Ingyenes

KÖZHÍR

Budapesti Műszaki És Gazdaságtudományi Egyetem
Közlekedésmérnöki Kar Hallgatói Önkormányzat

2011.febr. 72/1

Tartalom

Miről is olvashatsz?

03 Főszerkesztői jegyzet
04 Nem csak a húszéveseké… - az egyetem
06 Amikor a hóhért akasztják…
08 Közlekes az úton
10 Új kollégiumi felvételi szabályzat
11 A Kari Diákjóléti Bizottság tagjainak munkája
11 Hogyan írjunk sikeres kérelmet?
12 Közlekkaros Oktatóink Hallgatói Véleményezése
13 Képzők képzése a BME-n
13 Facebook. vs faliújság
14 Haverok, buli, Szahara!
16 Modernizációs folyamat
17 Miskolci időutazás
18 Tengerek hívása
20 Ég Veled, Duplasvancú!
21 Unitech Mérnökverseny 2010
22 Együtt, békében
23 Mínusz egy félév - plusz egy kő a szívünkről
24 Írások az írásról – IV. rész: Mivel írnak a művészek?
25 Valentin-nap
26 Társam, az oroszlán
26 A taxisofőr
27 Élet az emberiség után Budapesten
28 Kolikonyha
29 Rejtvény
30 Humor

Főszerkesztői jegyzet

Sziasztok!

Az év első Közhírét tartjátok a kezetekben, ami többek közt azt is jelenti, hogy ismét túléltük a vizsgákat, illetve elkezdődött a következő szorgalmi időszak. Gyorsan telik az idő (tapasztaltabb ismerőseim szerint az évek előrehaladtával sajnos egyre gyorsabban), így azon kaptuk magunkat, hogy egyre többen akadnak a szerkesztőségből, akik a tanulmányaik miatt már nem tudnak többet velünk dolgozni, úgy, ahogyan eddig tették.

Néhányan többet szeretnének a tárgyakkal foglalkozni, és már nem jut annyi idejük a cikkírásra, egy-két ember egyetemi tanulmányai végére ért, és már a munkán jár az esze, megint mások pedig egy kis szünetre vágynak.

Nem vagyok régóta főszerkesztő, de szinte hozzászoktam, hogy minden hónapban ugyanaz a lelkes, nagyjából 10-15 fős gárda dobja össze az újságot. A közösen elkészített lapok alacsony száma ellenére is nehéz elképzelnem, hogy egyszer mindannyian végzünk a közlekkaros tanulmányainkkal, és utána a Közhírre csak úgy fogunk tekinteni, mint egy régi jó hobbira. Így hát csak mostanában szembesülök vele, hogy ez az újság mennyire különbözik egy hivatalos sajtóterméktől, és milyen érdekes, hogy egy olyan tényező, mint a tanulmányok haladása mennyire meghatározza a szerkesztőség összetételét. Ha a jelenlegi színvonalat tartani szeretnénk, akkor a csapatba mindig kelleni fognak az újabb lelkes, fiatal tagok, akik aztán szintén egy kicsit elszomorodnak majd, mikor érzik, hogy hamarosan nem foglalkozhatnak majd annyit a Közhírrel.

Ezért toborzunk folyamatosan.

Így akadtunk rá azokra az elsősökre, akiknek a cikkei, ötletei és segítsége nélkül ma már elképzelhetetlen lenne egy-egy újság. Így találtak meg minket azok a felsőbbévesek, akiknek volt valamilyen témájuk, amit szívesen láttak volna nyomtatásban, aztán kiderült, hogy tulajdonképpen tudnának ők többet is írni. Így bukkantunk rá az új tördelőnkre, és így keresünk utódot a többi pozícióra is.

Úgy gondolom, nem azért toborzunk, mert égető szükségünk van rá. Talán már kicsit unalmas is, hogy minden újságban megjelenik az a bizonyos e-mail cím, a *kozhir@kozlekkar.hu*, azzal a szöveggel, hogy ha Te is szeretnél a Közhír részese lenni, akkor írj rá. Mégsem adjuk fel, ugyanis szeretnénk minél több embernek megmutatni, hogy milyen nálunk „dolgozni”. Megmutatni, hogy ez csak akkora elfoglaltság, amekkorának Te szeretnéd, hogy a csapat néha milyen jókat tud beszélgetni, hogy mi az a vonzerő, ami miatt azok is vissza-visszatérnek hozzánk, akik már lediplomáztak.

Ha tehát eddig vacilláltál, vagy ennek a cikknek kapcsán megmozdult benned valami, akkor nyugodtan keress minket, számos helyen megtalálsz. Az egyetlen felvételi követelmény a lelkesedés, minden mást nagyon szívesen megtanítunk, megmutatunk Neked. Aztán, ha minden jól alakul, hosszú évek múlva egyszer Te is egy kicsit másképp gondolhatsz majd vissza a Közhírre.

Petrus

A Szerkesztőség elérhetőségei:
1114 Budapest, Bartók Béla út 17. fsz. 8-9.
Tel/Fax: 1/463-3780
E-mail: kozhir@kozlekkar.hu
Honlap: kozhir.bme.hu

Készült 700 példányban

A KÖZLEKKARI HALLGATÓI ÖNKORMÁNYZAT PÁRTSEMLEGES, NEM ORSZÁGOS, NEM LEGKEDVELTEBB, NEM NAPILAPJA

Felelős kiadó:
Nagy Viharsarok Gábor
Felelős szerkesztő:
Majkut Sietek László
Kari lap felelős:
Vermes Boldizsár
Főszerkesztő:
Koncz Ferihegy Petra
Főszerkesztő helyettes:
Boczor Kipihent Eszter
Rovatvezetők:
Bán HivatalosLogisztikus Veronika
Boczor SokatOlvas Eszter
Kovács Felpörgetve Frigyes
Osváth-G. OttRepülA Péter
Tördelőszerkesztők:
Szabó JólKezdődik Ádám
Szabó Tudomisén Balázs
Olvasószerkesztők:
Fiskál LegyenMá'KészADeaák Szandra
Tóth MertFesteniJó Csilla
Design:
Műterem Médiakör
Terjesztési felelős:
Majkut TerjesztekIs László
Írták:
Ádám 20 lettem Zsuzsa
Bán Murmuc Veronika
Bicsák Csibe György
Boczor UtolsóPillanatban Eszter
Davidesz Nyarlathotep Mária Magdolna
Fiskál SutyutyuSutyutyu Szandra
Koncz Kékhalál Petra
Kovács Újulterővel Balázs
Kovács Sajtfejű Frigyes
Osváth-G. Bamakóóó Péter
Pölczman Pókzabálda Balázs
Sándor Megkérdezem Zsolt
Stefán Kuplungszagvan Péter
Szabó Debütálok Ádám
Tóth PaciÉsBoci Csilla
Zsákai MIGHuszonkilenc Balázs
Nyomás:
Komáromi Nyomda és Kiadó Kft.
2900 Komárom, Igmándi u.1.
E-mail: nyomda@komarominyomda.hu
Tel: 34/342-248, Fax: 34/342-361

Nem csak a húszéveseké… – az egyetem

A következő interjú keretében karunk legidősebb aktív hallgatójával ismerkedhettek meg. Ozsvár Zoltán a Járműmérnöki MSc-szak levelező tagozatára jár, és műhelyében egy sebességváltó javítása közben beszélgettem vele.

