



KÖZHIR

A BME KÖZLEKEDÉSMÉRNÖKI KAR HÖK LAPJA



INGYENES

2006. DECEMBER 63/3



BUDAPESTI MŰSZAKI ÉS GAZDASÁGTUDOMÁNYI EGYETEM

Kellemes ünnepeket!





Kedves Mindenki!

A legutóbbi számunk óta eltelt egy újabb hónap, lapoztunk a naptárban nem is egyet, és egyre inkább közeledünk az év vége felé. Nemsokára elérkezik hozzánk a már nagyon várt s előre bekarikázott piros betűs ünnep (a vizsgaidőszak), és természetesen idén sem marad el a Karácsony, s egyként szorít mindenki, hogy legyen új év is.

Ez az időszak, amikor mindenki megáll akár csak egy pillanatra is, s visszatekint az elmúlt háromszáz és egynéhány napra, s elgondolkozik, mi az, ami igazán szép és felejthetetlen volt s mi az, ami esetleg nem sikerült, vagy még megvalósításra vár. Egy szó mint száz, kezd körvonalazódni az újévi fogadalmunk, amit majd az első néhány napban be is tartunk, majd kételkedni kezdünk benne s végül megértjük, hogy enélkül is elérhetjük a lelki békét. Tavaly több dologgal is próbálkoztam, az idén legyen elég egy... A következő évben, ezáltal két teljes félévben több kreditet fogok szerezni, mint ahány agysejtem elpusztul. Drukcoljatok...!

Az év utolsó hónapjában is érdekes témákban barangolhattok az újságot lapozva. Véget ért a F1-es szezon s egy nagyszerű pályafutás, erről olvashattok bővebben hasábjainkon. Igazi kuriózum karunk szeretett oktatójával, Posfalvi Tanár Úrral készült interjúnk, és a kerekesszékesek közlekedési lehetőségeit bemutató cikkünk. Most is jelentkeznek megszokott rovataink, főzünk, iszunk, olvasunk s emellett megváltjuk a világot, utánajártunk a kollégiumi szervezett bűnözés legújabb rémtettének.

Forgassátok nagy szorgalommal aktuális számunkat, hisz mint mindig, most is Nektek készült s Ti általatok. Továbbra is várjuk a vállalkozó szelleműeket a Köz hír szerkesztéséhez a kozhir@kozlekkar.hu címen, vagy a következő ülésünkön. Most egy picit Mi is pihenünk, s februárban újult erővel munkálkodunk tovább a Köz hír még érdekesebbé tételén.

Addig is a stáb nevében Boldog Karácsonyt és Kellemes ünnepeket, no meg sikeres és IV-kben szegény vizsgaidőszakot kívánok Mindenkinek!

Jó utat a Közlekesnek!

balasnyikov

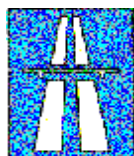
Tartalom



Hírek	3
Aranyköpések	3



Kerekesszékből nézve	4-7
----------------------------	-----



Búcsúk és beavatások szezónja	8-9
Valami véget ért	10



Mellékszakirány-választás	11
---------------------------------	----



A tanár is (volt) ember – dr. Posfalvi Ödön	12-13
A BEST egy újabb lehetőség	16
Tudományos Diákköri Konferencia - eredmények	16



A jövő technológiája a jelenben	14
Kedves Mikulás!	14
Karácsony előtti gondolatok	15
BÚÉK	15



Figyelem! Figyelem!	17
Könyvajánló	17



Koktél – Szilveszteri pezsgés	18
Plakátkaja	19
Punky	19

Hírek röviden

Az őszi félév **időbeosztása** az ötéves képzésben: a szorgalmi időszak **utolsó tanítási napja** december 15., péntek, a **vizsgaidőszak** december 18-án, hétfőn kezdődik, és 2007. február 2-ig tart. 2006. december 23. és 2007. január 1. között az Egyetem zárva lesz.

Az őszi félév **időbeosztása** a BSc képzésben: a pótlásra szolgáló időszak 2006. december 18-22-ig tart, a vizsgaidőszak 2007. január 2. és 26. között lesz, január 29 és február 2 között tanítási szünet lesz.

A tavaszi félév regisztrációs hete mindkét képzésben 2007. február 5-9-re esik, a következő szorgalmi időszak február 12-én kezdődik majd.

A 2006/2007 tanév tavaszi félévében ismét meghirdetésre kerülnek a választható **mellékszakirányok**. Mellékszakirányt az választhat, aki teljesítette a szakirányválasztás feltételeit, valamint a szak és szakirány tárgyaiból legalább 20 kreditet megszerzett.

Leckekönyvedet december 11-től átveheted a Központi Tanulmányi Hivatalban, ha nincs tandíjtartozásod. Az **indexek ledása** szintén a KTH-ban történik, ennek határidejéről a KTH honlapján tájékozódhattok. A leckekönyv leadásához minden megszerzett aláírást és vizsgajegyet be kell írni. Ellenőrizték, hogy a megszerzett jegyeitek a Neptunba is bekerültek-e.

Leckekönyv csoportos kiadás: azonos szakon legalább 10 fő részére a kapcsolódó dokumentumoknál letölthető nyomtatvány kitöltésével, ami (fogadási időben) sorszám nélkül leadható az aulában lévő munkahelyen. Az összekészített leckekönyvek legkorábban 24 óra múlva vehetők át az aulában, sorszám nélkül 8:30-9:30, illetve 12:30-13:30 között.

A következő féléves tárgyait december 18-tól veheted fel a Neptunon, az órarendi adatok elérhetők a <http://orarend.kma.bme.hu/>

címen. Tárgyakat felvenni a regisztrációs hét végéig 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.

Mindenkinek eredményekben gazdag, sikeres vizsgaidőszakot, Kellemes Karácsonyi Ünnepeket és persze Boldog Új Évet Kívánunk!

Eddy

Nem mi mondtuk...

Rovatunkban tisztelt oktatóink legnépszerűbb mondataiból gyűjtünk össze egy csokorra valót.

- | | |
|--|---------------------|
| „Van valakinek jogosítványa?... Akkor jár valaki gyalog?” | (Mechanika) |
| „Mire gondol a hallgató ilyenkor?... Persze az én jó édes anyukámon kívül...” | (Mechanika) |
| „Az előző egyenlettel a matematikusokat megöltük, ezzel még az emléküket is eltöröljük.” | (Mechanika) |
| „Valami történelmi okból kifolyólag ez az y tengely...” | (Mechanika) |
| „Örömmel látom, hogy fogy a társaság.” | (Mechanika) |
| „Rosszul aludtam... azt álmodtam, hogy Mechanika órát tartok maguknak.” | (Mechanika) |
| „Külön e célra felizgatott dolgozók...” | (Üzemszervezés) |
| „Mi pilóták, leszállás közben nem szoktuk nézni a pályát, attól elszédülünk...” | (Üzemszervezés) |
| „De hát hogy, hogy, hogy, hogy? Tettem fel kérdéscsoportomat...” | (Üzemszervezés) |
| „A fiúk előre mondták, hogy randijuk lesz, csoportszex, vagy mi...” | (Áramlástan) |
| „Rendben, hogy pontok alapján mehetne szóbelire, de akkora marhaságokat írt, hogy ma úgyis megbuktatom...” | (Áramlástan) |
| „Ha fizikai akcióra kerülne sor, nem állnék úgy helyt, mint mikor még nem voltam nyamvadt.” | (Áramlástan) |
| „Jegyezzék meg! Áramlástanban a tartályautó mindig Unicumot szállít.” | (Áramlástan) |
| „Nem láttam még a jegyen, hogy a lezuhanó repülő halált okoz.” | (Reklámszociológia) |
| „Onnan lehet tudni, hogy valaki öreg, hogy segédeszközt használ: szemüveget, botot... khmm... vibrátort.” | (Reklámszociológia) |
| „A kettő egymás ellentéte? Neeem... ne vessük ki!” | (Írányítástechnika) |

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

Kerekesszékből nézve

2006. augusztus 31-én fejeződött be az Európai Unió PHARE – „Esélyegyenlőség biztosítása fogyatékossgal élők számára” pályázata a BME-n. Az elnyert pályázat során 120 millió forintból akadálymentesítették a K és az OMIKK épületét, több más oktatási intézményhez hasonlóan. Személy szerint kíváncsi voltam, milyen változások is történtek, mire elég ennyi pénz.

Kondíciók

Közös megbeszélésünk alkalmával, mikor felmerült a téma, mindenki üdvözölte azt, hiszen ilyen témában még eddig nem „utaztunk”. A kezdeti elképzelés igen gyorsan alakult és megegyezésünk alapján az Ortomobil Kft.-től kértünk kerekesszéket, hogy mi magunk próbáljuk ki mennyire is nehéz közlekedni az egyetemen. Az egyik ok, amiért ennek szükségét éreztük az az, hogy sok akadály fel sem tűnik a hétköznapi embernek, miközben egy kerekesszékel vagy éppen gyenge látással (esetleg teljes vaksággal) komoly erőfeszítések kellenek ezek leküzdéséhez. A másik ok pedig az emberi reakciók tesztelése.

Stabil oldalfekvés

Kérdéseinkre az irodában Szadai Krisztina esélyegyenlőségi koordinátor válaszolt. Mint megtudtuk az egyetemen pontos adat nem áll rendelkezésre a fogyatékossgal élő tanulók számáról, mivel azt tekintik hátrányos helyzetűnek, aki magát annak vallja. Kicsivel több mint 20 tanuló társunk szerepel a listán, többségük gyengén lát vagy gyengén hall. Vakok is vannak hallgatói jogviszonyban az egyetemmel, de kerekesszékes hallgató jelenleg nincs, viszont volt már rá példa korábban.

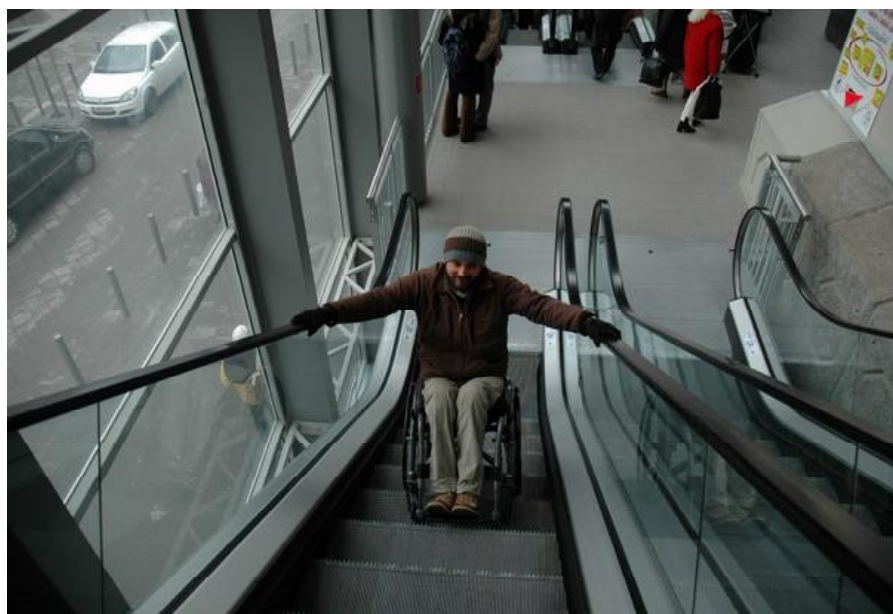
A képzésük nem különbözik a többi hallgatóétól, tehát nekik is ugyanaz a megoldandó feladat, mint mindenki

Kértünk volna valamilyen térképet, ami megmutatja merre is tudunk viszonylag akadálymentesen közlekedni az egyetemen, de ilyen nem létezik jelen pillanatban. A www.sc.bme.hu/terkep/k internet címen található egy interaktív térkép, amelyben a kerekesszékes közlekedés is lekérhető a K épületben, de ebben nem szerepel még a PHARE pályázat eredménye. Így ez sem teljesen kielégítő (főleg ha az alagsorból mennénk a harmadik emeletre, mikor is „A keresett útvonal a megadott feltételek mellett nem tervezhető!”). Később látni fogjuk, miért is fontos ez a dolog.

SZPSZ

Kilépve az R épületből beültem a kerekesszékebe és elindult a teszt. Mondhatom, nem egyszerű egy kicsit is lejtős útszakaszon egyenesben tartani a gépet, de erős rángatások árán azért megmaradunk a sinusgörbéhez hasonló pályán. Na pont ilyen az R-től az E-be vezető út!

