-	31	1	p	
5.	Easy Rider	4	0	1	3	10	-	41	1	p	

C csoport

Talán a leginkább kiegyensúlyozott csoportnak indult ez a csoport, ami a G Pont visszalépését követően be is igazolódott, hiszen az S Team SE-n kívül mindhárom csapatnak jó esélye volt a továbbjutásra, de ez a Banyekoknak és a Nem tudomnak sikerült míg a Hunor 407-nek nem.

C csoport											
1.	Banyekok	4	3	1	0	21	-	10	10	p	
2.	Nem tudom	4	3	0	1	15	-	12	9	p	
3.	Hunor 407	4	2	1	1	11	-	6	7	p	
4.	G-Pont	4	1	0	3	12	-	10	3	p	
5.	S-Team SE	4	0	0	4	6	-	27	0	p	

D csoport

A csoportból a CSMBH és a Maus FC jutott tovább, míg a Fapuma épphogy lemaradt a második körről. A HP FC-nek és a Rapidnak sajnos esélye sem volt.

D csoport											
1.	CSMBH	4	3	0	1	22	-	7	9	p	
2.	Maus FC	4	3	0	1	25	-	12	9	p	
3.	Fapuma	4	3	0	1	15	-	18	9	p	
4.	HP FC	4	1	0	3	7	-	14	3	p	
5.	Rapid	4	0	0	4	6	-	24	0	p	

E csoport

Itt is a papírforma szerint alakult ki a végső sorrend: továbbmentek Miléék és a Papa, a Tomboló Gyöngytyúkoknak, a Spontánnak és az Elsősöknek nem sikerült ez a bravúr.

E csoport											
1.	Miletics Laciék	4	4	0	0	25	-	5	12	p	
2.	Papa	4	3	0	1	24	-	15	9	p	
3.	TGY Pözső Se	4	2	0	2	17	-	20	6	p	
4.	FC Spontán	4	1	0	3	12	-	26	3	p	
5.	Elsősök	4	0	0	4	10	-	22	0	p	

F csoport

Meglepetésre a sokszoros legamatőrebb csapat, a Super Light nyerte, mögöttük a „nehéz fiúk”, a 420 kg végzett a második helyen. Az előző szezón egyik meglepetéscsapata, a Hey Bobby nem tudta megismételni remek szereplését, csak a harmadik helyet szerezték meg. A Ropi is csak egy pontra volt a továbblépéstől, a Foccantás azonban csak epizodista volt ebben az ötösben.

F csoport											
1.	Super Light	4	3	0	1	20	-	13	9	p	
2.	420 kg	4	2	1	1	29	-	8	7	p	
3.	Hey Bobby	4	2	1	1	31	-	16	7	p	
4.	Ropi	4	2	0	2	13	-	18	6	p	
5.	Foccantás	4	0	0	4	10	-	48	0	p	

G csoport

Csak A Csajok tudták legyőzni a csoport élén végző Rába Stockot. A második helyre a helyenként igen jól játszó elsős csapat a Szakadt Szakaszt futott be, megelőzve ezzel a Hullócsillagok néven induló exVeszett Kutyákat. A Möhhe és a Massive Attack nem tudott beleszólni a csoport esélyeseinek küzdelmébe.

G csoport												
1. Rába Stock	5	4	0	1	46	-	22	12	p			
2. Szakadt Szakaszt	5	4	0	1	33	-	23	12	p			
3. Hullócsillagok	5	3	0	2	32	-	31	9	p			
4. Möhhe	5	2	0	3	42	-	32	6	p			
5. Massive Attack	5	1	0	4	17	-	33	3	p			
6. A Csajok	5	1	0	4	24	-	53	3	p			

H csoport

A két továbbjutót a sorsoláskor borítékolni lehetett, csak a csoportelsőség volt kérdéses a Mi FC és a 5 Non Blondes között. A Csel-C-nek csak egy meccsen múlt a továbbjutás, hiszen a 5NB ellen ki-kimeccset játszottak. A Long Boys és a Betonkeverő Diesel Power nem játszott fajsúlyos szerepet ebben a csoportban.