Mesélj magadról pár szót!

Ozsvár Zoltán vagyok, és 55 éves múltam január 8-án. Van egy műhelyem, ahol autókat javítok, és oldtimereket restaurálok, ezenkívül gépjármű-szakértőként is tevékenykedem.

Milyen iskolákat végeztél?

Középiskolámat 1974-ben végeztem az Eötvös Loránd Gépipari Műszaki Szakközépiskola és Technikumban. 1980-ban államvizsgáztam a Bánki Donát Műszaki Főiskolán mint általános gépész üzemmérnök.

Dolgoztál valaha mérnökként?

Igazából egyetlen egy mérnöki feladatom volt, ami ugye egybeesett a diplomatervvel is. A Thália Színház forgószínpadának tervezését én csináltam. Igaz, hogy volt egy konzulensem is, de az majdnem teljesen önálló munka volt. Nagyon jó dolgom volt, mert személyesen is részt vettem magában a kivitelezésben is, tehát nemcsak terveztem, hanem utána le is gyártottuk a szerkezetet. Ilyen szempontból tanulságos volt. Ezenkívül mérnöki tevékenységet nem folytattam.

Mivel foglalkoztál ezután?

A diploma után pénzt kerestem. Taxisofőr voltam. 1983-ban elindult a magántaxi, és akkor ez egy nagyon jó kereseti lehetőségnek tűnt. Nekem akkor már voltak autóim, tehát nem volt nehéz dolgom, gyorsan beszálltam egy Lada-kombiba, és 6 évig taxiztam. Általában éjszaka. A Lada után, ugye ahogy mentem előre, a végén már egy dízel Volkswagen Golffal taxiztam. Azután jött a rendszerváltás és a '90-es évek. Én magát a rendszerváltást már nem itt vészeltem át, akkor már Németországban dolgoztam, és 1995-ben jöttem haza, mert hivatalos kinttartózkodási engedélyem lejárt.

Mi volt ott a munkád?

Ott is lentről kezdtem. Műhelyben dolgoztam, szellőzőcsatornákat gyártottunk egy gyártósoron. Azokat raktuk össze, automata gépek szabták, meg hajtogatták a lemezeket. Aztán dolgoztam építkezésen is, a végére egész jól belejöttem, haza se akartam jönni. De muszáj volt, mert a kint tölthető évek száma lejárt. Amikor hazajöttem, akkor építettem fel a műhelyemet, és azóta is folyamatosan építgetem. Igazából a nagy fejlődés a hazajövetelemkor következett be, hiszen akkor tudtam annyi pénzt keresni, hogy felépíthessem ezt. Aztán elkezdtem itt dolgozni, és rá kellett jöjjek, hogy itt Magyarországon más viszonyok vannak, mint külföldön, más az emberek mentalitása. Azóta sem találtam jó munkatársat, egyedül vagyok általában. De hobbiszinten megmaradt, mert most is, látod, itt van a hátad mögött ez a BMW, ami restaurálás alatt áll.

Mesélnél a legkedvesebb restaurálós élményeidről?

Az első munkám a legemlékezetesebb. Egy müncheni bankárnak csináltam egy Alfa Romeót, aki a DEKRA-hoz vitte be hivatalos fölértékelésre az autóját, miután restauráltatta velem. Az oldtimereket 1-től 5-ig kategorizálják, az első az a kategória, ami gyári, szalon-állapotú, az ötödik az pedig a roncs. Az 1-es és az 5-ös között pedig ugye vannak a különféle fokozatok. Azt az autót, amit én restauráltam azt az 1-es és 2-es közé tette a müncheni DEKRA. Erről írásos dokumentumom is van. Igazából ekkor kezdtem az autórestaurálással komolyabban foglalkozni, hiszen láttam, hogy elsőre mit tudtam alkotni. És ugye van egy olyan közmondás, hogy a jó bornak nem kell cégér, így egymás után jöttek a munkák. Szakmailag elfogadtak, és ezt tudtam csinálni jó pár évig. Aztán jött a kérdés, hogy hogyan tovább, mert fejlődni azért szerettem volna.

Mennyi munkaórát jelent egy ilyen restauráció?

Az Alfa Romeót azt egy év alatt sikerült elkészíteni, tehát februárban hozták ide, és következő év tavaszán elkészült. Olyan szinten szét volt rohadva, hogy úgy nézett ki, mint egy teaszűrő. Bárhova nyúltam, mindenhol csak rozsdát találtam. A fő hordozóelemeken is. Ennek ellenére arra a kocsira csak kettő darab küszöb lett föltéve, mint új alkatrész. A többit azt mind én alakítottam ki. Hajtogattam, kalapáltam, domborítottam, amit kellett. Ugyanúgy, az eredeti után. Ez borzasztó sok időt igényelt. De például volt egy saját autóm, ami hét év alatt készült el. Az időn kívül azt is figyelembe kell venni, hogy megéri-e, vagy tudok-e vele megfelelő pénzt keresni. De végül is nem lehet azt mondani, hogy csak a pénzért csinálom, mert ha csak a pénzért csinálnám, akkor megenné a fene. Azért valamilyen szinten szeretni is kell ezt.

Ennek az a varázsa, hogy amikor kész, beülsz a kocsiba, és az első kulcsfordításra elindul. Ez egy perverzió, de nekem ez olyan, mint régen volt az első éjszaka joga. Ugye nekem addig érdekes egy autó, amíg miszlikre szedem, kibányászok belőle körül-

belül 150 kiló rozsdát, meg ócskavasat, fölépítem a kocsit, összerakom, és az első kör az enyém. Utána odaadom a gazdájának, és törje össze ő, ha akarja. Lehet, hogy van ebben egy kis önzés is, de ha az ember tényleg szívvel-lélekkel csinálja, akkor megvan az eredménye is.

Visszatérve az egyetemre, ha nem maradtál a mérnöki munkánál, akkor miért jöttél vissza tanulni?

Ugye az ember soha nem elégedett magával, fölmerült bennem is a kérdés, hogy szép, hogy van itt ez a műhely, meg van itten munka is, de hogyan tovább? Igazából ami elindított, az volt, hogy ellopták az autómat, ami egy 1-es Golf volt. Véletlenül, vagy hála Istennek, nem is tudom, hogy mondjam, de megtaláltam a saját autómat Kispesten, egy fél évvel azután, hogy ellopták. Más rendszám volt rajta, meg kicsit át volt már festve, de én abban biztos voltam, hogy az az én kocsim. Kihívtam a rendőrséget, lefoglalták az autót, és bevitték a telepre. Ott őrizgették fél évig, mire elfogadták, hogy mégiscsak az az én autóm. Nekem kellett bebizonyítanom, hogy az enyém, mert az igazságügyi szakértő, akit odahívtak, azt mondta, hogy oké ez a kocsi nem az a kocsi, amiről a papírok szóltak, de azt, hogy momentán az én autóm, azt nem tudta bebizonyítani.