Végiggondoltuk, hogy hova nem tudunk akkor sem bejutni, ha nagyon akarnánk, így kapásból kihagyhattuk volna az egyetemi épületek felét (de nem tettük:)) Még most le szeretném szögezni, hogy az összegzésünk közben elkövettünk egy hatalmas hibát, ugyanis nem voltunk teljesen tisztában az akadálymentesség fogalmával. „Akadálymentesen megközelíthető az az épület vagy berendezési tárgy, amely a használó fizikai, érzékszervi, és szellemi fogyatékossgának mértékétől függetlenül is lehetőség szerint legönállóbban – külső segítség nélkül – kényelmesen, különösebb erőfeszítés nélkül elérhető. Ehhez megfelelő méretű, magasságú hely biztosított, miközben segédeszközének használata (bot, mankó, járókeret, kerekesszék) nem korlátozott.” Egyszerűbben fogalmazva akkor akadálymentes egy épület, ha a fogyatékkal élők is el tudnak jutni ugyanoda, mint a teljesen ép emberek. Így visszatekintve viszont a helyzet akkor



A szék beszerzése tényleg nem volt probléma, a gond ott kezdődött, hogy csak gyermekméretűt rendelkeztünk. Ebből adódóan kicsit kényelmetlenül közlekedtünk, de a lényegen ez nem változtatott. Első utunk a Támpont Irodába vezetett, ahol próbáltunk információt szerezni milyen lehetőségei vannak egy fogyatékossgal élőknek az egyetemen.

másnak. Pár kedvezményt kapnak, de ezek inkább csak jelképesek, például kérhetnek külön ZH időpontot egy olyan teremben, ahova ők is el tudnak jutni. Gyakorlatilag ez annyit tesz, hogy egyedül egy tanteremben külön megírhatják a zárthelyit. Ha egy kurzus nem elérhető helyen van, akkor egy másik kurzusra átmehetnek (feltéve, ha van kiírva több is). Ezzel vége is szakad az esélyegyenlőségnek.

elég sűrű. Ebből adódóan inkább úgy néztük az épületeket, hogy melyikbe tudunk egyáltalán bejutni, de itt is akadtak gondok. Példának okáért ott a Z épület, ahol ugyan van korlátlift, de nem működik, így nem is ér semmit (látszólag persze mindenki azt hiszi, hogy gond nélkül elérhető az épület).

Elsőnek a H és a T épületekbe akartunk bejutni, ami egy módon lehetséges, ha az E épületen keresztül közelítjük meg a gyalogos hídon (egyébként a híd továbbmegy az R-be is, de ott két megtermett lépcsőfok vár minket). Ha így nézzük, akkor az E, H és T épületekbe be lehet jutni és onnan lifttel közlekedni. Nem lehet bejutni a V1, A, J, G (itt az emeletre nem lehet feljutni), AE, MT (a polimer labor itt elérhető), MM, MG, F és a CH épületekbe. Kényes kérdés az ST is, ahol van egy betonrampa, de többszöri nekifutásra sem tudtunk rajta önerőből feljutni és lefelé is eléggé begyorsultunk, ha pedig ezt el is nézzük, még akkor is ott van az aula, ahonnan lépcső vezet mindenhova... Személy szerint kizártnak tartom, hogy ide „különösebb erőfeszítés nélkül” kerekesszékekkel bejuttat bárki is.

„Na ebben nem kezd ki a szél a melled...”

A korlátlift eléggé kétoldalú téma. A kerekesszékesek nem szeretik, mert nem lehet rajta rendesen elférni és ráadásul lassú is. Magyarországon egyébként egyedi a helyzet ilyen téren, mivel máshol nem kell kihívni a portást, hogy üzemeltesse a liftet, hanem a konzolon magunk irányíthatjuk a rendszert és még gyorsabb is. Az egyetem megőrizte a „jó” magyar menetrendet, így nekünk is keresni kellett a portást, hogy ugyan engedjen fel-le. Természetesen így nem önállóan közlekedünk, hanem másokra vagyunk utalva, ami szöges ellentétben áll az akadálymentesítés fogalmával, ezért is nem tekintem megoldásnak. A mai helyzetre inkább az jellemző, hogy ezeket a lifteket előszeretettel alkalmazzák műemlék jellegű épületek esetében, mivel rámpa építésére nem nagyon akarnak helyet áldozni, pedig az esztétikusabb és olcsóbb is lenne, ráadásul a kerekesszékesek is jobban preferálják. Egy feljáró - ha betonból csinálják, sokkal

időállóbb, plusz nem tud meghibásodni egyik pillanatról a másikra. A korlátlift ellenben – ahogy én észrevettem – előszeretettel hagyja cserben azokat, akiket szolgálnia kellene. Egyetlen előnye, hogy nem kell a beszereléséhez engedély, emiatt látható a K épületben is.

Az E épület mellett is van egy lift a lépcsőknél, ahol a hosszas használati utasítást végigolvasva sem jöttem rá, kit is kell hívnom, hogy leengedjen a székemben ülve. Itt mondjuk tényleg egyszerűbb a kerülő út használata, de a V2-nél már más a helyzet. Itt nem volt mit tenni, csengetni kellett (hohó! Van csengő, nem várják el, hogy beküldj valakit segítségért.). Most nem akarok nagyon belemenni a dolgokba, de ezt senkinek nem kívánom. Csekély 26 perc(!) alatt jutottam fel a lépcsőn! A portás nem tudta hogyan működik a lift, hogyan vegye le a zsákot róla, és én hogyan jutok majd fel. Persze segítőkész volt, de komolyan, egyszerűbb, ha már felhív valaki. Mindez már csak amiatt is vicces, mert egy ilyen lift 2,5-4 millió forintba kerül, és ha tűz üt ki, akkor a primer kör az első amit lezárnak, tehát nem kérdés, hogy ki marad az épületben... Ráadásul annyira lassú, hogy kúszva is gyorsabbak lennénk. Ezek ellenére van olyan cég, amely a korlátliftekből tarja fent magát (nem is rosszul).

Szóval a liftekről csak ennyit.

Lári PHAREi?

Nos ezek után lássuk, mi is történt a K és az OMIKK épületével a pályázat kivitelezése után. A tisztán látás végett kaptam egy kiadványt Nagy Bendegúztól, amiben a PHARE EU-s pályázat eredményének összefoglalása található. Kicsit megdöbbenve olvastam, hogy a könyv szerint az St, J és Z épületek is akadálymentes főbejárattal rendelkeznek, holott ez nem egészen van így a tapasztalatok szerint.

Ahogy kerekesszékekkel végimentünk a K épületen láttuk, hogy az új lift - melyet a teherlift helyére építettek - igencsak impozáns darab, de mégis valami nem stimmel. A lejáró a lifthez egészen az ajtóig lejt, nincs pihenő, így vagy végig a féken tenyerelve kell várni, vagy visszakerekedünk a lejtő tetejére és

ott várunk. A lift maga sem felel meg teljesen az akadálymentes fogalomnak, mivel a vakok nem találják meg a gombokon a jelzéseket a Braille ABC számai szerint. Tovább barangolva láttunk még pár korlátliftet, és mint kiderült minden emeleten létesítettek akadálymentes WC-ket is. Az aulába viszont továbbra sem lehet lejutni, ami nagy hiányosság. Az északi bejáratnál egy rámpa fogadott, ami elég meredek volt ahhoz, hogy ne tudjak rajta felkerekedni. Mégis a leglesújtóbb a főbejárat, ahol képtelenség kerekesszékekkel közlekedni. Szerintem így még nem nevezhető akadálymentesnek a központi épület.

A könyvtár épületére nehezen találom szavakat, ennyire elrontani egy akadálymentesítést szerintem akarva sem lehet. Gondolom mindenki látta a könyvtár déli homlokzatán a külső oldali liftet, aminek a használatához külön kártya kell (nem, nem a TIRIS). Ennek ellenére megpróbáltunk bejutni a liftbe, hátha. Már a feljárón elbukott a dolog, mert egyrészt az ferde, másrészt tele van apró homokszemekkel, így gyorsan a földágyásban végeztem. Az ajtóhoz tolva a széket az első elképzelésünk az volt, hogy fotocellás érzékelő nyitja az ajtót, de nem igazán mozdult semmi. Feladva megpróbáltunk a rendes ajtón bemenni, de a ruhatáros néni megnyugtatóan, hogy itt sem tudok egyedül bemenni. Kérdésekre elárulta, hogy a lift még nincs üzembe állítva, csak megépítették, pedig az akadálymentes WC-k készen vannak. Valamint ajánlotta, hogy ha készen lesz a lift majd próbáljam ki mindkettőt (mármint a WC-ket). Megígérttem, hogy ki fogom.

Törvényes iskolakerülés

Persze felvetődik a kérdés, hogy miért kell az egyetemnek ilyen sok pénzt elkölteni az akadálymentesítésre, ha nincs is kerekesszékes hallgatója? Két jó ok van rá.

Az első ok: még 1998-ban hozták meg azt a törvényt, hogy csak akadálymentes középületeket lehet építeni Magyarországon, tehát ahol a tervek ilyen tekintetben nem megfelelőek, ott az építés elmarad (elvben).

2002. december 31-én lépett életbe az a törvény, amely szerint az összes

középleletnek akadálymentesnek kell lennie legkésőbb 2005. december 31-ig. Gyakorlatban igen kevés helyen tartották be a törvényt, így egy törvényjavaslatot tettek, hogy tolják ki a határidőt még egy pár évvel, de ezt elvetették, mivel a megoldás nem a halasztásban van. Tehát az a középlelet, ami nincs akadálymentesítve, törvényt sért! Persze eléggé elfogult dolog lenne ezt csak a mi egyetemünkre kihelyezni, mert ez igaz szinte az összesre. De erre majd a Nagy Bendegúzzal folytatott beszélgetés során visszatérünk.

A második ok nagyon egyszerű és mindezekből adódik: nem akarnak a BME-re járni a mozgássérültek. Bevallom, én sem szívesen adnám be a jelentkezésem egy olyan helyre, ahol nem lehet rendesen közlekedni, ha kerekesszékes lennék.

Kerekasztal

A Támpont Irodára visszatérve kaptunk két elérhetőséget is, így jutottunk el Nagy Bendegúzzhoz, aki az egyetemünkön végzett, rehabilitációs szakmérnök képzésen. Mikor beiratkozott még nem volt mozgássérült, a balesete az egyetemi éve alatt érte. Valamint Kővári Zsófiát kerestük meg, aki a gépészmérnöki karon tanul ipari termék- és formatervező szakon. Most írja TDK munkáját a „Kerekesszékes az egyetemen” címmel. Ő maga is kerekesszékesbe kényszerült egy lovasbaleset után fél évre.

A találkozóra a Tranzit Art Cafe-ban került sor, ahol a kerekesszékesek is gond nélkül tudnak közlekedni. Hamar sikerült elmélyedni a beszélgetésben, ami nekem nagyon sok újdonsággal szolgált. A cikk majdnem minden pontján adtak valami ötletet és észrevételt.

Nincs különbség

Elsősorban az érdekelt, hogy milyen is egy kerekesszékesnek az egyetemen, milyen hátrányok érik (mert gondolom, előnye nem származik ebből). Mint kiderült nehéz boldogulni így a felsőoktatásban. A tanárok többsége nem tekinti különbözőnek a fogyatékkal élőket, néhányuk tesz bizonyos kedvezményeket, de olyanok is akadnak, akik inkább megnehezítik az életüket. A ZH-ra és vizsgákra pontosan kell nekik is beérni, késésről szó sem lehet. A gond inkább az, hogy nincs olyan pad, ahova

kerekesszékesekkel be lehetne állni, szóval például a K. AUD. MAX-ban van ugyan hely a székek, de nincs pad, amin írni lehetne. Az is előfordult, hogy a vizsga helye nem volt megközelíthető kerekesszékesekkel (ami igaz a legtöbb tanteremre). Arra a kérdésre, hogy milyen helyen áll a BME a felsőoktatási intézmények között akadálymentesítésben, a válasz „az első hely környékén”.

elgondolkodtató, hogy 1998 óta csak olyan tervrajzot fogadhat el az Építészeti Hatóság, ami akadálymentes, mégis átmegy a rostán jó pár terv, ami még ennek a közelében sem jár. A kivitelezők körmére nézve ők csak széttárik a kezüket, hogy nem tudtak erről és kérik, hogy ne legyen ebből peres ügy. Ha mégis ragaszkodunk ahhoz, hogy tegyen lépéseket ez ügyben, akkor nem mond igent, de nemet sem mond, mert nem mondhat nemet.



Csukott szemmel

A törvényi rendelkezésről pont Bendegúz adott felvilágosítást, és említette, hogy emiatt volt nem egy-kettő peres esete is. Egyik nagy ügye a Central Kávéházzal több, mint három évig tartott, ahol a végzés ellenére sem történt meg a hely akadálymentesítése kielégítően. Egyébként több helyen is próbálták érvényesíteni a jogokat, de általában nem foglalkoznak akadálymentesítéssel a szórakozóhelyeken. Az is

Magyarán kifogásokat keres. A hiba persze főként a hozzáállásban van. Visszavezetve az okokat: kivitelező» Építészeti Hatóság» építész» építészsképzés» nem akadálymentes egyetem» alapképzésben 1. félévben heti 1 órában (45 percben) van szó akadálymentesítésről. Tehát az alapképzésben kellene nagyobb hangsúlyt adni ennek a dolognak, mivel honatyáink megteremtették a szigorú törvényeket, csak nincs, aki leellenőrizné,

ki tesz ezeknek eleget.