H csoport												
1. Mi FC	4	4	0	0	39	-	9	12	p			
2. 5 Non Blondes	4	3	0	1	31	-	11	9	p			
3. Csel-C	4	2	0	2	24	-	11	6	p			
4. Long Boys	4	1	0	3	11	-	45	3	p			
5. Betonkeverő DP	4	0	0	4	9	-	38	0	p			

II. csoportkör

I csoport

Guminyúl - Banyekok 1 - 4
Guminyúl - Szakadt Szakaszt 3 - 0 (játék nélkül)
420 kg - Banyekok 2 - 1
Banyekok - Szakadt Szakaszt 5 - 2
Guminyúl - 420 kg 4 - 3
420 kg - Szakadt Szakaszt 3 - 0 (játék nélkül)

Tomiék ismét jól jöttek ki a pontazonosságból, így a 420 kg és a Banyekok jutottak a legjobb 8 közé.

I csoport												
1. Banyekok	3	2	0	1	10	-	5	6	p			
2. 420 kg	3	2	0	1	8	-	5	6	p			
3. Guminyúl	3	2	0	1	8	-	7	6	p			
4. Szakadt Szakaszt	3	0	0	3	2	-	11	0	p			

J csoport

Rába Stock - Miletics Laciék 0-0
Nem tudom - Okos 6 - 3
Miletics Laciék - Nem tudom 12-3
Okos - Miletics Laciék 2 - 9
Nem tudom - Rába Stock 3 - 13
Okos - Rába Stock 0 - 3 (játék nélkül)

J csoport												
1. Miletics Laciék	3	2	1	0	21	-	5	7	p			
2. Rába Stock	3	2	1	0	16	-	3	7	p			
3. Nem tudom	3	1	0	2	12	-	28	3	p			
4. Okos	3	0	0	3	5	-	18	0	p			

K csoport

Mi FC - Super Light 8 - 0
Gumimacik - Maus FC 1 - 6
Super Light - Gumimacik 3 - 0 (játék nélkül)
Maus FC - Super Light 6 - 3
Maus FC - Mi FC 2 - 3
Mi FC - Gumimacik 3 - 2

Dömééknek nem okozott gondot megnyerniük a csoportot, mellettük még a Maus FC került a következő szakaszba.

K csoport												
1. Mi FC	3	3	0	0	14	-	4	9	p			
2. Maus FC	3	2	0	1	14	-	7	6	p			
3. Super Light	3	1	0	2	6	-	14	3	p			
4. Gumimacik	3	0	0	3	3	-	12	0	p			

L csoport

FC T4 - CSMBH 1 - 1
Papa - 5 Non Blondes 1 - 4
CSMBH - 5 Non Blondes 2 - 1
Papa - FC T4 2 - 9
CSMBH - Papa 7 - 2
FC T4 - 5 Non Blondes 4 - 0

Az FC T4 és a CSMBH teljesen megérdemelten végzett a csoport élén.

L csoport												
1. FC T4	3	2	1	0	14	-	3	7	p			
2. CSMBH	3	2	1	0	10	-	4	7	p			
3. 5 Non Blondes	3	1	0	2	5	-	7	3	p			
4. Papa	3	0	0	3	5	-	20	0	p			



A negyedöntők párosítása:

Banyekok - Rába Stock

Mi FC - CSMBH

420 kg - Miletics Laciék

FC T4 - Maus FC

Legfrissebb információk az Iron Hookról: www.kozlekkar.hu/IronHook.

Manci



Ízlelő

Részeses kifli

Hozzávalók: kiflik (másnapos, vagy még régebbi), fehérbor, cukor, őrölt fahéj, tört szegfűszeg, lekvár, tojás, liszt, olaj

Elkészítés: A kifliket egyenként négy darabra vágjuk. A bort ízlés szerint édesítjük. A kifli darabkákat megforgatjuk a borban (NEM szabad eláztatni!). A megmaradt „szőlőlét” összekeverjük 2 felvert tojással, fél tasak őrölt fahéjjal, 2-3 evőkanál lekvárral és egy kis tört szegfűszeggel. Majd annyi lisztet adunk hozzá, hogy a palacsintatésztnál kicsit sűrűbb masszát kapjunk. A kifliket egyenként megforgatjuk a tésztában, és bő, forró olajban kisütjük.