Ozsvár Zoltán
55 éves, 2 gyermek édesapja,
eddig 11 oldtimert restaurált,
7 éve gépjármű-szakértő és
52 kreditet szerzett eddig a BME-n.

Mivel tudtad mégis bebizonyítani, hogy a tiéd?

Azzal tudtam bebizonyítani, hogy volt rajta egy alsó támasztó gömbfej csere, amit annak idején még a Ladákból maradt szovjet 8.8-as CCCP jelzésű csavarokkal csavaroztam föl. Aztán én mondtam nekik, hogy elvileg, ha nem szerelték ki, akkor bizony a jobb elejében orosz csavaroknak kell lenni, mert azokat bizony még én raktam bele. És láss csodát, a CCCP jelű csavarok előkerültek a kocsiból. Így 9 hónap vergődés után visszakaptam az autómat. Akkor ütött szöget a fejembe, hogy ezt a munkát, amit ez a szakértő csinált, ezt én is tudnám csinálni, lehet, hogy talán még jobban is. Ez motivált, hogy elinduljak valamerre, mondjuk a Mérnöki Kamara felé, és szerezzek egy gépjármű-szakértői jogosultságot, amit aztán meg is kaptam 2003 novemberében. Azóta több-kevesebb sikerrel művelem ezt a tevékenységet.

„Szeretnék fogékony lenni még vagy 20 évig mindenre, csak az embernek ugye ideje legyen rá, mert abból van a legkevesebb."

Valójában akkor emiatt jársz 55 évesen az egyetemre, ugye?

Igen, mert arra nem nehéz rájönni, hogy, mint minden más szakterület, ez is rohamosan fejlődik, csakhogy a fejlődését mindenféleképpen követni kell. Az ember előbb-utóbb, ha nem képezi magát, lemarad. Én úgy érzem, hogy már most le is vagyok maradva, megmondom őszintén. De szeretnék róla tenni, hogy ne legyen végleges ez az állapot, ezért iratkoztam be az egyetemre 2009-ben. Fölvételt nyertem, és most odáig jutottam, hogy a harmadik félévet végeztem el. Nincs könnyű dolgom az itt elvárt követelményeket nem tudom ugyanolyan sebességgel teljesíteni család, gyerekek és munka mellett, mint a fiatalok. Csak úgy megy, hogy kevesebb tárgyat veszek föl, meg kétszer is meghallgatom ugyanazt. Meg kell említeni a feleségemet is, mert ha ő nem dolgozna, vagy nem pártolná ezt az egészet, akkor én nem tudnám megengedni magamnak az egyetemet. Összefogás nélkül nem menne a dolog. Motiváció tehát van, hiszen rákényszerül az ember, hogy minél előbb végezzen a tárgyakkal, de szerencsére nem történik nagy baj, ha mondjuk kétszer hallgatok végig egy-egy tárgyat. Mindenesetre megpróbálom ezt elkerülni. Elég nehéz lépést tartani a fiatalokkal… De azért megpróbálok.

Apropó fiatalok! Az egyetemi diákok nagyobb részének az édesapja lehetnél kor alapján. Nem szült ez vicces helyzeteket?

Azt szeretem, mikor megyek be az egyetemre, és elállnak az útból, kinyitják előttem az ajtót, meg köszönnek. Ez jól esik. De aztán volt olyan is, hogy bementem az előadásra, és akkor egy idősebb tanár odajött hozzám, és azt mondta, hogy „Kolléga, ne haragudjon, de most itt én tartom az előadást." Ránéztem, és mondtam neki, hogy „Nyugodtan tessék megtartani, mert én hallgató vagyok. Nem lesz abból semmi probléma, ha megtartja az előadást, mert én szeretném meghallgatni." Ilyen is van, igen. Ez elég vicces helyzet volt. De engem a dolognak ez a része abszolút nem zavar. Szeretnék fogékony lenni még vagy 20 évig mindenre, csak az embernek ugye ideje legyen rá, mert abból van a legkevesebb. Mindenesetre azzal, amit most propagálnak mindenhol, hogy az emberek képezzék magukat, tanuljanak, azzal én végsőkig egyetértek. A mai világban e nélkül nem megy. Nekem ez a véleményem.

További sok sikert kívánok, és köszönöm a beszélgetést.

Én is köszönöm. Aztán majd találkozunk az iskolában.

Ádám

Amikor a hóhért akasztják

Már megszokottá vált sorozatunkban a közhíres csapat tagjaival beszélgetünk, hogy közelebb hozhassuk őket az olvasókhoz. Ez alkalommal Seherezádé és Vera mutatkozik be, ők nemcsak barátnők, hanem egykori szobatársak is.

Kérlek, mondj egy pár szót az előéletedről!

Fiskál Szandra Seherezádé vagyok, Eplényből származom. Ez a kis község leginkább talán a sípályája miatt ismert. Veszprémben, a Lovassy László Gimnázium matematika tagozatos osztályában töltöttem a középiskolás éveimet. A felvételi pontszámom jó magas volt, úgyhogy nem azon kellett gondolkoznom, hogy vajon hova vesznek majd fel, hanem hogy én hova szeretnék menni.

Miért választottad a Közlekkart?

Régebben csillagász, majd ügyvéd szerettem volna lenni, de aztán a humán jellegű tárgyakból épp elegem lett, mire végzős gimis lettem. A matek-fizika fakultáció miatt is közelebb állt hozzám a mérnök szakma, s mivel szeretem a Forma-1-et, az itteni autógépész szak rögtön megtetszett. Jelentkeztem, felvettek, s ráadásul az évnyitón engem választottak ki az elsősök közül, hogy az Aulában esküt tegyek. Akkor még a Népszabadságban is benne volt a képem. Mára a BSc-képzést már legyűrtem, autógépészként végeztem, most MSc-s járműmérnök hallgató vagyok, épp szakosodom.

Hogyan kerültél kapcsolatba a Közhírrel?

Egy jegyzetvásárlással kezdődött az egész. Balázstól (*Pölczman Balázs*), az előző főszerkesztőtől vásároltam, ő pedig „berántott" az újsághoz. Már az első félévemben csatlakoztam a csapathoz, és a legelső cikkem a Gólyabálról szólt. Nem az volt életem legszínvonalasabb írása, azóta jobban belelendültem.

Milyen feladataid voltak eddig az újságnál?

Cikkíróként kezdtem, majd egy évvel később kérdezték, hogy szeretnék-e olvasószerkesztő lenni, mivel megürült az egyik poszt. Örültem a felkérésnek, hiszen régen sok nyelvtanversenyen vettem részt jó eredménnyel, és elég jó a helyesírásom is. Az olvasószerkesztőség pedig felelősségteljes feladat, hiszen a Csilluval (*Tóth Csilla*) közösen végzett munkánk sokat számít abban, hogy nyelvileg igényes újságot adhassunk ki. Előfordul, hogy a lapzárta után érkező cikkeket hajnalban kell kijavítanom, hogy időben tördelni lehessen az újságot. A legutóbbi lapzártánál hajnali négykor futott be egy cikk, de fél ötre kész is voltam vele, mivel éppen zh-ra tanultam, és ébren talált a kérés. A munkám borzasztó részét a helyesírási hibák jelentik. Szinte mindenfélét láttam a pályafutásom során. A csúcs a papagáj lenne ly-nal írva, de remélem, ezzel már nem fogok találkozni – főleg, hogy júniusban „visszavonulok".