Meglepődve hallottam, hogy például Iránban sokkal előrébb járnak akadálymentesítés terén, mivel az emberek sokkal elfogadóbbak mások iránt, mint hazánkban. Az Egyesült Államokban nincs olyan egyetem, ami ne lenne akadálymentesítve, hiszen nagyon sok kerekesszékes egyetemistájuk van (A Berkly-n 40.000 tanulóból 1500 kerekesszékes).

Szélmalomharc?

Bendegúz –kérdésekre válaszolva úgy gondolja, hogy nem szabad feladni a harcot, hiszen ma Magyarországon 50.000 kerekesszékes ember él, és bár igaz, hogy „egy fecske nem csinál nyarat”, de mégis ez lenne a helyes út. Remélhetőleg változni fog a helyzet és szankciók lépnek életbe, mert minden modern országban erre törekednek (Svédország élen jár az akadálymentesítésben). Miután egy napig én is kerekesszékesben közlekedtem, így megértem Bendegúz és Zsófi munkáját, hiszen fontos, amit tesznek, hogy rámutatnak erre a nagy hiányosságra – még ha sokan ellenük is vannak. Külön örültem, mikor kiderült, hogy Bendegúz járja a világot és sok fotót is készít, amik rációlnak arra, hogy kerekesszékes lenne. Emellett pedig sportol, és figyelemmel kíséri a paraolimpia eseményeit is.

Amit pedig semmiképpen sem szabad elfelejteni, hogy könnyen lehetne változtatni a mai helyzeten, sokak életét könnyebbé téve.

Hage

Köszönet:

Nagy Bendegúznak és Kővári Zsófinak a sok hasznos információért, valamint az Ortomobil Kft.-nek a kerekesszékért.

Újonnan épült, nem akadálymentes középületek:

- Művészetek Palotája
- Nemzeti Színház
- ING Székház (Felvonulási tér mellett)

külön érdekes, hogy az épületet Eric von Egeraat tervezte, aki világhíres építész és mégis ide kell sorolni alkotását (más országban a terve nagy valószínűséggel nem valósulhatott volna meg...)

- New York Palace (A Boscolo Luxury Hotel)

Régebbi épületek, amik nem akadálymentesek:

- Múcsarnok
- Szépművészeti Múzeum
- Grand Hotel

- Greschen Palota

- A Parlament (pedig tudunk mozgássérült parlamenti képviselőről is...)

- Uránia és a Multiplex mozik
- K&H bankok

Közlekedés:

ABKV, VOLÁN, MÁV és a MALÉV sem tud sok mindent kezdeni a kerekesszékesekkel, emiatt számukra megint nehézkes a közlekedés. Még talán az új Volvo buszok és a Combino (már ha közlekedik) akadálymentesek, de a VOLÁN nem indít távolsági buszokat, amiben helyet kaphat egy kerekesszékes is. Ugyanígy a metrók sem elérhetők.

Nagy Bendegúz képei:

www.pbase.com/bendeguza



Helyzetjelentés a Barossból

A közlekedésmérnökök kollégiuma nincs megfelelően felkészülve a mozgássérült hallgatók fogadására, nem bővelkedik a lehetőségekben. Az épület U alakú elrendezéséből adódóan az utcafronton lévő lépcső szolgál a fő közlekedési útvonalként az emeletek közötti átjárásra. A korlátozott mozgási lehetőséggel bíróknak viszont sem a két melléklépcső, sem a fő nem szolgál elégséges eszközzel. Mivel maga az épület négy emelettel rendelkezik, ezért nem került beépítésre felvonó sem. Még a földszintre való bejutás sem megoldott s a függőleges irányú mozgás is csak külső emberi segítség igénybevételével lehetséges.

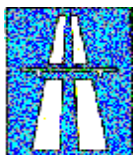
Tudomásom szerint a közelmúltban nem igazán jelentett problémát a

segédeszközök hiánya, mindössze egyetlen hallgatótársunk tartozott a tárgyalat kategóriába, az ő nehézségein úgy könnyített a Hallgatói Képviselő, hogy a Martos Kollégiumban sikerült

férőhelyet biztosítani számára, ahol rendelkezésre állnak az akadálytalan közlekedéséhez elengedhetetlen eszközök.

balasnyikov





Búcsúk és beavatások szezonja

Igazságtalan volt az utolsó dobogós felállítás. Nem Felipe Massa miatt, akinek Ayrton Senna óta első alkalommal sikerült brazilként megnyernie a Brazil Nagydíjat. Nem Fernando Alonso miatt, aki az idény során ismét tanúbizonyságot tett világbajnoki kvalitásairól, és méltóképpen megvédte címét. Hanem azért, mert Michael Schumacher hiányzott a pódiumról! Majd' tizenhat év kemény munka után, élete – valószínűleg – utolsó Formula-1-es futamán ugyanis leiskolázta a mezőnyt.

De ne rohanjunk ennyire előre, foglaljuk össze, mi változott 2005 óta. Az ausztráloknak le kellett mondaniuk arról, hogy ismét ők rendezzék az idénynitót, mint 1996 óta rendszeresen. A Minardi F1 Team Scuderia Toro Rosso néven folytatta pályafutását, a Jordan pedig Midland F1-ként. A BAR-Honda teljesen a Honda gyári csapatává vált, valamint új japán istállóként megjelent a Super Aguri F1. A Williams és a BMW alakulata szakított egymással, ennek köszönhetően a nevezési listán már Williams-Cosworth és BMW-Sauber csapatnevek díszeltek. A pilóták névsorában is fellelhető volt néhány izgalmas változás: hat év után Michael Schumacher új csapattársat kapott Felipe Massa személyében, Barrichello pedig a Honda alakulatához csatlakozott, valamint a Williams leigazolta a 2005-ös GP2-es bajnok Nico Rosberget. A március 12-i Bahreini Nagydíjon debütált az új, háromrészes kvalifikációs rendszer, amely sok kritikát kapott ugyan, de feldobta a versenyhétvégéket, hiszen újfajta taktikázásra készítette a mérnököket, és többszöri bizonyítási lehetőséget adott, illetve követelt meg a pilótáktól. Újdonság volt a V8-as motorok bevezetése is. A V10-eseket azzal az ürüggyel tiltották ki, hogy túl gyorsak, a közel 1000 lóerős erőforrások helyett tehát 800-850 lóerősekkel vághattak neki a futamoknak a résztvevők. A szabályok lehetővé tették lefajtott V10-es motorok alkalmazását, de ezzel a lehetőséggel csupán a Toro Rosso istálló élt.

A rengeteg változás eleve jó alapot képezett ahhoz, hogy egyre lenyűgözőbb futamok kövessék egymást. A Bahreini Nagydíj tökéletes szezonnyitó volt; előzésekkel, világbajnoki csatával, kiesésekkel és meglepetésekkel fűszerezett másfél óra – Bernie Ecclestone mind a tíz ujját megnyalhatta, és karosszékeiben hátradőlve biztosan élvezte az ő és Max Mosley által kevert „F1-es koktél” összhatását. A Maláj

Nagydíjon az örök ígéret, Fisichella a tavalyi első versenyen aratott győzelme után ismét a dobogó tetejére állhatott. Az Ausztrál Nagydíj, mely megörökölte a versenynaptárban a harmadik helyet, maga volt a szezon roncserbije. A Safety Car vezetője, Bernd Mayländer biztosan nem unatkozott, hiszen négy biztonsági autós fázisa volt a futamnak!!! A legfontosabb események: Montoya megpördülése a felvezető körben, Fisichella miatt visszafűjják a rajtot, Massa, Rosberg, Trulli, Klien, Webber, majd a továbbiakban Michael Schumacher, Liuzzi és Montoya is kiesik, Button motorja megadja magát nem sokkal a célvonal előtt, Alonso pedig magabiztos versenyzéssel győz. A San Marini Nagydíj idén a tavalyihoz hasonlóan igen színvonalas párbajt hozott. A vívó felek szintén Michael Schumacher és Alonso voltak, de míg 2005-ben a fiatal spanyolnak állt a zászló, most elérkezett a visszavágás ideje, és a hétszeres német világbajnok nem habozott, hanem kihasználta a lehetőséget, és megnyerte a versenyt. Az Európa Nagydíj ismét Schumi sikerét hozta, a Flavio Briatore által beígért reváns pedig elmaradt. Alonso azonban 13 pontos előnnyel áll a világbajnokság élén, és megtörtént az első pilótacsere: Ide-t négy futam után Montagny váltotta a Super Agurinál. A jövő évi versenynaptárban a Nürburgring már nem az Európa, hanem a Német Nagydíjnak ad otthont, elsősorban a Hockenheimring pénzügyi gondjai miatt, másodsorban pedig ezzel a húzással kiküszöbölhető, hogy Németország két futamot rendezhessen az idény során. A 2006-os évad következő versenyhelyszíne Barcelona, vagyis Alonso hazai versenye volt, és nem is okozott csalódást közönségének: magabiztosan, 18 másodperces előnnyel nyert egy nem kimondottan izgalmas futamon Michael Schumacher előtt. A monacoi időmérő edzés legutolsó perceiben Michael

Schumacher Ferrarija rejtélyes okok miatt leállt a Rascasse-kanyarban, és akadályozta a többi versenyzőt utolsó gyorskörüket teljesítésében. A versenybírák a német pilótát az utolsó rajthelyre sorolták vissza, ezzel Alonso ölébe hullajtva a pole pozíciót, és a győzelmet. Schumi a vádaskodóknak és a stewardoknak a futam leggyorsabb körével és ötödik helyezéssel válaszolt. A Brit Nagydíjat is Alonso nyerte, de a futam leglátványosabb köre Schumi nevéhez fűződik, aki a második pitstop-ját után a verseny legjobb szektoridőit teljesítette a pálya második és harmadik részén, megelőzve ezzel az addig jobb pozícióban haladó, majd a boxba kiálló Räikkönent. A kanadai futamon Kiminek az első kiállítás jó esélye lett volna, hogy megelőzze az élen álló Alonsot, és bár ez nem sikerült neki, az utolsó előtti körig tartotta második helyét, melytől egy hiba folytán Michael Schumacher könnyedén megfoszthatta. Fisichella kiugrott a rajtnál, Montoya és Rosberg pedig hajmeresztően csatáztak az első körökben.

Az USA Nagydíja, mely tavaly a három bridgestone-os csapat autóinak körözéséről, és a nézők elkeseredett pffújlásáról szólt, most is mindössze kilenc célba érkezővel dicsekedhetett. Hét versenyző rögtön az első körben ripityára törte versenygépjárművét. A michelines csapatok a tavalyi adatok hiányában képtelenek voltak felvenni a versenyt a Ferrarikkal, megszületett az első Schumacher-Massa kettős győzelem. Franciaországban, hazai pályán már nem volt mivel magyarázni a Renault gyengélkedését. Alonso mindössze a jó taktikának köszönhetően lett második, míg Schumacher ismét nyerni tudott. Pedro de la Rosa, aki ismét Montoyát helyettesítette, a hetedik helyen ért célba. A csapat elégedetlen volt a kolumbiai pilóta teljesítményével, és július 11-én be is jelentették a szakítást. A Német Nagydíj újabb pilótacserét (Montagny-t



Yamamoto váltja) és kettős Ferrari-sikert hozott, Alonso pedig jóformán annak köszönhetette ötödik helyét, hogy Fisichella végigasszisztálta számára a futamot. A Magyar Nagydíj minden tekintetben jelölt lehet a szezon legjobb futama címre! Váratlan és vitatható mértékű büntetések, kiszámíthatatlan időjárás, taktikai hibák, kiesések, gyönyörű előzések, boldog dobogósok – nagyjából így lehetne összefoglalni a hétvége történéseit. Button élete első, tizennegyedik helyről elért győzelme, de la Rosa pályafutásának eddigi legjobb eredménye, a BMW-Sauber csapat első dobogós helyezése önmagukban is elég meglepőek, hát még egyszerre. A Villeneuve-öt váltó Kubica hetedikként ért célba, de törölték eredményét. Ennek köszönhető, hogy Michael Schumacher előreugrott a nyolcadik pozícióba, és ezzel tíz pontra közelítette meg a bajnokságot továbbra is vezető Alonsot. A Török Nagydíjon ismét új név került a pole pozíciót és futamgyőzelmet szerzők listájára: Felipe Massa. Az utolsó pillanatig rendkívül izgalmas volt a verseny; ezt bizonyítja, hogy Alonso és Schumacher kevesebb mint egytized másodperces különbséggel szeltek át a célvonalat ebben a sorrendben. A hétvége másik meglepetése a BMW-Sauber új felfedezettje, Sebastian Vettel volt, aki a pénteki szabadedzéseken tesztpilótaként vett részt, és szinte abszolút kezdőként első helyre repítette csapatát.