Fogyaszthatjuk simán, pudinggal, lekvárral, esetleg vaníliás cukorral és reszelt citromhéjjal kikevert tejföllel vagy túróval.

Megjegyzés: 4 db kiflihez min. 5dl borra van szükség. Vásárlásnál ne csak a kifli „szomjúságára” gondoljunk, hanem a sajátunkéra is, így nem árt rögtön 1 üveg borral többet venni. Azonban a sütés előtt a pohárba töltéssel, sok kis kóstolgatással csínján bánjunk, mert nem túl szerencsés a forró olajban a kifli mellett nekünk is megmártózni.

Ez az édesség nagyon egyszerű, gyors és annyira finom, hogy még az abszolút sörbarátoknak is ízleni fog.



Reméljük minél több embernek sikerült kedvet csinálnunk a finomság kipróbálásához. Mindenkinek nagyon jó étvágyat kívánunk!

Edina és Mancsi

Borsodi gyors



HaBár

Szórakoztató és Élménycentrum
www.habar.hu

Baross Gábor Kollégium XI., Bartók Béla út 17.

(06/1) 463-29-03

(06/70) 290-69-58

Szolid árakkal

Folyamatos akciókkal

Italkülönlegességekkel

SörRopogtatnivalókkal

Csocsóval, Dart's-szal

Koktélbárral

Várunk benneteket szeretettel

Hétfőtől - Csütörtökig 19:00 - 2:00 -ig
(Hétfévenként rendezvényszervezésével)



Itt Te is lehetsz MegaSztár...

Sziasztok!

Közelednek a várva várt ünnepek és az egyáltalán nem várt vizsgaidőszak. A vizsgák nehézségein enyhíteni nem tudunk, legfeljebb a köztük fennmaradó, reményeink szerint kellemesen telő időre adhatunk egy kis kikapcsolódást. Karácsonyi különkiadásként egy extra hosszú focimeccsre hívunk minden érdeklődőt: a helyes megfejtő jutalma ezúttal az ábrához tartozó poén. (Na jó, egy sör.)

Áldott karácsonyt és eredményes vizsgaidőszakot!

	Z	S	A	I	Z	S	E	R	I	E	T	I	N	E	V	E	T	Y	A	R	D	
	V	I	A	N	A	N	T	I	V	A	L	E	N	C	I	A	N	Á	S	T	E	
	A	E	Z	O	L	I	T	L	L	Á	Z	S	Á	R	R	É	Ó	G	R	A	S	
	L	N	L	E	É	Á	C	Á	I	Z	S	Á	K	Á	M	M	L	T	I	S	Z	
	A	D	I	N	G	E	L	N	T	R	É	S	M	T	E	S	S	P	Ü	E	T	
F	H	N	A	L	T	A	M	L	A	G	R	I	S	G	N	A	Ó	T	N	S	I	F
F	O	E	K	Ö	T	Í	R	U	G	R	Ű	E	A	M	E	R	I	K	A	L	L	F
F	L	U	I	C	C	A	N	O	B	I	F	R	A	K	T	Á	L	S	G	O	L	F
F	Á	T	Á	N	I	É	G	V	N	A	O	E	T	O	N	Ó	K	I	W	O	Á	F
F	Ő	R	A	T	V	N	A	É	K	P	L	R	L	I	G	O	R	L	G	O	C	F
	D	O	I	L	N	E	A	Í	B	A	I	L	T	T	R	Y	R	N	É	L	I	
	K	N	Z	S	Á	A	R	T	A	Ó	A	R	L	M	A	Á	Á	T	Á	D	Ó	
	Á	G	Y	A	Z	A	K	Z	I	H	Á	L	E	V	É	L	Z	R	U	N	Z	
	L	B	Ó	E	K	O	M	M	U	T	A	T	I	V	I	T	Á	S	A	E	O	
	A	G	R	Á	S	Á	L	R	O	D	N	Á	V	K	E	L	É	L	L	K	N	