Miért jó közlekkarosnak lenni?

Mert megismertem egy összetartó közösséget és számtalan kedves embert, jó barátaim lettek, emlékezetes bulikban vettünk részt, és hasznosan töltöttük el együtt az időt. A képzés vége felé közeledve egyre csak gyűlnek a kedves emlékek, és remélem, hogy hosszú életűek lesznek az itt kötött barátságok.

Milyen élményeid vannak?

Mint a legtöbb közlekes, én is szívesen gondolok vissza a Kari Napokra, főként a legutóbbira, mert nagyon jól szerepelt a csapatunk. Idén az Iron Hook-ban is aktívan játszottam – sok lelkesedéssel, de annál kevesebb sikerrel. Friss és igen jó élményeim közé tartozik a 2010-es Unitech Mérnökverseny, ahol két barátnőmmel egy csapatot alkotva szereztük meg a harmadik helyet. Erről bővebben olvashattok egy másik cikkben.

Az oktatási és egyéb hivatalos oldallal kapcsolatban kevés szép emléket őrzök. Inkább úgy fogalmaznék, hogy voltak „harcaim". De szerencsére a legtöbből nyertes félként távoztam.

Említetted a Forma-1-et. Menynyire komoly a vonzalom az autósportok iránt?

Kiskoromban nagyon untam, mikor apukám nézte a hétvégi, monoton futamokat, de pár év múlva villámcsapásként jött a felismerés, hogy ez nekem is érdekes lehet. Először Häkkinen, majd a vagányabb stílusú Montoya lett a favorit. Érettségi ajándékként kimehettem a Magyar Nagydíjra, de Montoyát pont előtte rúgták ki a csapatából, így sajnos a nagy találkozás elmaradt. Azóta nincsen igazi kedvencem, de a futamokat követem. Átnyargaltam a hosszú távú autóversenyekre, többször voltam nézőként a 12 órás versenyen a Hungaroringen. Sőt, a tavalyi Le Mans-i 24 órás versenyből kb. 20 órát ébren töltöttem a tv előtt, csak a kedvenc csapatom kiesése után aludtam el.

Milyen terveid vannak az egyetem után?

A szakmai gyakorlatot és a diplomaírást mindenképpen egy cégnél szeretném bonyolítani, ahogy BSc-n is tettem, és ha jó a közösség, és kihívást jelentő feladatokat kapok, valamint az anyagi vonzata is rendben van a dolgoknak, akkor akár hosszabb távon is ottmaradnék. Valamint szívesen elutaznék Le Mans-ba, a 24 órás versenyre. Megnézném Tibetben a buddhista kolostorokat, és Salsáznék egy jót Kubában.

Milyen különleges képességeid vannak?

Különösen fárasztó, spontán vicceket tudok gyártani, főleg szóvicceket, amikkel a barátaimat a sírba kergetem. Fenyegettek már régebben vastag könyvvel, nagy késsel a szobatársaim, de azért akadnak igazán jól sikerült poénjaim is. Ja, és olvastam, hogy az OBI-ban lehet venni fejszéket. De nekem nem kell. Az enyém a nyakamon ül.

Köszönöm a beszélgetést!

Vera

Fiskál Szandra Seherezádé
Születési dátum: 1988. április 23.
Feladatkör: olvasószerkesztő, cikkíró
Az oviban perec volt a jele.

Vera, mesélj egy kicsit magadról, honnan érkeztél?

Miskolcról jöttem a Közlekedésmérnöki Karra, a Földes Ferenc Gimnáziumban tanultam, speciális matematika tagozatos osztályban. Ebből adódóan mindig is reál érdeklődésű voltam, a mérnöki tudományok felé nyitottam, és már elsősként eldöntöttem, hogy a Műegyetemre jövök majd. A Közlekkar még nem volt tiszta, de mikor megláttam, hogy itt van logisztikus képzés, felkeltette az érdeklődésemet, és rögtön tudtam, hogy ez az én helyem.

A Közlekkarról hogy vezetett az út a Közhírbe?

Mikor legelőször találkoztam a Műszaki kémia nevű tantárggyal, akkor kicsit megrettentem tőle. Rájöttem, hogy nekem kell róla minden, ami elérhető, így kerültem Balázs szobájába. Könyvvásárlás közben elmesélte, hogy van a Közhír, és mennyire jó újság, bármilyen témát szívesen fogadnak. Már elsősként bekerültem, az első cikkemet a 2006-os Őszi AnimeCon-ról írtam. Később én vetettem fel a film- és könyvajánló rovatot.

Jó, hogy ezt említetted, mert már régóta érik bennem a kérdés, hogy az olvasás nálad mennyire meghatározó, hiszen a rovat folyamatos, de az egyetemistákra nem igazán jellemző, hogy könyvet ragadnak?

Imádok olvasni, kiskoromban szerettem meg, rengeteg olvasóversenyen indultam. Az általános iskola „egy hónap – egy könyv” versenyén sikerült mindig a dobogó legfelső fokát meghódítanom. A rovatban most már legtöbbször a múlt élményeiből táplálkozom, vagy a nyáron, illetve a vizsgaidőszakban olvasottakból. Szorgalmi időszakban nincs igazán időm rá, olyankor a vonaton hazafelé olvasok, oda-vissza megvan egy könyv.

Térjünk rá egy kicsit a kari életre, hiszen a Közhíren kívül is aktív résztvevője vagy.

Igen, most például a Közlekedésmérnöki Szakkollégiumnak vagyok az elnöke. Ebbe a 2008-as megalakuláskor „rángattak bele”, voltak saját ötleteim, gondolataim, hogy miket lehetne csinálni, így Pól *(Orosházi Tamás)* szeptemberi lemondásakor átvettem az elnöki pozíciót, előtte alelnök voltam. Nemrég nyertünk egy igen szép összeget a programok finanszírozására. A szakkolin belül üzemlátogatásokat szervezünk, korrepetálásokat, szoftverek oktatását. Ezeket javarészt felsőbbéves diákok tartják a jelentkezőknek.

A közlekkari programokon, bulikon gyakran részt veszel, és ahogy már megbeszéltük, tagja vagy a Közhírnek és a Szakkollégiumnak is. Mindezeket hogyan tudod összeegyeztetni a tanulmányaiddal, hisz tudjuk rólad, hogy azokkal is szépen haladsz?

Ez úgy alakult ki, hogy utálom, ha vannak feladataim, amik még nincsenek megoldva. Úgy gondolkozom, hogy minél hamarabb megoldom őket, annál többet tudok pihenni, így hiába van még rá egy hét, tudom, hogy minél hamarabb kész lesz, annál kevesebbet kell vele foglakozni. Mivel hamar elkészülök vele, utána több idő marad a korrigálásra is. Ugyanez van a tanulással, illetve minden egyébbel, házikkal, jegyzőkönyvekkel. Féléves, rajzos háziknál is mindig azt csinálom, hogy minden nap foglalkozom vele két órát -vagy még annyit sem-, és akkor jóval a határidő előtt befejezem, és nem az utolsó éjszaka kell mindent megoldani.