A következő helyszín Monza volt, a kezdet és a vég. Az idénzáró hajszának a kezdete, a Formula-1 európai körútnak és a találgatásoknak viszont a vége, mivel Schumacher egy gyönyörű, a Ferrari hazai pályáján aratott futamgyőzelem után bejelentette: VÉGE, 1991 óta tartó pályafutását a 2006-os szezonnal befejezi. Alonso a tizedik helyről vághatott neki a versenynek, mert megfosztották három leggyorsabb köridejétől arra hivatkozva, hogy Felipe Massát feltartotta az utolsó gyorskörén... Alonso hősieken küzdött, és már a harmadik helyen autózott, mikor a motorja felmondta a szolgálatot. Ekkor Massa úgy elfékezte a gumijait, hogy le kellett őket cserélni, viszont a Ferrari még így is két ponttal átvette a vezetést a konstruktóri bajnokságban, Schumacher

két pontra csökkentette hátrányát Alonso mögött, Kubica pedig megérdemelten felállhatott a dobogóra. A ferrarisok az Olasz Nagydíj után hivatalosan is bejelentették, hogy három évre leszerződtek Ráikkönent. Schumi esetleges nyolcadik világbajnoki címét egyre inkább a markában érezve folytatta menetelését, és megszerezte – bár akkor ezt még ő maga sem tudhatta – élete utolsó elsőségét a Kínai Nagydíjon. Ettől a hétvégétől kezdve egyébként Klien helyét Doornbos vette át a Red Bullnál. Az idényben már nem egy pörgős viadalt láthattunk, és ennek megfelelően a shanghai is kész adrenalinbomba volt. A győzelemre Schumi mellett egyértelműen esélyes volt Ráikkönen és Alonso is. A finn pilótát ismét technikai hiba sújtotta, Alonso pedig részben önhibájából, részben rajta kívülálló okokból esett el a diadal lehetőségétől. Fisichella megint a csapattársak gyöngyeként tevékenykedett, és ott segítette a spanyolt, ahol csak tudta. Alonso így is elbukta a maradék előnyt jelentő két pontocskát.

Tehát a 2006-os szezon vége előtt két futammal a két világbajnoki aspiráns holtversenyben állt az élen, Schumacher hét, Alonso hat győzelemmel rendelkezett. Japánban Schumacher a verseny utolsó harmadáig vezetett, és akkor a Ferrari-motor hosszú idő (2002, Malajzia) óta először megadta magát. Ez a momentum Alonso számára a várva várt kárpótlás volt az olaszországi büntetésért és kiesésért, valamint a Kínai Nagydíjon nem éppen a legjobb csapatmunka miatt őt ért hátrányért. Másrészt viszont az a tízpontos előny, amire Alonso szert tett, túl sok volt ahhoz, hogy Schumacher igazán reménykedhessen a világbajnoki trón visszahódításában. A német versenyző mozdulatai és nyilatkozatai is elárulták, hogy a realitások talaján áll, tudja, hogy egyetlen esélye van (úgy nyerni Interlagosban, hogy Alonso nem szerez pontot); ő már bizonyított nem is egyszer, bárhol alakul a bajnokság, büszkén vonulhat vissza. Az utolsó megmérettetés már szombaton eldőlni látszott, mert az időmérő utolsó etapjában Schumacher műszaki hiba miatt nem tudott mért kört teljesíteni, és csak a tizedik helyről indulhatott. A rajtot

követően néhány körön belül – részben a Rosberg által generált biztonsági autós résznek köszönhetően – felzárkózott Fisichella mögé, és szédítő tempót diktálva meg is előzte az olaszt, ám a manővert követően bal hátsó defektet kapott. Ezután mindenki arra számított, hogy Schumi csendben végigautózza a hátralévő köröket, de nem így történt! Azt a bravúros felkapaszkodást, amit a német pilóta bemutatott még évek múltán is megemlegeti majd, aki látta! A mezőnyt leiskolázva csupán öt másodperccel maradt le a dobogóról, pedig ott lett volna a helye – élete utolsó futamán, főleg egy ilyen utolsó futamon! A Brazil Nagydíj három legfontosabb momentuma, Alonso címvédése, Massa győzelme, Schumacher parádézása és visszavonulása, kissé elhomályosították egymást, így nehéz eldönteni, hogy melyiknek volt nagyobb visszhangja a sajtóban. Mindenesetre meg kell jegyezni, hogy Alonso az évad első felében nagyon ütőképes volt, majd a szezon közepén, az ellensúlyos lengéscsillapító betiltása után a Renault csapat lendülete sokat sejtető módon megtört; Alonso ezután jóformán a szerencsének, saját tehetségének, és Fisichellának köszönhetette az elért eredményeit. Mindezek mellett, azért nem teljesen véletlenül a 2006-os konstruktóri világbajnoki trófea is a francia istálló gyűjteményét gazdagítja.

Soha rosszabb szezon! Búcsút kell vennünk ugyan a Michelin-tól, a Cosworth-tól, a Hockenheimringtől, az Európa és a San Marino-i Nagydíjtól, Suzukától, kárpótlásul viszont megmarad a Bridgestone mint kizárólagos gumiszállító, hat motorszállító, és a V8-as motorok. Melbourne visszaveszi helyét a versenynaptár elején (március 18.), újra lesz Belga Nagydíj, visszatér a pályára Wurz és Davidson, megismerhetjük Kovalaint, és a Fuji Speedway rejtelseit. Kezdődhet a feszült várakozás, és a visszaszámlálás! 2007-re fel!

Szandra



Valami véget ért...

Egy korszak zárult le a Forma-1 több mint ötven éves történetében, visszavonult a versenypályák vitathatatlanul egyik legnagyobb egyénisége, aki egyedülálló hét világbajnoki címével örökre beírta magát nemcsak a sorozat, hanem a sport nagykönyvébe is. Utolérhetetlennek tűnő rekordok és számolhatatlan fényes győzelem után Michael Schumacher szögre akasztotta a sisakját...



2006. október 22., Brazil Nagydíj
Felipe Massa száguld át győztesen a célvonalon, 1993 után az első hazai győzelemmel örvendeztetve meg a szurkolókat. Fernando Alonso második helyével világbajnoki címet ünnepelhet. Mégis több mint százezer szempár a helyszínen, és milliók tekintete a televízió előtt szegeződik az első számú tűzpiros Ferrarira és figyelni könnyes szemmel a nagy bajnok utolsó kilométereit a versenypályán.

16 év az autósport legfelső kategóriájában, 250 futamrészvétel és ezalatt szinte kimondani is nehéz, 91 futamgyőzelem és 7 egyéni világbajnoki cím. Mint minden nagy ember és karizmatikus személyiség körül, az ő esetében is megoszlanak a vélemények.



Milliók szurkoltak neki világszerte, és rajongásig szeretik most is, ugyanakkor sokaknak ellenszenves megalkuvást nem tűrő vezetési stílusa s győzni akarása miatt. Egy valamiben azonban mindenki egyetért, tiszteletet érdemel azért, amit a versenypályákon s azon kívül elért. Most mindenki egy kicsit szomorúan tekint a jövőbe, hiszen visszavonulásával óriási űrt hagyott maga után a Forma-1-ben. Aki látta versenyezni, még hosszú évek múltán is szívesen gondol vissza egy-egy versenyre s rajongói öregkorukban is mosollyal az arcukon mesélik majd az unokáknak... "Bizony, bizony, a nagypapa



ő volt a legnagyobb versenyző. Megannyi fölényes siker és előzés jut eszembe, hosszan tudnék anekdotázni emlékeimből, a kedvenc pályáján, Belgiumban aratott győzelmek, a felejthetetlen csaták örök riválisával (de nem ellenségével), Mika Häkkinennel, az első világbajnoki cím a Ferrari színeiben, vagy akár a visszavonulás bejelentése Monzában. Sajnos mindez csak emlék, hiszen a nagy bajnok befejezte pályafutását, de itt marad nekünk a rengeteg élmény s öröm, amit ő szerzett nekünk.

Mint minden nagy versenyző, a pályán ő sem ismert lehetetlent, sosem adta fel, s mindig a győzelemre tört. Néha keveredett kétes szituációkba, de ezt sosem lehetett arroganciával magyarázni, mindig lobogott benne a tűz, ami nélkül sosem lehetett volna a Forma-1 koronázott királya. Ahogy ő vezetett, az volt a megtestesült versenyszellem s küzdeni tudás, de nemcsak itt, a pályán kívül is példát mutatott az embereknek. A civil életben példás családapa s jóteknő magánember, az UNICEF nagykövete s aktív focista. Mint sokan, ő sem született bele a hírnévbe s csillogásba, s sikerei közben sem ragadtatta el magát, megmaradt annak az egyszerű s mégis nagy embernek, aki mindig is volt.

Szerencsém volt látni versenyezni az utolsó Magyar Nagydíján, s előtte focizni a Puskás Ferenc stadion gyepe és őszintén mondhatom, öröm volt látni a csupaszív játékát s versenyzését. Nélküle nem lesz ugyanaz a sportvilág s szeretett Forma-1-ünk...

Köszönjük ezt a felejthetetlen másfél évtizedet s azt a sok örömet, amivel megajándékoztad nemcsak a szurkolókat, hanem a Forma-1-et figyelemmel követő emberek millióit... Köszönjük Michael Schumacher!

balasnyikov

még látta versenyezni a királyt..."

Ha komolyabban belegondolunk, napokba is telhetne, mire összegyűjtenénk minden rekordot, amit elért, felsorolni is nehéz győzelmeit, s szinte lehetetlen összeszámolni hihetetlen s lehetetlen manővereit. Szerencsém volt figyelemmel követni pályafutását egészen 1997-től napjainkig, s ugyan én is tisztában vagyok néhány vitatott esettel, de nyugodtan jelenthetem ki, hogy nekem

Mellékszakirány-választás

A 2006/2007. tanév tavaszi félévétől ismét meghirdetésre kerülnek a választható mellék-szakirányok.

Mellék-szakirányt az a hallgató választhat, aki teljesítette a szakirány-választás feltételeit (az első négy félév tárgyaiból a 120 kredit, a matematika és mechanika szigorlat), valamint a szak és szakirány tárgyaiból legalább 20 kredit megszerzése.

A meghirdetésre kerülő mellék-szakirányok a 2006/2007 tanévben:

- **Automatikus anyagmozgatás és robotok**
 - o Meghirdető tanszék: Építőgépek, anyagmozgatógépek és üzemi logisztika tanszék
 - o Felvehetik: gépészmérnöki szak, valamint ipari és szállítási logisztika szakirány hallgatói
 - o Létszámkorlát: minimum 5, maximum 20 fő
- **Üzemi logisztika**
 - o Meghirdető tanszék: Építőgépek, anyagmozgatógépek és üzemi logisztika tanszék
 - o Felvehetik: gépészmérnöki szak hallgatói
 - o Létszámkorlát: minimum 5, maximum 20 fő
- **Építőgép üzemeltető**
 - o Meghirdető tanszék: Építőgépek, anyagmozgatógépek és üzemi logisztika tanszék
 - o Felvehetik: gépészmérnöki szak hallgatói
 - o Létszámkorlát: minimum 5, maximum 20 fő
- **Minőségbiztosítás a járműiparban**
 - o Meghirdető tanszék: Gépjárművek tanszék, Járműgyártás és –javítás tanszék
 - o Felvehetik: minden szakirány hallgatói
 - o Létszámkorlát: minimum 10, maximum 70 fő
- **Gépjárműprojekt**
 - o Meghirdető tanszék: Gépjárművek tanszék
 - o Felvehetik: autógépész szakirány hallgatói
 - o Létszámkorlát: minimum 10, maximum 50 fő
- **Közlekedésbiztonsági**
 - o Meghirdető tanszék: Gépjárművek tanszék
 - o Felvehetik: minden szakirány hallgatói
 - o Létszámkorlát: minimum 10, maximum 40 fő
- **Közüti járművek**
 - o Meghirdető tanszék: Gépjárművek tanszék
 - o Felvehetik: nem autógépész hallgatók
 - o Létszámkorlát: minimum 10, maximum 40 fő
- **Kocsiszekrény tervező**
 - o Meghirdető tanszék: Járműváz- és könnyűszerkezetek tanszék
 - o Felvehetik: gépészmérnök szak hallgatói
 - o Létszámkorlát: minimum 5, maximum 16 fő
- **Biztonságkritikus közlekedési folyamatok irányítása**
 - o Meghirdető tanszék: Közlekedésautomatika tanszék
 - o Felvehetik: közlekedésmérnöki szak hallgatói
 - o Létszámkorlát: minimum 5, maximum 20 fő
- **Mérnök Menedzser**
 - o Meghirdető tanszék: Közlekedésgazdasági tanszék
 - o Felvehetik: minden szakirány hallgatói
 - o Létszámkorlát: minimum 10, maximum 40 fő
- **Szállítmányozási menedzser**
 - o Meghirdető tanszék: Közlekedésgazdasági tanszék
 - o Felvehetik: közlekedésmérnöki szak hallgatói
 - o Létszámkorlát: minimum 10, maximum 40 fő
- **Logisztikai folyamatok szervezése**
 - o Meghirdető tanszék: Közlekedésüzemi tanszék
 - o Felvehetik: közlekedésmérnöki szak hallgatói
 - o Létszámkorlát: minimum 8, maximum 20 fő
- **Közlekedési rendszermenedzsment**
 - o Meghirdető tanszék: Közlekedésüzemi tanszék
 - o Felvehetik: közlekedésmérnöki szak hallgatói
 - o Létszámkorlát: minimum 8, maximum 20 fő
- **Repülési**
 - o Meghirdető tanszék: Repülőgépek és hajók tanszék
 - o Felvehetik: légi közlekedési szakirány hallgatói
 - o Létszámkorlát: minimum 5 fő (angolul is)
- **Repüléstudományi**
 - o Meghirdető tanszék: Repülőgépek és hajók tanszék
 - o Felvehetik: repülőgépész szakirány hallgatói
 - o Létszámkorlát: minimum 8 fő (angolul is)
- **Légieszközök**
 - o Meghirdető tanszék: Repülőgépek és hajók tanszék
 - o Felvehetik: minden szakirány hallgatói
 - o Létszámkorlát: minimum 8 fő
- **Hajótervező**
 - o Meghirdető tanszék: Repülőgépek és hajók tanszék
 - o Felvehetik: hajógépész szakirány hallgatói
 - o Létszámkorlát: minimum 3 fő
- **Vasútépész**
 - o Meghirdető tanszék: Vasúti járművek tanszék
 - o Felvehetik: vasútépész szakirány hallgatói
 - o Létszámkorlát: minimum 1 fő
- **Környezetvédelem**
 - o Meghirdető tanszék: Vasúti járművek tanszék
 - o Felvehetik: minden szakirány hallgatói
 - o Létszámkorlát: minimum 6 fő
- **Járműkutató, járműrendszertechnika**
 - o Meghirdető tanszék: Vasúti járművek tanszék
 - o Felvehetik: gépészmérnök szak hallgatói
 - o Létszámkorlát: minimum 6 fő



A tanár is (volt) ember

A legújabb interjúalanyunk dr. Posfalvi Ödön tanár úr; a Járműváz - és Könnyűszerkezetek Tanszék nyugdíjas oktatója. Mechanika tantárgy gyakorlatain találkozhattunk, illetve találkozhatunk ma is vele. A szerencsésebbek nála adhatnak számot mechanikai ismeretükből a szóbeli szigorlaton is. A tanár úr köztudottan hallgatóbarát és igen nagy tudású oktató, kinek óráin igazi élmény részt venni.

Hol született, és hol töltötte diákéveit?

Székesfehérváron születtem 1937-ben. Ott jártam általános és középiskolába is. Már korán kezdtem érdeklődni a technikai tárgyak iránt, így a Gépipari Technikum hallgatója lettem. Abban az időben, úgy tudta Magyarország, hogy kívülről támadás érheti, és ezért a repülőgép ipart és a légvédelmet fejlesztették. Székesfehérvárnak két repülőtere volt: Székesfehérvár repülőtér és Börgönd. Ezt a technikumot jelölték ki arra a célra, hogy vezetőket képezzenek a repülőgép ipar számára. Fehérváron létrehozták a motorjavító vállalatot, ami az Ikarus elődje volt. 1952-ben beiratkoztam és közölték, hogy repülőgép ipari technikusok leszünk. Tanultam különböző szakmai ismereteket, pl áramlástant, repülés elméletet, sárkánytervezést. Mire végeztem az iskolával kiderült, hogy Magyarországot mégsem akarják megtámadni kívülről, ezért nincs szükség a repülőgép ipar fejlesztésére. Így az iskolázottságom nem hasznosult kellőképpen, megszűnt a motorjavító. A Technikumban nagyon hasznos ismereteket tanultunk, elméleti és gyakorlati vonalon egyaránt. Mindig próbáltam még ezen felül foglalkozni a matematikával, fizikával. Vettem magamnak műszaki könyveket és érdeklődtem a magasabb szintű ismeretek iránt. Elhatároztam, hogy beiratkozok az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki karára. Én még Szolnokon felvételiztem, bár egyes részei már Pesten voltak. 1956-ban leérettségiztem, elmentem felvételizni Szolnokra és felvételt nyertem a Közlekedésmérnöki karra. Akkor összelettem meg is kezdtem a tanulmányaimat. Rögtön bele is kerültem a forradalomba! Mentünk a Bem szoborhoz, a Parlamenthez, a Rádióhoz. 1961-ben közlekedésmérnöki végzettséget szereztem. El kellett döntenem, autós leszek vagy vasutas. Először mindkét részt hallgattam, majd végül úgy

döntöttem autós leszek. Egész pontosan gépjármű üzemeltetési mérnök lettem. Az egyetemi évek alatt bizonyos tanszékekkel kapcsolatba kerültem és lehetett kisebb nagyobb munkát vállalni. Így 2 évig a Matematika Tanszéken tevékenykedtem demonstrátorként, majd két évig a Technológia Tanszéken. Órákat tartottam, gyakorlatokat vezettem, és adódtak még a tanszékeken kisebb nagyobb feladatok: zárthelyik javítása és íratása. Az egyetemi éveim alatt egy budapesti vállalattal az Építési Minisztérium Autójavítójával szerződést kötöttem, ahonnan egy igen tekintélyes ösztöndíjat kaptam. Így elköteleztem magamat arra, hogy hozzájuk megyek dolgozni. Akkor az építőipar rendkívül nagy fejlődés előtt állt. Autódaruk javításával foglalkoztunk. Kellott autót és darut is javítani. Kelet-Európa számos részéből kerültek ide daruk.

Hogy lett oktató a Közlekedésmérnöki Karon?

Az egyetemről megkerestek, hogy szívesen látnának a Mechanika Tanszéken oktatónak. Akkor még a Mechanika és a Gépelemek Tanszék egy tanszék volt. Géprajzot és mechanikát is kellett oktatni. Mivel egyetemi éveim alatt is dolgoztam a Tanszéken, nem okozott problémát a beilleszkedés. A mai napig itt a tanszéken nyugdíjasként dolgozom, óraadó tanár vagyok. Betöltöttem a 70 éves kort és még alkalmaznak. Tudok még órát tartani. Munkamódszeremet az jellemzi, hogy az órákra már hetekkel előtte készülök, tehát pontosan tudom, hogy az órán mi fog elhangzani, ezért pontosan be tudom fejezni az előadásaimat. Jegyzetet készítek az órához, amit viszek magammal, de nem ebből beszélek, csak vázlatnak tartom magamnál. Arra kiemelkedően figyelek, hogy akik ide jönnek tanulni, azoknak a szülei igen nagy áldozatot hoznak azért, hogy itt tanuljanak. Teljes mértékben figyelek arra, hogy az alapvető ismereteket

teljes mértékben megtanulják. Borzasztó fontos dolog, hogy a szülő lássa azt, hogy a gyereke itt az egyetemen tanul és tanítják. Amit itt az egyetemen elsajátítanak, akár tárgyi akár elméleti ismeret, azt a későbbiekben fel is tudják használni. Az egyetemen eltöltött idő a diák későbbi életét döntően meghatározza, ezt magam példájából is tudom.

Mi a Tanár Úr szakterülete?

A Tanszéken gépjármű gumiabroncsok mechanikájával foglalkoztam és 1965-ben műszaki doktori címet szereztem. Nyilvánosan meg kellett védenem, majd nyelvvizsgákat kellett tennem német és orosz nyelvből. A doktori témát tovább folytattam, tovább írtam, publikáltam és előadásokat tartottam. 2000-ben írtam egy PhD értekezést arról, hogy hogyan lehetne mechanikai elvek alapján csökkenteni a baleseteket, illetve hogyan lehet ezeket a baleseti folyamatokat megelőzni.

Kérem, mondjon pár szót a családjáról!

A Közlekedésmérnöki Karra való jelentkezésemnek nagyon komoly előzményei voltak. Nagyapám körülbelül a kiegyezés éveibe született. Az egyik a vasúton bognár volt, a vasúti kocsik fa alkatrészeit javította. A másik a Postánál dolgozott. Ezek lényegében a közlekedéssel kapcsolatosak. Akkor közlekedésügy és postaügy is egy minisztérium alá tartoztak. Az apám is a MÁV-nál dolgozott, így én is a közlekedés felé tekintettem, mindenképpen közlekedésmérnök szerettem volna lenni. A családban nagyon régóta megvan ez a vonal. Nem beszélve arról, hogy Székesfehérvár valamikor főváros volt a török hódoltságig. Ma is közúti és vasúti csomópont és légikikötő. Közvetlen a vasút mellett laktunk, így nap mint nap kapcsolatba kerültem a közlekedéssel. 1966-ban megnősültem, feleségem Perényi Katalin Pécssett végzett

gyermekorvos, aki később kardiológusi alapvégzettséget szerzett. Az egyik sógorom is orvos, baleseti sebész.

Mi a véleménye az új Bsc képzésről?

A dolgokat mindig megbeszélem feleségemmel, Ő orvos, én mérnök, mégis rengeteg közös dolog van köztünk. A mérnök gépelemekkel, az orvos pedig „emberelemekkel” foglalkozik. Az Orvosi Egyetemen például anatómiából kell szigorlatozni, mert egy rendkívül fontos tárgy. Itt nálunk a Bsc-nél a szigorlatot eltörölték. Matematikából és mechanikából a hallgatónak egy alapvető végzettséget kell szereznie, mert a mérnök tulajdonképpen számokkal támasztja alá a munkáját. Mi nem elbeszélünk bizonyos dolgokat, mi nem mondatokkal fejezzük ki magunkat, hanem általában egy mérnök esetében a szerkezetek megtervezése és számítása az egy konkrét dolog. Azt vagy jól csinálja, vagy nem. Ehhez alapvető matematikai és mechanikai ismeretre van szükség. A Műszaki Egyetemen a mérnökhallgatóknak szigorlatozni kellene matekból és mechanikából. Látniuk kell a hallgatóknak az összefüggéseket, hogy majd később tudjon egyetemi vagy mérnöki munkát végezni. A szigorlat nem egy fölösleges dolog.

Tulajdonképpen a Bsc képzés most indult, idén 3 hónapja van, igazán nagy tapasztalatok nincsenek. Fontos dolognak tartom a szóbeli vizsgákat. Annak idején mi az egyetemi professzoroknál szóbeliztünk. Ő feltett nekünk kérdést, mi válaszoltunk, vagy tételt adott és megbeszéltük a dolgot. Amióta itt oktatok írásbeli vizsgát csinálunk. Számomra egy óriási megbecsülés volt, hogy egy egyetemi tanárnál szóbelizhetek. A hallgatóval nincsen kontaktusunk, tehát én nem ismerem a gondolkodását, és nem tudom, hogy hogyan oldja meg a feladatokat. Megszűnt az oktató és a hallgató közötti személyes kapcsolat, ez egy nagyon szomorú dolog. A szigorlaton van ugye egy írásbeli rész és egy szóbeli rész. Szóbelinél találkozunk először a hallgatóval, aki ott találkozik először az oktatóval. A szigorlat eltörlésével teljesen személytelenné vált az oktatói kapcsolat a hallgatókkal. Ennek oka talán a hallgatói létszám, ami miatt nem lehet, hogy mindenki a tanárnál szóbelizzen. De valahogy az emberi kapcsolatokat helyre kellene állítani!

Tanácsolna-e valamit a hallgatóknak?

Mai hallgatósággal kapcsolatban az a rossz tapasztalatom, hogy a hallgatók nem

tudnak szabad kézzel rajzolni. Borzasztó gyenge a rajzolási készségük, úgy gondolom, hogy nem a számítógéppel és vonalzóval megrajzolt rajz a legjobb. Amai napig mondom a hallgatóimnak, hogy használják a kezüket!!

Mivel foglalkozik szabadidejében?

Van egy kis balatoni nyaralónk, ott szívesen kertészkedek, füvet nyírok. Írtam egy könyvet az érbetegségek mechanizmusáról. Az ér nem más, mint egy cső és ezzel mechanikában is foglalkozunk. A műszaki élet is tele van csövekkel. Az emberek esetében a halálokok első helyén az érrendszeri betegségek állnak. Az érkutatás az orvostudományban igen fontos dolog. Nagyon sok közös témát találtam. Az orvostudomány egyre több mérnöki szerkezetet alkalmaz. Pl.: vérnyomásmérés, szemnyomás mérése, hallókészülékek, műanyag erek, ízületek pótlása. A térdizület is nem más, mint egy mechanikai csukló. Ez egy csodálatos dolog.