Első féldő:

olasz matematikus (Leonardo Pisano) – fordított – liheg – fa dísz – tűz jele – ütős labdajáték – törtdimenziójú alakzat – függ – ipari egységek – maga, népiesen – az egyik égtáj – long wave – német farkas! – barkácsszerszám – a buddhizmus egyik ága – kacag – kolléga – édesség – szintén – szárnyas címerállat – páratlan szilfa! – levél latinul – (kémiai) másalakúság – tolvajnyelv – a görög abc utolsó betűje – földrész – angolul kérdez! – kripton vj. – retesz – ha angolul! – nem ismert dolgot felfedez – reinkarnáció – számos – német filozófus (Immanuel) – tantál vj. – nála lentebb – értékes kártyalap – ... és itt a bíró sípja az első féldő végét jelzi.

Második féldő:

pingál – nyit – tetejére repül – lítium vj. – Ábrahám fia – néma Ákos! – bánt – testrész – görget – pénzmag – német tizenegy – a Napkirály népe – logikai kizáró vagy – kihalt óhéber kori nyelv –



kegyetlen – semleges töltésű részecske – vág – világos szín – nála lentebb – fekvőhelyet igazít – hosszúnyakú állat – piktor alkotása – angol hosszsmértékegység – lepárlás – O_3 – semleges töltésű részecske – salétomsav sója – elsüllyedt luxushajó – orosz uralkodó – régi hosszsmértékegység, cca. 78 cm – aszkéta – tesz – felcserélhetőség – aszal – hármas embercsoport – kiáltozik – jó célzás eredménye – vak thébai jós – susog az avar – duzzasztómű – kendertörő eszköz – kötést lazít – német mérnöki szabvány – nemesgáz – hiszékeny – határozatlan helyen – néma Olaf! – ... és vége a második féldőnek.

Balázs



**AKÖZLEKKARI HALLGATÓI
ÖNKORMÁNYZAT
PÁRTSEMLEGES,
NEM ORSZÁGOS,
NEM LEGKEDVELTEBB,
NEM NAPILAPJA**

Szerkesztőség:
**1114 BUDAPEST, BARTÓK
BÉLA ÚT 17. FSZ. 8-9.**
TEL/FAX.: 1/463-3780
E-mail:
kozhir@kozlekkar.hu
www.kozlekkar.hu/kozhir

Felelős kiadó:
Balogh Cenzúrázva!!! Levente
HÖK elnök

Felelős szerkesztők:
Radok Mostnincsnevem Edina
Györkös Miazalapzárta?László

Főszerkesztő:
Tasi Hmm... Marianna

Tördelőszerkesztők:
Horváth Exfogszabis Krisztina
Vári BoldogNévnapot! Miklós

Olvasószerkesztők:
Beke Almáskeresztet Gitka
Zsován CsibelisztRetek Noémi

Írták:
Bayer Rajzoltamis Balázs
Bózsavári Mégnincskész Gábor
Capras Többnyire Dávid
Gál Reggelfutók Tibor
Horváth 1st István
Kersztes TDK Péter
Kövecses Játsszunk? András
Márton Bambi Eszter
Simon Simi Péter
Tátrai Csárli István
Telek Emancipáció Zoltán
Verme Vermi Zoltán
Wiand SzerkoFerdo Ferenc

Rajzolta:
Miczki Csodálatos Júlia

KÉSZÜLT:
**AZ EGYETEMI HALLGATÓI
KÉPVISELET TÁMOGATÁSÁVAL
A MISZ KHT. DIGITÁLIS
STÚDIÓJÁBAN**
(Tel.: 463-4153, email:
www.miszkht.hu)
600 PÉLDÁNYBAN

Sára férje, Jakab néhány napig kómában fekszik. Hűséges neje mindig mellette virraszt. Egyik éjjel Jakab magához tér; int a feleségének, hogy hajoljon közelebb.