Az újságírás megmarad a jövőben, esetleg publikálnál egy logisztikai lapban?

Azért a szakmai cikkek kicsit másak, mint a film- és könyvajánló, de az, hogy tudok írni, le tudom írni a saját gondolataimat kulturált formában, az magabiztosságot ad. Az, hogy tudtam fogalmazni, a diplománál is nagyon nagy előny volt, gyorsan haladtam, de nem csak itt, hanem bármilyen beadandó, rövid lélegzetvételű dolgozatnál hasznos volt. Nem kellett azon gondolkozni, hogyan szerkesszem, hogy jó legyen vagy értelmezhető. Ez biztosan megmarad, de szerintem akár még az is belefér, hogy szakmai folyóiratban publikáljak.

Sok minden kiderült már rólad, hogy miként töltöd el az idődet. Van esetleg még ezenkívül valami hobbid, kedvenc elfoglaltságod?

Szeretek zenélni, kiskoromban zongoráztam 5-6 évig, ami mégsem volt álmaim hangszere, ezért abbahagytam. Nagy szerelmem lett a dobolás, egy rock zenekarban játszom, otthon gyakorlok. Sajnos egyre kevesebbet tudunk a bandával találkozni, mert négyen négyfelé járunk egyetemre.

Másik hobbim a sütés-főzés, amit a koliban is jól tudok űzni, mert két méterre van a konyha, és így rögtön megérzem, amikor ég a kaja. Szeretek kísérletezgetni, mindig nézem, hogy a hűtőben milyen maradék van, mit mivel lehetne helyettesíteni. Így lesz a rántott pekingi kacsa helyett például krumplisaláta vagy egyéb saját recept. Ez akkor szokott előfordulni főleg, mikor nincs kedvem kimenni a boltba.

Nagyon szeretem a japán rajzfilmeket, és japánul is tanulok, autodidakta módon, ahogy dobolni is tanultam. Ehhez kapcsolódik a nagy szívszerelmem, a modellezés, de sajnos ez elég költséges hobbi. Az animék szereplőit a rajongók megvásárolhatják kisebb-nagyobb figura képében, de az igazán fanatikusok maguknak készítik el kedvencüket. Eddig három modellt készítettem. A műgyanta alapkészletet külföldről rendelem, ezt nekem kell megtisztítani, alapozni, kifesteni, majd összeállítani. Egyik figurámmal díjat is nyertem, ami egy kezdőtől nem kis teljesítmény.

Bán Veronika
Születési dátum: 1987. október 25.
Feladatkör: cikkíró, rovatvezető
Az oviban szilva volt a jele.

Petrus

Közlekes az úton

Talán már gondolkodtatok azon, hogy mi lesz veletek az egyetem után, diplomával a kezetekben. E cikkben Cserkuti György személyében egy olyan embert ismerhettek meg, aki már rég kikerült az egyetem padjai közül, s tud mesélni eddigi munkahelyeiről is.

Hogyan esett a választásod a Közlekkarra?

Az akkor szokásos menetrend szerint érettségi után felvételiztem. Ekkor a felvételinél 20 pont volt a maximum, abból kaptam 18,5-et. Csak autógépésznek jelentkeztem, ahol hatszoros túljelentkezés volt, tehát nem volt egyszerű a bekerülés. A felvételin csodálkoztak, hogy nem jelöltem második helyet, mert akkor két helyet lehetett jelölni egy adott karon belül. De úgy gondoltam, hogy én nem egyetemet akarok végezni, hanem autógépész szeretnék lenni, ha pedig nem vesznek fel, mondtam, hogy akkor jelentkezek a következő szezonban is. Később kiderült, hogy volt, akit több ponttal nem vettek fel autógépésznek, ennyit jelentett az elszántságom.

Hogyan emlékszel vissza az egyetemi éveidre?

Az elején nagymértékű megilletődés, beijesztés volt. Annak idején az első két év volt kőkemény, később könnyebb lett. Sokan lemorzsolódtak. Régen sokkal kötöttebb volt az egyetem, mint ma: most jóval nagyobb a szabadság.

A matekot és a mechanikát szokni kellett, azt a matekot, amit itt tanítottak, soha nem kellett használnom egyetem után. Emlékszem, hogy a matekszigorlat egy nagyon jól sikerült szilveszteri buli után volt, január másodikán, de végül meglett hármasra.

Persze azért maradt szabadidőnk is, ennek javát a két nagy „szerelem”: a Közhír és a gokartozás töltötte ki.

Hova kerültél a diploma megszerzése után?

A végzés (1983) utáni nyáron Helsinkiben voltam hat hétig. Ott dolgoztam egy hónapot, utána még két héten át kirándulgattunk, egyik éjjel északra, másnap vissza délre. Még Stockholmba is „átlógtunk” komppal, persze vízum nélkül… Miután hazajöttem, beálltam egy kőműveshez a náluk szokásos segédmelóra, ahol egy hónapért 10 ezer forintot kaptam.

Utána a Hungarocamionnál kezdő mérnökként havi 4000-et kerestem… Adott volt, hogy ide menjek dolgozni, mert már az egyetem utolsó éve alatt is ösztöndíjasuk voltam. A cégnél nagyon magas technikát alkalmaztak, sokat tanultam itt, nagy tapasztalatot szereztem. Időnként márkatanfolyamokra is utazhattunk, ami szakmailag és anyagilag egyaránt sokat ért. Ekkoriban épült a Mercedes-szerviz, amely az első volt Kelet-Európában, s - többedmagammal – szinte még kezdő mérnököket is üzemvezetővé választottak a cégnél. Nekem mint szerviz üzemvezetőnek 50 emberem volt három műszakban. A baleseti műszaki vizsgálatokat is ránk bízták, bár ezeket ingyen kellett megcsinálnunk, mondván, így még többet foglalkozhatunk a szakmával. Összességében azonban azt mondhatom, életem talán legszebb 1,5-2 éve volt ez az időszak.

Mi következett ezután?

Ekkoriban a KISZ rendezett országos vetélkedőket, ezek egyikén harmadikok lettünk kamionos kollégáimmal-barátaimmal. A verseny díjaként jutalomutazáson vehettünk részt a torinói FIAT-gyárban. Ezután nem sokkal a KISZ negyedik állásajánlatát már elfogadva az ilyen típusú vetélkedők szervezése lett a feladatom. Emellett a fiatalok műszaki és innovációs tevékenységét kellett ösztönöznünk. Megalapítottuk a Széchenyi Ifjúsági Műszaki és Közgazdasági Alapítványt, amely a szakterületen dolgozó fiatal értelmiségieket volt hivatott támogatni.

Közben elvégeztem a Külkereskedelmi Főiskolát és a Kereskedelmi Minisztériumba kerültem, ahol az áruforgalmi főcsoportnál dolgoztam osztályvezető-helyettesként. A munkaterületemen döntő részben a járművek, illetve járműalkatrészek export-import ügyeivel foglalkoztam. A legszebb és legnagyobb feladatot a jármű- és alkatrész-import liberalizációját jelentő törvény megalkotásában történt közreműködés jelentette számomra. Aztán a rendszerváltás után – ahogy a többség - én sem kaptam biztos ígéretet arra, hogy mi lesz velem ott a jövőben, ezért más hely után néztem.