Köszönöm a beszélgetést, élmény volt Önt hallgatni!

Bálint

A Műegyetemi Sajtóklub alkotói pályázatot hirdet, amelynek lehetséges témái: **tűtök - találkozások - törések.**

Pályázhat minden műegyetemista, próza, vers és fotó kategóriában.

KIKELTÉL MAGADBÓL?

Információ: palyazat@musajt.bme.hu

Részletes pályázati kiírás: <http://musajt.bme.hu>

Leadási határidő: 2007. március 30.



A jövő technológiája a jelenben

Air – Levegő. Egy megfoghatatlan, mégis minden élőlény számára nélkülözhetetlen elem. Egy hétköznapi szó, melynek jelentése évtizedek óta összeforrott egy neves sportszermárkával. Nem véletlenül. A technológia kialakulását és fejlődését most egy kiállítás keretén belül bárki megtekintheti 2006. október 10. – december végéig között a Jövő Házában.

Erre a kiállításra kapott meghívót a Közér is, mint jeles sajtóorgánium, meg is jelentünk hát kollégáimmal október 25. -én délelőtt 10 órakor. A szervezők kiosztották sajtóbélépőinket, ami a Jövő Háza vezetői jóvoltából nem korlátozódott a cég kiállítására – de ne menjünk az események elébe. A kiállítás apropója: 30 éves ez a jól ismert technológia. Figyelemreméltó, hogy az ötlet nem egy saját alkalmazotttól ered: Frank Rudy, a NASA mérnöke keresett vevőt a technológiának, de a kiállító cégen kívül senkit nem érdekelt a megoldása. Vezetőink érdekességekkel is színesítették az amúgy is élménydús sajtótájékoztatót, például, az Air Force 1 cipőről elmondták, hogy a Vissza a jövőbe c. filmben Michael J. Fox viselte, illetve a légtalp kényelmére vonatkozóan, hogy a prototípusokat a futók nem akarták visszaadni további tesztelésre (annyira kényelmesek voltak) – dacára annak, hogy

a verseny során a cipő felsőrése levált. Inkább házilag összeragasztották, de ezektől a cipőktől nem akartak megválni.

Térjünk ki kicsit a technológiára. Lényege, hogy a középtalpat levegőtömlőből alakítják ki, ami sokkal rugalmasabb, így a futó számára visszaadja a földre érkezés energiájának egy részét. Ezt a „levegőelemet” eleinte csak a talp középső részébe építették be, majd a sarokba – szerintem mindannyian emlékszünk arra a cipőre, a minél mindenki azt próbálgatta, kidurran-e az a buborék a sarkán... nos, máig se durrant ki –, végül az egész középtalpat így töltötték ki. A Jövő hídján elhelyezett kiállítás érdekessége, hogy kipróbálhatjuk, milyen érzés is a levegőn járni: ezzel a technológiával készült felületeket építettek be a padlóba. Ilyen érzés a cég új cipőjét viselni is: a középtalp tisztán ebből a poliuretán tömlőből áll, így mivel

a légtalp három dimenzióban tudja rugalmasan változtatni az alakját, még komfortosabb rugózást biztosít, és még hosszabb az élettartama. A légbetét tartósságát elősegíti, hogy kitöltésére nagy molekulájú gázokat használtak fel, ezáltal nem veszélyezteti az, hogy a gáz elszivárog. Rugalmassága egyúttal arra is garancia, hogy a cipő a legmegfelelőbbben veszi fel viselője lábformáját, ezt fokozza a zokniszerű belső kialakítás. A bemutatón jelen volt egy gyűjtő is, aki cca. 300 pár ilyen típusú cipővel rendelkezik, a régi legendától a legmodernebb modellekig, és néhány gondolatban megosztotta velünk tapasztalatait. A vele való konzultációt követően házigazdáink jóvoltából korlátlanul élvezhettük a Jövő Háza vendégszeretetét.

Köszönet az élményért a cég csapatának!

András

Kedves Mikulás!

Elérkezett a nap, amit még a születésnapomnál is jobban vártam (főleg azután, hogy az márciusban volt), december 6-a, a Te napod. Amikor a hozzám hasonló jó gyerekek kalória dimenzióban kifejezve elnyerik megérdemelt jutalmukat, a rosszak pedig megkapják a büntetésük elszövedéséhez szükséges Döbrögi D-16 9mm-es vesszőket.

Az utóbbiakkal nem is foglalkoznék, hiszen távol álljon tőlem minden rossz gondolat s cselekedet, elmémet kizárólag [főrevör píz] jelzésű eszmefuttatások töltik be.

Mivel Te, a kedves, jóságos és persze bőkezű Mikulás mindenről tudsz, azért csak a legfontosabb jócselekedeteimet sorolnám fel, nehogy feledésbe merüljenek. Az idei évben is folytattam felfelé ívelő egyetemi pályámat olyannyira, hogy sokszor megijedtem, nehogy körpálya legyen s fejre essek. A lelkesedésem annyira határtalan volt, hogy szinte minden nap hajnali 4kor keltem, legtöbbször a HaBár padlójáról, és igyekeztem erről minél több kartársamat értesíteni, hogy átvehessék mentalitásomat. Ezért minden esetben szándékosan nyitottam be rossz szobába, mintegy színelve, hogy a nevemet sem tudom, nem hogy a szobaszámom. Az órákon is gyakran részt vettem, kötelességtudóan érkeztem másfél órás késésekkel, csak hogy az oktató is lássa rajtam, hogy minden lehetőséget megragadok, hogy akár egy apró információmorzsával is emeljem elmém tudásszintjét. A vizsgákat is élenjáró módszerekkel teljesítettem és igyekeztem minden alkalmon részt venni, nem törődve az egekig szökő IV-díjammal, példát mutassak társaimnak és kifejezzem elkötelezettségem a tárgy iránt.

Láthatod, kedves Mikulás, milyen jó gyerek is voltam, ezért nem zargatnálak kívánságaim listájával, inkább csak azokat említeném, amit kitűnő szorgalmammal és példamutató magatartásommal kiérdemeltem. Hozz kérlek a sok csoki mellé még több kreditet, mert kizsákmányoló világunkban nehezen tartható fent az a közösségért mindent feláldozó életforma, amit jómagam folytatok, így fájó szívvel bár, de magamra is gondolnom kell. Ha már a csokit említettem, abból is sokat kérek, mert mint tudjuk, kellően magas a vitamintartalma és elősegíti tudatom még mélyebb kiteljesedését. Nagyon rosszul esik ezzel előhozakodnom, mivel az ember testének kellően nagy százaléka víz, pótolnom kell a verejtékes munka közben elvesztett folyadékot és erre a tudomány jelenlegi állása szerint csak a nemes sörnedű képes. Nem akarlak számokkal és ürtartalmakkal zavarba hozni, kiváló közlekedésmérnök-jelöltként csak annyit mondanék: nyerges...tudod, a vontató, Te biztosan tudod, mire gondolok, hiszen olyan bölcs vagy, hogy még a rossz gyerekek sem tudnak csőbe húzni holmi levelecskékkel.

Nem is kérek többet, a maradékot biztosan megkaptad már, hisz külön adtam postára minden oldalt.

Köszönöm, jóságos Mikulás és továbbra is maradok jó gyerek, sőt élgyerek:

balasnyikov



Karácsony előtti gondolatok

Feldíszített karácsonyfa, süítés-főzés, ajándék lista, üdvözlőlapok, vendégvárás, majd vendégek el, használhatatlan ajándékok és laktató ételek sokasága, fáradtság, bágyadt fenyő a nappaliban, kellemetlen és szomorú tülevelek mindenhol, végül egy utolsó takarítás, mikor megszabadulunk a dekorációtól, és kiállítjuk a halott fát a kuka mellé. Megkönnyebbült sóhajtás, kezdődhetnek újra a hétköznapiak. – Ismerős? - Ez már mindig így lesz? Azt hiszem, mindnyájunkban megfogalmazódott már a gondolat, hogy nem így kellene történnie.

Lázasan törjük fejünket, hogy szeretteinket idén végre hasznos ajándékkal lepjük meg. Na, és nem utolsó sorban olcsón, és minél kevesebb idő ráfordítással szeretnénk megúszni a karácsonyi bevásárlást. Mert ugye Nekünk, egyetemistáknak ilyenkor a legkevesebb a szabadidőnk... Talán ez az időszak a leghúzósebb: szorítanak minket a határidők, a zárthelyiket kell pótolni (kivétel az „okosoknak”), tervezési feladatokat kell leadni, esetleges elővizsgán kell jól szerepelni. Nem igazán érint meg minket a karácsonyi várakozás, az adventi időszak. Történjen ez idén másképp! Talán mindenki halott az adventi készülődésről, az adventi koszorú készítéséről, gyertyagyújtásról. De miről

is szól az advent?

Advent az egyházi év karácsonyi előkészítő szakasza. A Messiás születése előtti várakozás, a karácsonyra való felkészülés ideje. Adventhez szorosan kötődik, az adventi koszorú készítésének és a gyertyák meggyújtásának hagyománya. Az adventi koszorú a templomok és az otthonok adventi dísz. Rendszerint öröközlésként fonják, a peremén körben 4 gyertya áll. Advent első vasárnapján gyújtják meg az első gyertyáját, a rá következő vasárnapokon mindig eggyel többet. A koszorú az évkör során elfogyó, majd újra növekvő fényt jelképezi. A fénynek ilyenkor télen még nagyobb szerepe van. Ez jelenti számunkra a biztonságot, a meleget és

meghittséget. Csodálatos dolog belemerülni egy gyertya pislákoló lángjának izzó fényébe! Ebben a nagy karácsonyi rohanásban, ki is kell néha kapcsolódnunk. Nagyszerű alkalom erre a vasárnaponkénti gyertyagyújtás, amikor a család apraja-nagyja együtt dúdolhatja: Ég a gyertya ég, el ne aludjék... Legyenek ezek a decemberi hétköznapiak mások! Ebben a karácsony előtti időszakban, a nagy sürgés-forgás közben ne feledkezzünk meg advent üzenetéről!

Remélem, minden kedves Olvasó szeretetteljes és meghitt családi környezetben tölti majd a karácsonyi ünnepeket. Békés ünnepeket, és BUÉK!

Anett

BUÉK

Rengeteg módon lehet ünnepelni azt, hogy ismét eltelt egy év. Ezekből szemezgettem néhányat, remélem tetszeni fog, és ha rám hallgattok, megfogadjátok tanácsaimat!

El lehet otthon tölteni a szilvesztert, akár a nagyon „színvonalas és izgalmas” műsorokat játszó tévé előtt ülve, gyümölcslevet iszogatva (vodka nélkül), kézen fogva Anyucival és Apucival, vagy esetleg egyedül, de ebbe jobb bele sem gondolni... Lássuk be, hogy ez nem egy Közlekkaroshoz méltó hozzáállás! De ha sikerül otthonról elpaterolni a szülőket, akkor pár ismerőssel karöltve minden adott egy házibulihoz. Arra azért tényleg figyelj, hogy minden törekeny és kényes dolgot tüntess el, no meg az esetleges háziállatokat is bújtasd el; nem jó a macskának, ha festékszóróval kékre színezik...

Felmerülhet Benned, hogy nem otthon szeretnéd köszönteni az új évet, de akkor hol?! Az ország minden részén lehetőség van bulizni, szinte minden nagyvárosban szerveznek nagyobb hangvételű partikat, esetleg bálakat, de ezek nagy valószínűséggel sokkal jobban

megterhelik majd a pénztárcádat.

De ha a pénzügyekkel nincs gond, és netán most nyerted meg a lottó ötöst, keményen végigdolgoztad az évet, vagy csak szimplán nem ittad el az ösztöndíjat, elugorhatsz egy romantikus hétvégére Párizsba, ami alig kerül százötvenezer forintba, vagy ha a budapesti pörgés nem elég, akkor akár mehetsz a soha nem szunnyadó New Yorkba, és közel nyolcszáz ezer emberrel együtt ünnepelni a Time Square-en. Nem akarok pesszimistának tűnni, de szerintem nem fogtok túl sok képeslapot küldeni nekem az előbb említett helyekről. Persze nem azért, mert elfelejtettetek írni, hanem mert már rég elittátok a pénzeteket.

De nehogy a végén egy idegen helyen ne érezzük jól magunkat, inkább ragaszkodjunk az évközből megszokott dolgokhoz. És hát mit tehet az ember lánya/fia, ha már egyszer ide keveredett a Közlekkarra? Irány a HaBár!!! Ahol egy

összeszokott társasággal együtt igazán jól érezheted magad. De erről elég is ennyi, talán mert én sem tudok ennél több dologra visszaemlékezni, inkább beszéljenek a képek! Idén is jó buli lesz, az biztos. Mi ott leszünk, és te?