- Drága Sára - mondja - te mindig kitartóan mellettem voltál, akkor is, amikor kirúgtak az állásomból, amikor az üzletem csődbe ment, amikor meglőttek, amikor elvették a házunkat, amikor az egészségem kezdett odalenni. Te mindig velem voltál és mellettem álltál. Tudod, mit gondolok?

- Mit, kedvesem? - kérdi a hű nej.
- Azt gondolom, hogy kurvára nem hozol nekem szerencsét!

Egy csomó olyan segédeszköz létezik, amivel a nők szexuális kedve növelhető. Itt van például a Ferrari F50.

Amikor a nyuszi teljesen megközelítette a bikát, elkezd vagányan gesztikulálni és ordítani:

-Te nagy bűdös paraszt, állj el az utamból, hallod?

A bika meg se mozdul, és csak bambul a nyuszira...

-Mi van te nyomorék! Süket vagy?

Nem hallod, hogy pattanj el az utamból, ha nem akarsz meghalni?

A bika meg sem mozdul, a nyuszi pedig csak folytatja tovább:

-Ha 10 másodpercen belül nem kopsz le, széttépem a segged, felfogtad te idióta? Egy... kettő... három... A bika unottan hátatfordít a nyúlnek, kiborítja rá a végbéltartalmát, és nyugisan távozik.

Eltelik 2 perc, 5 perc, már a legyek is összejöttek... Végre a nyúlnek sikerül kidugni a rakás sz *rból a fejét. Kitisztítva a száját a sok sz *rtól, a bika után kiált:

-Beszartál, mi?

Pistikét elküldi az apja:
-Fiam, itt van ecset és festék, fessd újra az ablakokat.

20 perc múlva jön is a lurkó:

-Apu, a keretet is?

Az élet egy rossz játék, de a grafikája nagyon ott van!

Kovács az orvosnál:

- Drága doktor úr! A feleségem gyermeket vár és szeretném tudni, mi módon élhetünk házasetet ez idő alatt?

- A terhesség első 3 hónapjában a szokásos módon, kellő óvatossággal. A második 3 hónapban a kutyapózt javasolnám. Az utolsó 3 hónapban pedig mindenképp a farkaspózt ajánlom.

- Farkaspóz? Az milyen?

- Ül a lyuk mellett, és vonyíííít....

Az iskolában a tanárnéni kérdezi a gyerekektől, hogy mit nem szabad a szájba venni? A gyerekek sorba jelentkeznek:

- Hát a radírt. - mondja Jancsika.

- A ceruzát. - mondja Gézuka.

- Az égő villanykörtét. - mondja Pistike.

- Hát ezt miből gondold?

- Úgy tanár néni, hogy anyukám azt mondta apukámnak az este, hogy kapcsolja le a villanyt, különben nem kapja be.

Aki a sátor tetején lakik, annak a Sátoraljaújhely.

Tanár: - Kivel beszélgetsz?

Diák: - Csak magamban beszéltem...

Tanár: - Mondtam már, hogy ne állj szóba minden hülyével!

Felszállás előtt az utasok csodálkozva látják, hogy a kapitány és első pilótája egy-egy vakvezető kutyával, fekete szemüvegben, fehér bottal botladozik a pilótafülke felé.

Először mindenki arra gondol, hogy biztos valami tréfáról van szó, de amikor elindul a gép, az utasok egyre nyugtalanabbá válnak.

Gyorsan közeledik a kifutópálya vége, a hangulat is egyre kétségbeesettebb. Mikor már csak néhány méter van hátra, az összes utas egy emberként felsikolt.

Ám ekkor a gép hirtelen felemelkedik és megkezdí a repülést.

Bent a pilótafülkében megszólal a másodpilóta:

- Tudja, kapitány, mindig attól félek, egyszer későn kezdenek sikoltozni az utasok, aztán mind meghalunk.