Először elmentem egy kiállítás- és rendezvényszervezéssel foglalkozó kft.-hez, ez a terület már régóta érdekelt. Egy év után kiderült, hogy nem tudunk, és nem feltétlenül akarunk együtt dolgozni a cégvezetővel, inkább saját vállalkozásba kezdtem.

Mi volt a saját vállalkozásod?

Vidéki nagyvárosokban kezdtünk autókiállításokat szervezni. Ezek nem működtek túl sokáig, valószínűleg még túl korai volt, nem érezték az autókereskedők, hogy milyen reklámértéke van egy ilyen rendezvénynek, és kizárólag direkt módon akarták lemérni a hasznot, vagyis hogy egy-egy kiállításon hány autót adtak el.

1991-ben, az autókiállítások egyikén a gyerekmotorozás is szerepet kapott. Az „öreg Talma” is ott volt a fiaival. Az esti sörözésnél a meghatódottságtól elhomályosodott szemekkel mondogatta, hogy a fia milyen tehetséges, és egy nap majd világbajnok lesz. Magunkban persze nem hittünk neki, aztán a „kisgyerekből” 2007-ben tényleg világbajnok lett. Hát… azt bizony megkönnyeztem én is.

Később kissé változattunk cégem profilján, a kiállítás-szervezés helyett a kivitelezés került előtérbe. Néhány év után egy nagy cég rendezvényeinek kizárólagos kivitelezői lettünk belföldön és külföldön. Bolognában, Prágában, Szentpéterváron, Sarjahban, a harmadik legnagyobb arab emirátusban és San Franciscoban is szép munkáink voltak.

1998-tól aztán újra saját kiállításokkal jelentkeztünk: az első a Humanexpo nevezetű Országos Humánpolitikai Szakkiállítás és Konferencia volt, ezt három alkalommal rendeztük meg a Budapest Kongresszusi Központban. Egy évvel ezután elkezdtük az Ingatlan-Expo-t, ami Magyarországon az első, nemzetközi mércével is mérhető ingatlankiállítás és -konferencia volt. Az ingatlanos területen aztán belemélyedtem a médiába: több rádióadón voltak műsoraink, melyeknek szerkesztője, majd műsorvezetője is lehettem, weboldalt szerkesztettem, cikkeket írtam a szaksajtóba. Évekig mentek a kiállítások, de aztán megjelent a nem túl sportszerű konkurencia, és végül a vállalkozást tizenhat év után befejeztem.

Most mivel foglalkozol?

Ismét az államigazgatáshoz kerültem, jelenleg a Budapesti Kormányhivatal Mérésügyi és Műszaki Biztonsági Hatóságánál dolgozom kormánytisztviselőként, műszaki feladatokkal foglalkozom. Emellett egy mezőgazdasági magazin szakírójaként dolgozom – gépész területen.

Azért a járművek szeretete megmaradt az életedben?

Persze. Sokat motorozom, ha a hó és a jég megengedi, télen sem teszem le. Ha valamit kell csinálni a motoron, akkor megcsinálom, vagy elmegyek a haverokhoz a szervizbe (mellesleg itt végzett autógépészek!), és akkor ők megcsinálják. Ha még segítenék is, akkor azért szívük szerint felárat kérnének... Hébe-hóba valamelyik fiam mögém ül a mocira, és irány a szabadság!

A Forma-1-et is nézem, ehhez kapcsolódóan van személyes élményem is: az első futamon versenybíróként vettem részt. Diplomás autógépész kollégáinkkal pályabíróként az ígéretekkel és a józan ésszel ellentétesen a boxmunka helyett az lett a feladatunk, hogy körszámlálóként üljünk a pálya szélén… Aztán ezt a beosztást - társaim nevében is - egy kicsit hevesebben tettem szóvá, mint amit elbírt a rendszer, így engem a zárónap előtt kirúgtak...

Ki a kedvenced a száguldó cirkuszból?

Az örök kedvencem Ayrton Senna, legutóbb Vettelnek és Webbernek drukkoltam.

Szabadidődben mivel foglalkozol?

Nagyon fontosak számomra a hagyományos bakelit-lemezjátszók. Ezeket gyűjtöm, valamint javítom, restaurálom is, s aztán eladom, ha nem a gyűjteményembe szántam. Egyik kedvenc típusom a NAD 5120-as, aminek elkészítettem a tuningverzióját. Ezt később publikáltam egy magazinban, és kaptam néhány megrendelést, külföldről is. Most ennek a továbbfejlesztésén dolgozom.

Az átlagosnál magasabb fokon hiszek az ezoterikus dolgokban, egyik párom asztropszichológus volt. Én bak vagyok, akinek a legfontosabb ismertetőjegye, hogy állítólag bölcs, kitartó, stabilan vezeti az életét. Aki elolvassa a cikket, látja, hogy ehhez képest hogyan alakult a szakmai életem (mellesleg a magánéletem is igen változatosra sikeredett), vagyis ez így önmagában rám nem igaz. A „titok” az lehet, hogy a „sorsszámom” (születési dátum számjegyei összeadva) az ötös, ami azt jelenti, hogy a fő feladatom az életben, hogy alkalmazkodjak a változásokhoz, és megtanuljam, hogy állandóan készen kell állnom arra, hogy megváltozhatnak a körülmények.

A családodról mesélnél kicsit?

Két fiam van, a nagyobbik 22 éves, ő félig lengyel, félig magyar, itt élő lengyel állampolgár. Ő az ELTE-re jár szlavisztika szakra. Nagyon jól gitározik, szereti a zenét, és nagyon jó nyelvérzéke van. A magyar és a lengyel mellett angol felsőfokúja van, most a spanyolra „gyúr”.

A kisebbik fiam 14,5 éves, nagyon céltudatos, most felvételizett egy nagyon erős gimnáziumba, idegen nyelvű tagozatra, és aztán Németországba szeretne menni egy autós témájú egyetemre, de elektronikai szakterületre. Szerintem sikerülni fog neki!

Amúgy négy „kvázi” házasságon vagyok túl, ebből kettő volt hivatalos, az első meg az utolsó(?), a kettő között két élettársi kapcsolat volt. Hát… ez így alakult. De már szokom az ötös sorsszám kihívásait! És az optimizmusom csaknem töretlen…

Mit tanácsolsz azoknak, akik még a diploma megszerzése előtt állnak?

Először is: le a kalappal előttetek! És egyáltalán nem irigylem tőletek a sokkal nagyobb szabadságot, amit a mai egyetem jelent a „miénkhez” képest, mert sokkal nagyobb a bizonytalanság is. Mi azért biztosan kaptunk állást és fizetést is, aztán élveztük, amit lehetett. Mára kitágult a világ, mindent meg lehet kapni, mindenhova el lehet jutni, és mindent el lehet érni. Cserébe mindent el lehet veszíteni, akár pillanatok alatt. A legfontosabb a rugalmasság, nyitottság a világra és nyelvek, nyelvek, nyelvek! És remélem, nem tűnik túl „öregesnek”, de az őszinteség és a szeretet elengedhetetlen, persze akkor is, ha harcolni kell! Ahogyan a hit is: egymásban, az életben, a szakmában – és a jövőben. Mert ahogy Koncz Zsuzsa énekelte Bródy János szavait: „…mikor az ember többé senkit se vár, az mindennek a vége már”!