Biztos vagyok benne, hogy már mindenki tett valamilyen fogadalmat újévkor (de minek?!). Ez a jó szokás bizonyára idén sem lesz másképp. De ha az idei szilvesztereden nem érezted jól magad, és január elsején ébredés után nem azt ígéred meg, hogy „többet nem iszom”, esetleg „jövőre ugyanitt”, akkor inkább azt fogadd meg, hogy jövőre jobb társasággal és jobb helyre mész szilveszterkor, mondjuk HaBárba! Mi ott leszünk, és Te?!

Végül, de nem utolsó sorban: Jó szórakozást és BUÉK!!!

Csilla



A BEST egy újabb lehetőség

Szeretnék bemutatni nektek röviden egy nemzetközi szervezetet, amin keresztül talán minden álmodtok valóra válhat. Nem kell semmit tennetek, csak elolvasni ezt a pár sort, utánanézni az interneten és személyesen megkeresni minket az egyetemen. Leírom itt nagyjából, hogy kik vagyunk és milyen szervezetről van szó!

Európa legerősebb műszaki egyetemének non-profit szakmai diákszervezete. A BEST 1989-ben alakult azzal a céllal, hogy a különböző országokban tanuló egyetemistákat szakmai programok keretében megismertesse a többi ország kultúrájával, megtanítsa együtt dolgozni nemzetközi összetételű csoportokat. Úgy gondoljuk, ma már nyugodtan kijelenthetjük, hogy a BEST hídként köti össze az 58 tagország diákságát 21 országban. Programjainkon, a tag-egetemeinken tanuló minden hallgató részt

vehet. A szervezet ma is dinamikusan fejlődik, évente mintegy 4-5 új jelentkező egyetem felvételével. A BEST-nek három meghatározó tevékenysége van nemzetközi szinten: a Vivaldi program, az Oktatásügyi program és a Karrier-támogatás.

A BEST egyik legkedveltebb programja a Nyári Egyetem, melynek célja, hogy kurzusonként 20-25 európai egyetemista egy speciális - rendszerint a normál képzésben nem, vagy nem abban a formában oktatott - témában jobban elmerüljön, ugyanakkor megismerje a vendéglátó ország kultúráját. Nem titkolt célja a kurzusoknak a - gyakran életre szóló - barátságok kövételése, vagy hosszabb távú szakmai együttműködés megteremtése. A programok népszerűségét tovább növeli, hogy minden költséget a szervezők állnak, a résztvevőknek csak az oda- és hazautazásukat kell fedezniük. A kurzus-

sokra általában öt-tízszerez a túljelentkezés, a magas szakmai és nyelvi ismeretekkel rendelkező jelentkezők közül motivációs levél és szakmai háttér alapján a vendéglátó BEST csoport tagjai választják ki a legjobbakat. Az első Műegyetemi Állásbörze ötletét a budapesti BEST csoport tagjai vetették fel 1992-ben. Számos piacvezető céget hívtak meg, hogy képviselőik felvehessék a kapcsolatot a diákokkal, számukra képzési lehetőséget, munkát, karriert kínáljanak. Az azóta minden évben megrendezésre kerülő Állásbörze sikerét igazolja, hogy Magyarország legnagyobb műszaki állásbörzéje: kiállítói Európa piacvezető cégei, látogatói pedig nem csupán a BME, hanem az ország összes műszaki egyetemének és főiskolájának hallgatói.

Még több információ a www.best.bme.hu címen!

Bálint

Tudományos Diákköri Konferencia - eredmények

Közlekedés szervezés, fejlesztés szekció

I. díj: Tettamanti Tamás

Autópálya forgalomszabályozás felhajtáskorlátozás és változtatható sebességhatárkorlátozás összehangolt alkalmazásával
Konzulens: Varga István, Luspay Tamás

II. díj: Mészáros Gergely, Ferencz Péter
A villamosközlekedés járműfelújítással egybekötött fejlesztése Budapesten
Konzulens: Szigeti Dániel

III. díj: Krasznai Attila

Gépjármű-alkatrész kereskedés speciális fuvarozási feladata
Konzulens: Dr. Bokor Zoltán, Demény László

Logisztika szekció

I. díj: Párniczky Máté

Az egységgrakomány képzés optimalizálása inhomogén árustruktúra esetén egy logisztikai központban
Konzulens: Bóna Krisztián

II. díj: Gyűrűs Máté, Prácer Attila
Az alternatív energiaforrások közlekedési célú felhasználásából eredő logisztikai problémák vizsgálata
Konzulens: Bóna Krisztián

III. díj: Szűcs Edina

Karbantartási rendszer optimalizálásának bemutatása egy konkrét példán keresztül
Konzulens: Kalincsik Zoltán

Anyag- és járművizsgálat szekció

I. díj: Bazsika Lilla, Weltsch Zoltán

Nedvesedési jelenségek mérése fémek és kerámiák között
Konzulens: Dr. Lovas Antal, Udvardy Olivér

II. díj: Ferencz Péter

A V 43 sorozatú mozdonyoknál előforduló nyomkarimakopások okainak vizsgálata
Konzulens: Dr. Szabó András, Dr. Zobory István, Dobos László

III. díj: Rimóczi Péter

A 3D-s szkennelés és a Rapid Prototyping a Reverse Engineering szolgáltatásban
Konzulens: Herczeg Szabolcs

Alternatív energiaforrások - környezetvédelem szekció

I. díj: Gallina Tibor Róbert

Mg - Al hidrogén abszorbens ötvözet és szerkezeti anyag
Konzulens: Dr. Lovas Antal, Balla Sándor

III. díj: Csák Attila

Károsanyag szóródás szimulációja

Konzulens: Veress Árpád

Közlekedésautomatika, -modellezés szekció

I. díj: Kovács Gergely Péter

A Svábhegyi Fogaskerekű Vasút mikro-kontrolleres felülvezérlése
Konzulens: Dr. Rácz Gábor

II. díj: Ritzinger György, Juhász Gábor

Négyrotoros helikopter szabályozási célú modellezési problémáinak vizsgálata
Konzulens: Bauer Péter

II. díj: Stróbl András

Nagyméretű nemlineáris közlekedési hálózatok modellezése Delphi környezetben
Konzulens: Dr. Péter Tamás

III. díj: Németh Balázs, Sábitz László, Soltész Tamás

Dízelmotor egyszerűsített dinamikai modelljének vizsgálata digitális szimulációval
Konzulens: Dr. Zobory István

Gépjárművek szekció

I. díj: Sofró Csaba

Tehergépjármű alváz és felépítmény kapcsolatának vizsgálata
Konzulens: Dr. Szőke Dezső

II. díj: Pintér Gábor

Common Rail dízel befecskendező rendszer mérőpadra építése, az elkészült padon elvégezhető kísérletek bemutatása
Konzulens: Dr. Szalay Zsolt, Zöldy Máté

III. díj: Ribizsár András

Videó alapú sávkövető rendszer felépítése, algoritmusainak fejlesztése
Konzulens: Wahl István, Dr. Benyó Imre

Figyelem! Figyelem!

Azt hittük egyedül vagyunk, boldog tudatlanságban éltük életünket, miközben valaki figyelt bennünket. Nem tudhattuk, hogy békés szándékú-e, de a sötét szempár tulajdonosa követett, s lesben állt.

Bekövetkezett az, amitől mindig is tartottunk, békés s szeretett kollégiumunkba befészkelte magát a bűnözés, rettegést s félelmet hozva az ott lakókra. Bebizonyosodott, hogy immáron már nem üldözési mánia, tényleg rendszeresen hátra kell néznünk s ébernek lennünk, nem tudhatjuk mikor csap le újra a Rém, s ki lesz az áldozat. Senki sincs biztonságban...

Egy pillanat műve volt az egész, Hallgató Huba időt, erőt és fáradságot nem kímélve szorgalmasan készült a számára rajongásig szeretett Matematika B4 zárthelyire, amíg hiába a félistenekkel határos küzdeni tudás, engednie kellett emberi mivoltából eredő szükségleteinek, s felkereste a nemi identitásának megfelelő

mellékhelyiséget. A mindig oly precíz és kötelességtudó Huba nem is feltételezte, hogy apró figyelmetlensége beláthatatlan következményekkel jár majd, hiszen a Rém már régóta figyelte őt, és várt az alkalomra, amikor elveheti tőle azt, amit csak Isten adhat a halandó embernek s foszthatja meg tőle.

Mint már a különböző híradásokból értesülhettünk róla, a Valami lecsapott, kíméletlenül s különös brutalitással, nem hagyott tanúkat, s nem ismert kegyelmet. A hatóságok semmit sem tudnak, nem hagyott nyomokat, s ezért bárhol ott lehet. Lehet, hogy személyesen is ismered, esetleg a szobatársad, talán Te magad... Lehet, hogy nem is ember, ugyan ki lenne képes ilyen embertelen cselekedetre?

Kérek mindenkit, figyeljen nagyon oda, sose maradjatok egyedül, csoportosan közlekedjete, és legfőképpen vigyázzatok magatokra. Ha pedig bármi gyanúsat észleltek, ne restelljete segítséget kérni. S lehet, hogy szegyen a futás, de hasznos.

Aki bármilyen információval rendelkezik a Rémről, netán látta, vagy tudja, hol van az általa eltulajdonított B4 tankönyv, feladatgyűjtemény s jegyzet, kérem, jelentkezzen a Hallgatói Irodában vagy a 212. szobában. Tegyük meg mindent, hogy véget érjen a rettegés, s újra ki merjünk menni a folyosókra. Ez csak akkor lehetséges, ha leleplezzük a Rémet, s megmutatjuk, hogy nem lehet minket megfélemlíteni!

balasnyikov

Philip K. Dick: Közvetlen értékesítés

Pár hónappal ezelőtt találkoztam Dick könyveivel a szobámban. A szobatársam kezdte el olvasni, és napról napra hozta az újabbnál újabb köteteket. Gondoltam, én is belelapozok az egyikbe, amit ő már elolvasott.

Philip Kindred Dick 1928. december 16-án született Chicago-ban ikertestvérével, Jane Charlotte-tal együtt. Apró, törékeny gyermektestük alig élte túl a szülést, Jane csak egy hónapig tartott ki, majd eltávozott az élők sorából. Haláláért Dick egész hátralevő életében magát okolta - amíg meg nem tudta, hogy testvérével alultápláltság végzett. Ettől kezdve az értelmetlen önmarcangolás helyett anyját kezdte el hibáztatni a történetek miatt. A veszteségérzet és a bűntudat azon kívül, hogy jelentősen hatott lelki fejlődésére, emberi kapcsolataira és vallásos gondolkodásmódjára, később regényeinek és novelláinak közös, alapvető motívumává válik.

Lenn a sivár földön című kötetéből választottam az egyik novellát, a címe: Közvetlen értékesítés. Igen tömör és szerintem figyelemre méltó, elgondolkodtató remekmű.

Ed Morris utálja a reklámokat.

Bármennyire is a mellékútvonalakon próbál meg minden nap hazatérni a Ganümedesről, egy-két kósza reklám mindig beférkőzik az agyába. De ha ez még nem lenne elég, az úrkikötőből a lakásáig vezető úton reklámozó robotok egész hadserege lohol a nyomában, portékáikat árulva. Bezzeg a Proxima Centaurin! Habár ott nem ennyire fejlett az élet (nagyjából száz évvel le vannak maradva, úgy élnek, mint a huszadik században), de legalább nincsenek reklámok. Nem csoda tehát, hogy kikészült, és legszívesebben a feleségével eltöltött nyugalmas percekre vágyik. Bár teljesen elfelejtette, hogy ma van a születésnapja, de még ekkor sem pihenhet: egy önmagát áruló robot csönget be hozzá. Elkezd szétverni Morris lakását, majd hasznosságát bizonyítandó megjavít mindent, amit tönkretett. Hiába próbálja a robotot elzavarni a házaspár, a programozása szigorúan megtiltja, hogy elmenjen, amíg meg nem veszik őt. Morrisnak mentő

ötlete támad: megpróbál elmenekülni a Földről, így gyorsan űrhajójába pattan. Azonban a robot utoléri őt, és nem hajlandó leszállni. Morris végső elkeseredésében rövidtávra felszerelt hajójával nekivág a szomszédos csillagrendszerhez, a Proximához vezető útnak. Az irtózatoss gyorsulás, amire szükség van ahhoz, hogy kiléphessen a Naprendszerből, szinte felrobbantja a hajót, ezért Morris hátraküldi a robotot, hogy ellenőrizze a hajtóműveket, majd még egy utolsót beletapos a gázba. A hajó motorja felrobban, ő pedig felsőhajt: végre a várva várt csendben nézheti azt a bolygót, ahova el akart jutni, egészen addig, amíg el nem nyeli őt a Proxima csillaga. Ekkor kezd el a háta mögött a szinte teljesen szétrobbant robot ismét árulni magát...