Köszönöm a beszélgetést!

Eszti

Új kollégiumi felvételi szabályzat

A következő két oldalon olyan kari témákról olvashattok, melyek minden félév elején aktuálisak. Egyik ezek közül, hogy nemrég megújult a Kollégiumi felvételi szabályzat. A témáról Kovács András EHK képviselőnket faggattuk.

Miért volt szükség a változtatásra?

Az első kollégiumi felvételi szabályzatot 2008. február 25-én fogadta el a HK, ezt annak idején hárman írtuk Keresztes Péterrel és Szűcs Gáborral. Ezt a szabályzatot a tapasztalatok alapján többször módosítottuk. Azután, hogy eldöntöttük, hogy újabb módosítások szükségesek, jöttünk rá, hogy alapvetően a teljes szabályzatot újra kellene írni, és nem a régit módosítani. Ezzel persze nem azt mondom, hogy annak idején nem végeztünk jó munkát, mert igenis az első kollégiumi felvételi szabályzat volt a mienk az egész egyetemen, viszont az idő elhaladt felette, és a jelenlegi igényeink egy teljesen új szabályzat alkotását követelték meg.

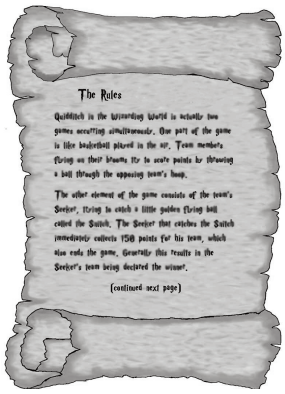
Ki dolgozta ki az új szabályokat?

Azt, hogy mik legyenek a sarokpontok, Keresztes Péter dolgozta ki, majd a HK fogadta el. Maga a szövegszerű átdolgozás az én feladatom volt, azért mert már van gyakorlatom szabályzatalkotásban, és tudom, mire kell hangsúlyt fektetni egy ilyen dokumentum készítése közben (logikai felépítés, hivatkozások, félreérthetetlen fogalmazás).

Mik a fontosabb változások?

Alapvetően a szabályzat egy új logikai felépítést kapott, ami követi a felvételi menetét. Ezen kívül egyszerűsödött a jelentkezők felvételi csoportokba sorolása (korábbi 6 kategória és 6 csoport helyett jelenleg 4 kategória) valamint megszűnt a közösségi kedvezmény és tanulmányi kedvezmény mint kategória. Ezek megszűnésének oka a közösségi kedvezmény esetén az volt, hogy jelenleg nem tartjuk támogatandónak azt, hogy valaki csak és kizárólag közösségi tevékenység végzésével bekerülhessen a kollégiumba, míg a tanulmányi kedvezmény esetén azt tapasztaltuk az elmúlt években, hogy az a hallgató, aki 30 vagy annál több kreditet szerez egy félévben, mindenképpen részesül kollégiumi férőhelyben, így ez a lépés egy felesleges adminisztráció megszüntetése. Tisztáztuk a szabályzatban a fellebbezés menetét, valamint a felvételi pontszámításba mostantól a fegyelmi pontok is beleszámítanak, ezzel is szeretnénk a hallgatókat motiválni arra, hogy jobban figyeljenek oda a közösségi együttélés szabályaira és azok betartására. Mindezek mellett a szociális kedvezmény igénybevételének feltételeit is átalakítottuk.

Hány hely van a Barossban? Ebből mennyit foglalnak el a különböző kedvezményezett csoportok?


The Rules

Quidditch is the universally world is actually two games occurring simultaneously. One part of the game is like basketball played in the air. Team members flying on their brooms try to score points by throwing a ball through the opposing team's hoop.

The other element of the game consists of the team's Seeker, trying to catch a little golden flying ball called the Snitch. The Seeker that catches the Snitch immediately collects 150 points for his team, which also ends the game. Generally this results in the Seeker's team being declared the winner.

(continued next page)

A BGK-ban 321 férőhely van. Az egyedi kedvezményezettek (kolimentor, PhD., külföldi magyar) kb. 10 férőhelyet foglalnak, a szociális kedvezményt kérők a férőhelyek max. 3%-át foglalják, ezen kívül az elsőéves hallgatók max. 20%-ot foglalhatnak el, a többi helyet a rangsorolt hallgatókkal kell feltölteni.

Tavaly volt egy olyan problémám, hogy egy jegyemet nem írták be, és nem egyezett az általam leadott kreditek száma a NEPTUN-nal. Az új szabályzat szerint, ha ilyen gondom akad, akkor nekem kell igazolásért rohangálnom, hogy felvételt nyerjek. Szerinted nem baj, hogy egy olyan dolognak, amiért nem vagyok hibás, én járok utána a dékánnál és a tanszékvezetőnél?

Várj: következő félévtől a kollégiumi férőhely-igénylés esetén nem kell megadnod semmilyen eredményed (szumma kredit, félévben szerzett kredit), ugyanis mindezt a NEPTUN-rendszerből szűrjük le. Így, ha neked valamely jegyed hiányzik, az azt jelenti, hogy a felvételi eljárás során a nem beírt jegyet nem tudjuk figyelembe venni. Éppen ezért neked érdeked, hogy a valós eredményeid vegyük figyelembe, amit csak úgy tudunk megtenni, ha a tanszék igazolja, hogy neked van jegyed a tárgyból, csak még nem sikerült beírni a NEPTUN-ba.

A jegy beírása neked is és a tanszéknek is az érdeke, az igazoláson kívül más megoldást nem találtunk, ezért maradt ez. Lehet, hogy macerásnak tűnik, viszont más megoldás nem nagyon létezik, ugyanis mi sem tudjuk naponta szűrni a NEPTUN-t és nézni, hogy változott-e valami. Egy másik megközelítésben pedig azt kell mondanom, hogy ezek a te eredményeid, és neked kell, hogy fontos legyen, hogy ezeket rögzítsék, és téged egy pályázaton a valós eredményeid alapján bíráljanak el.

Beszélj még egy kicsit a várólista frissítéséről! Úgy tudom eddig nem láthattuk a változását a honlapon.

Igen, ez új, jelenleg nem engedhetjük, hogy a várólistáink ne legyenek legalább hetente frissítve, ezzel is emelni kívánjuk a kollégiumi felvételi eljárás minőségi színvonalát és kiszámíthatóságát.

Még egy furcsa kérdés: az egyik pont szerint: „nem részesíthető kollégiumi férőhelyben az a hallgató, akinek a felvételi pontjainak száma kevesebb, mint 1." Hogy lehet valakinek kevesebb felvételi pontja, mint 1? Illetve, hogyan fordulhat elő, hogy őt felveszik?

Mint már említettem a fegyelmi pontokat is figyelembe vesszük a felvételi pontok számításánál. Ez úgy valósul meg, hogy az aktuális félévben elért közösségi pontokból levonjuk az aktuális fegyelmi pontokat (a fegyelmi pontok a BME Hallgatók Fegyelmi Kártérítés Jogorvoslati Szabályzatában vannak definiálva). Ez, bizonyos esetekben, eredményezheti azt, hogy a hallgató közösségi pontjai mínuszba fordulnak. Ennek elkerülése végett került bele a szabályzatba az, hogy minimum 1 pont kell a felvételhez.