Igen tanulságos ez a novella a mai marketinggel teli világunkban s érdekes jövőképet mutat, s talán nem is olyan távoli jövőt.

Bálint



Szilveszteri pezsgés

Lévén, hogy ez a szám már egy kicsit a karácsonyról és a szilveszterről is szól, és hát a karácsony nem igazán koktélos ünnep, az ehavi koktélokatban a pezsgőkoktélok világába kirándulunk, áttekintve az ínycsikmélókat és a legegyszerűbbeket egyaránt.

Atlantic Special

4 cl pezsgő száraz
3 cl Curacao Triple sec
3 cl gin
8 cl narancslé

Az előkészített keverőpohárba öntjük az alapanyagokat és jégkockákkal elkeverjük, majd a hűtött pezsgős kehelybe szűrjük. Száraz hideg pezsgővel felöntve szervírozzuk. Élénk, kellemes ízű frissítő.

Harry's Pick-me-up

3 csepp Grenadine
3,5 cl konyak
feltöltéshez pezsgő száraz
1,5 cl limelé

Az alapanyagokat a pezsgő kivételével shakerben jéggel összerázzuk, és hűtött pezsgős kehelybe szűrjük. A poharat feltöltjük hideg száraz pezsgővel. Koktélcseresznyével a pohár szélére helyezve szervírozzuk. Íze – a konyaknak és a limelének köszönhetően – egyszerre lágy és friss... Igazi csajozós koktél, két szívószállal kérd!

Korsar

3 cl banánszirup
1 cl Grenadine
1 cl Campari
feltöltéshez pezsgő száraz
5 cl feketeribizli

A pezsgő kivételével az alapanyagokat a keverőpohárban jéggel elkeverjük, a

pezsgős kehelybe szűrjük, és pezsgővel feltöltjük. A cseresznyét a pohár szélére tűzzük. Az italt citromhéjpíllal megpermetezzük. Telített ízű kísérőital az éjfél vacsorához.

Peppermint fresh

4 cl mentalikőr zöld
feltöltéshez pezsgő száraz
2 cl limelé

A likőrt és a citromlevet shakerben jéggel összerázzuk, és hűtött pezsgőspohárba szűrjük, majd a poharat feltöltjük hideg száraz pezsgővel. A poharat mentaággal díszítve szervírozzuk. Ideális frissítő, ha kifáradtál a táncban.

A végére hagytam egy igazi szilveszteri klasszikust, a **krampampulit**. Készítése roppant egyszerű: Egy jénai (hőálló üveg) tálba egy sor gyümölcsöt darabolunk, rácsra fölé egy sor kockacukor, rá fél liter rum (a gyümölcsre is juthat belőle, csak vigyázzatok, hogy az meg ne gyulladjon), meggyújtani (fidibusszal), megvárni, míg leég, azután fölönteni 1 l forró teával, forralt borral, 1 üveg pezsgővel, és lehet fogyasztani!

András



Szolid árakkal, Italkülönlegességekkel, Folyamatos akciókkal

Csocsóval, Koktélbárral, Várunk benneteket szeretettel

Vasárnaptól Csütörtökig 19:00 - 2:00-ig

Elérhetőségek:

(06/1) 463-29-03 06/20 317-69-04

www.habar.hu

HaBár

Szórakoztató és Élmenycentrum
Baross Gábor Kollégium XI., Bartók Béla út 17.

Plakátkaja

Ez az étel egy fogadás nyomán született. Tudniillik épp kirándultunk egy romantikusra a Normafára, és valamiért elnéztük a buszt, úgyhogy Budapest egyik műanyag megállójában álldogáltunk – reményeink szerint már egy megfelelő buszra várva. Az ominózus reklám épp egy kezét ábrázolt, ami fűszerezett egy hatalmas, gusztusos dolgokkal elrendezett serpenyő felett. Na jó, azért a serpenyőre helyeződött a hangsúly, mert ami benne volt, nekem pillanatok alatt „összeállt” a fejemben... (Ez egy jó hülye mondat volt, de csak nem rúgnak ki miatta.)

Tehát közöltem a párommal:

– Fogadjunk, hogy ezt meg tudom neked főzni!

– Rendben, akkor lepj meg ezzel a névnapomra! – hallatszott rögtön a válasz.

Úgyhogy tovább vizualizáltam a serpenyőt: megállapítottam, hogy husi úszik benne, brokkolidarabok, répa- és gombaszeletek. A lé, ami megalapozta az úszás tényét, fehér/törtfehér színben pompázott, ezért a fűszerpaprika használatát kizártam, és letettem a voksomat a „besamel” alapokra.

Főleg azért szűrt nekem szemet, mert szép színes volt az egész, és a látványából álmódta meg az egészet. Páromat rá lehetett venni annyi aktív közreműködésre, hogy hozzon nekem csirkemellet (gyönyörű, 35-40 dkg-os darabot), fagyasztott zöldborsót, lehetőleg friss brokkolit (de mirelit is jó), egy póréhagymát, 2 db répát, és NE „konzervgombát” (de kényelmeseknek megengedett). A húsit-brokkolit-borsót-répat-gombát letette elém egy zacskóban. Más minden volt otthon.

Szóval a hűtőből vettem egy darab vaját (3-5 dkg) és egy **jó nagy** serpenyőben felolvasztottam kicsit. A húsit csíkokra vágtam, a póréhagymát tisztítva karikákra. A brokkolit rózsákra szedtem (nekem lett kisebb-nagyobb is), megmostam, a szárát le kell vágni, ha már fás, a rózsákat egyben hagytam. A répát megpucoltam, aztán karikákra szeltem. A friss gombát tisztítottam és felszeleteltem. Kellett némi tej és egy evőkanál liszt, só, fehér- vagy színes bors, fokhagyma, petrezselyem zöldje és szerecsendió. A mirelitekkel nincs gond.

Nekifutunk még egyszer, tehát a felolvasztott vajba behajigáljuk a húsit, és kevergetve, nagy lángon fehérre

pirítjuk. Levesszük takarékra, beleszórjuk a póréhagymát, együtt párolódnak picit, enyhén megsózzuk, majd fél perc múlva repülhetnek a répaszeletek. Pár perc elteltével mellékerülhet egy bögrényi (tejfölöspohárnyi) mirelit borsó is, és a brokkolidarabok. Ha nagyon félünk, hogy leég(ünk), akkor féldeci vízzel segíthetünk a dolgon, a lángot pedig még lejjebb vesszük, vagy áttesszük az egészet egy kisebb rózsára. További sózás már csak a borsó **megpuhulása után** lehetséges, most mellé szórjuk még a fokhagymát vékonyra szeletelve, vagy áttörve is tökéletes (2-3 gerezd, ízlés szerint). Percek kérdése, és kóstolgathatjuk. Ha már minden puha (nem az a „rágni se kell”, de nem is nyers nagyon), akkor hajítjuk hozzá a gombát, megszórjuk a liszttel, és kb. 2 dl tejjel felöntjük, buzgón kevergetjük. A gombának nem kell sokat főnie, a lényeg, hogy besűrűsödjön a dolog, de előtte még némi só (ha kell), apróra vágott petrezselyemzöld és késhegynyi őrölt (reszelt) szerecsendió kerül bele.

A trükk abban rejlik, hogy ízlés szerint alakíthatod: zöldbabot vagy cukkinit álmódsz még hozzá, vagy ugyanezt, de borsó nélkül, vagy még több husival készíted: mindegy, hisz a te „plakátod” lesz. Körete lehet főtt rizs (belekevert konzervkukoricával), de ha jó sűrűre csinálod (több liszttel, kevesebb tejjel), akkor pizzalapra is pakolhatod, reszelsz rá (sok) sajtot, és a sütőben 10 perc alatt kész a bulikaja. A lényeg, hogy ne legyen túl pépes, inkább ropogós a dolog, és akkor gondoltál ezzel a vitaminbombával az egészségedre is.

Hajrá!

Oriza T



**Kellemes Ünnepeket
Kívánunk Mindenkinnek!**

a Szerkesztőség



**A KÖZLEKKARI
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
Telek Közhelykirály Zoltán
HÖK elnök

Felelős szerkesztő
Radok Minekkettő Edina

Főszerkesztő
Pölczman Haladakarrier Balázs

Tördelőszerkesztők
Hukics Ennekazévnékié István
Molnár Otthonvagyok András

Olvasószerkesztők
Bozzay Megetteatehén Melinda
Őri Készafelrakógépem Anett
Tóth Csilla-goztam Csilla

Írták
Dorotovics Légionaire Judit
Döme Végrebekerültem Csongor
Farkas Schwartzmann Bálint
Fiskál F1forevör Szandra
Hadzsi Bevállalalom Ákos
Molnár Aligalszom András
Őri Égagyertya Anett
Pölczman Listavezetünk!!! Balázs
Tóth Newyear4ever Csilla

Rajzolta
Dér Enyimazelső Dániel
Miczki Túlsokinfó Júlia

Íme a lojális titkárnő története:
- Igazgató úr! Bent van?
- Igen.
- ... oh, milyen nagy...

Sérvműtetre készíti elő a fiatal férfit a csinos nővér. Egyik kezével a borotvát húzogatja, a másikkal az útból lévő fűt hajtogatja ide-oda. Két perc múlva megszólal a fiatalember:
- Hagyja nővére, megáll az most már magától is!

A nagypapám nemrég hunyt el. Úgy ment el, ahogy minden férfi szeretne: szex közben. Nagymamám zokogva mesélte, hogy vasárnap reggel nekiálltak a dolognak, mert nagypapának a templomtorony harangja segített ritmust tartani. Máig élne, ha nem jött volna arra a Family Frost...

Diszkóban:
- Gyere ki, beszéljessünk!
- De hát esik az eső!
- Nem baj, majd a cipőmre térdelsz...

A férj este lefekvés után odabújik a feleségéhez, mire az asszony megszólal:
- De, drágám ma ne, mert tudod holnap reggel egyből megyek a nőgyógyászatra. A férj egyetértően megfordul majd pár perc múlva ismét közelít az asszonyhoz.
- Édesem, viszont fogászatra, ugye nem mész?

A házaspár a 30. évfordulójukat ünnepli. Anyjuk megkérdezi apjukot:
- Drágám mire gondoltál ezelőtt 30 éve?
- Arra hogy széjjel dugom a pinád, és lötytyedre szopom a csöcseidet.
- És mire gondolsz most?
- Arra hogy sikerült.

Nemzetközi turistacsoport megérkezik a világ legnagyobb vízeséséhez:
-Ooo God, it's wonderfuuuuuul...
-Ooo mein Gott, das is wuuuuunderbar...
-Gospooooodin, eto priekrasnooooojee...
-Baaaaazzeeeeeg, ez kuuurva jó...

Leszólít egy kurva egy pasit a kocsisoron.
- Szépfíú, menjünk el egy jó kanyarra.
- Ahhh, nem. Úgysem tudod úgy csinálni, ahogy én szeretném.
- Miért? Hogy szeretnéd?
- Ingyen...

Fiú: Örültem kívánlak!!!
Lány: Húzzam fel a szoknyámat? ;)
Fiú: Inkább köpd ki a rágód...

Sétál a királylány az erdőben. Meglát az ösvényen egy békát pici koronával a fején.
- Oh! Te vagy az a béka, akit meg kell csókolni, hogy...
- Nem. Az a bátyám. Engem le kell szopni.

Fiú és a lány szeretkezés közben. A csaj kezdi a párbeszédet:
- AIDS-es vagyok!
- Én is.
- Én csak vicceltem.
- Ezután nem fogsz.

Megy a székely meg a fia a faluban, elérkeznek a kocsmához. Megszólal a székely:
- Bémenyek ide egy kicsinkét, ides fiam, várj' meg idekünn!
Bemegy a székely, eltelik egy óra, kettő, három, úgy öt óra múltán kijön részegen a székely. Megszólal a fia:
- Idisapám, maga olyan, mint a kutya fasza!
- Hát oszt' mér, ides fiam?
- Há' mer igen könnyen bémegy valahova, oszt' nehezen gyün ki!
Gondolkodik a székely, vissza kéne vágni erre, már majdnem hazaérnek, mikor megszólal:
- Ides fiam, te meg olyan vagy, mint anyád pinája!
- Hát oszt' mér, idesapám?
- Há' mer mennél nagyobb vagy, annál kevesebb örömem van benned!

Két bacilus sakkozik.
- Lépsz?
- Lép a fene!
- Jó, akkor ezt borítékoljuk!

**KÉSZÜLT:
A HALLGATÓI KÉPVISELET TÁMOGATÁSÁVAL**

**A DTPeRINT Bt. NYOMDÁJÁBAN
600 PÉLDÁNYBAN**