Remélem hasznosnak találtátok az interjút, bárkinek bármi más kérdése van, nyugodtan tegye fel a Hallgatói Képviselőinknek!

Petrus

A Kari Diákjóléti Bizottság tagjainak munkája

Biztos sokan ismertek valakit a bizottságból, néha megállítjátok a folyosón, hogy érdeklődjetek a szociális igazolásokkal kapcsolatban, de talán sosem gondoltatok bele, hogy mit csinálhat egy-egy bírálási időszakban vagy a félév további részében.

Sokszor hallottam már azt a véleményt, hogy a KDJB-sek a félév elején dolgoznak két hetet, és utána nincs semmi dolguk. Ezen a megítélésen szeretnék változtatni azzal, hogy leírom, mégis mit csinálunk félévről félévre. A Közlekedésmérnöki Karon hét fős bizottság dolgozik, melynek vezetője a mindenkori Juttatási-térítési felelős, tagjai pedig egy félév időtartamra kerülnek be.

Egy bizottsági tagnak ismernie kell a vonatkozó szabályzatokat, illetve kívülről kell tudnia a pontrendszert, mely alapján a szociális pontszámot odaítéljük. Ami szerintem mégis a legnehezebb, hogy ettől a félévtől kezdve minden félévben az előbb említett tudásanyag nagy részéből, illetve a bírálói felület kezeléséből egy bizottság előtt le kell vizsgáznia az EHK-Irodában. Természetesen, aki megbukik, az nem lehet tagja a bizottságnak. Amennyiben sikeres vizsgát tettek a bírálók, abban az esetben kezdődhet is a munka az adott félévre. Először a kollégiumi felvételi eljáráshoz leadott szociális pályázatok igazolásait szedjük be a vizsgaidőszak végén egy-két hét alatt. Miután ezzel végeztünk, előbíráljuk a leadott rendszeres szociális ösztöndíj pályázatokat, hogy tájékoztatni tudjuk a hallgatókat a pályázatuk állapotával kapcsolatban. Ilyenkor néhány nap alatt kell 400-450 pályázatot előbírálnunk. Ha ezzel végeztünk, akkor két hetünk van rá, hogy beszedjük az összes igazolást, amit heti négy napban, napi négy órában szoktunk megtenni. Ezt követően ér csak véget a szedési időszak.

És mit csinálunk a félév további részében? Működik egy ún. Külső Szociális Bizottság (KSZB), amit az EHK szociális referensének vezetésével a 8 kari referens alkot. Itt esik szó az összes olyan kérdésről, mely a szociális pályázatokkal kapcsolatos. A KDJB havonta össze szokott ülni, és megbeszéljük, hogy a KSZB-n felmerülő kérdésekkel kapcsolatban mi a véleményünk, amit aztán én képviselek ezeken az üléseken. Lassan pedig el is érkezik a következő szedési időszak, és kezdődik minden elölről.

Bízom benne, hogy pontos képet kaptatok arról, hogy milyen és mennyi munkát is végez a KDJB és mennyire fontos, hogy jól működjön.

Dudás Ferenc
a. Chip

Hogyan írjunk sikeres kérelmet?

Sok kérvény érkezik be a Kari Tanulmányi Bizottsághoz (KTB), amit kisebb dolgok miatt nem lehet elfogadni. Ezek a problémák többször nem tisztázódnak a hallgatók számára. Így remélem, az alábbi példák segítségül szolgálhatnak majd sikeres kérelmek megírásához.

A kérelmeket a Neptunon keresztül lehet leadni, megírásuk több okból kifolyólag történhet. Lehetőség van kérvényezni egyéni tanulmányi rendet - de csak azoknak, akik a TVSZ-ben leírt kritériumoknak megfelelnek (TVSZ 19. §/1) -, vagy vis major esetekben lehetőség van halasztott vizsgát kérelmezni, olyankor, amikor számításainkat előre nem látható esemény húzza keresztül (például természeti katasztrófa). Ezek a kérvények a könnyen elbírálhatók, mivel valaki vagy megfelel a szabályoknak vagy nem.

A kérelmek egy speciális formája a méltányossági kérelem. Ezt főképp különleges esetben lehet felhasználni, olyan kérelemnél, mely elfogadásánál a TVSZ egy pontja alól felmentést kellene adni (ezt csak egyszer veheti igénybe a hallgató a teljes képzése során). Ennek keretén belül sor kerülhet utólagos (határidőn túli) passzív félév kérelmezésére akkor, ha olyan probléma éri a hallgatót, ami ellehetetleníti félévi tanulmányai folytatásában (ezt hivatalos papírokkal kell alátámasztani). Megadható az engedély méltányosság terhére újbóli - negyedik - vizsgázási alkalomra akkor, ha csak az adott tárgy teljesítése hiányzik egy fontos mérföldkő eléréséhez (szakosodás, szakdolgozat, diploma). Ehhez azonban szükség van az adott tanszék írásbeli engedélyére. Minden kérelmet érdemes pontosan, körültekintően, lényegre törően alátámasztani, mivel a KTB a leírtak alapján dönt, vagyis a leadás előtt született szóbeli megállapodásokról, engedélyekről, egyszóval az előzményekről a Bizottság nem tud. Mindenképpen vegyük figyelembe, hogy felmentés csak a tárgy teljesítésének módjáról adható, tárgykövetelmények, előkövetelmények alól nem (TVSZ 19. §/1).

Fordítsunk figyelmet arra is, hogy a kérvény csak egy kérést tartalmazzon, mivel dupla méltányosság sajnos nem létezik!

Tehát a méltányossági kérelem leadására elsősorban annak a hallgatónak van lehetősége, aki olyan eseménnyel néz szembe, amit a Bizottság - a kérvény nevéből adódóan – méltányolhat.

A sikeres kérelemhez szükségünk van a szabályok ismeretére, az érveinket alátámasztó papírokra és egy, a fontosabb részletekre is kiterjedő indoklásra. Mindezek ügyében keressetek fel bátran, próbálok segíteni a probléma megoldásában! (Elérhetőségeim: BGK 105; *vertesi.andras@kozlekkar.hu*)

Remélem továbbra is bizalommal fordultok hozzám!

Vértesi András

Közlekkaros Oktatók Hallgatói Véleményezése

2006 óta minden félév után lehetőséged van véleményezni oktatóid munkáját az OHV kitöltésével. A 2009/2010-es tanévben a közlekes hallgatók közel fele töltött ki legalább egy kérdőívet.

Úgy gondolom, hogy az oktatókhoz az OHV kitöltése nélkül nehezen jut el a véleményünk, így ha valakivel nem voltunk teljes mértékben megelégedve, vagy épp nagyon meg voltunk elégedve, áldozzunk rá néhány percet, és töltsük ki az OHV kérdőívét.

Hét kérdésen keresztül fejtheted ki véleményed, továbbá bejelölheted, hogy mennyire volt reális a tárgy kreditértéke, szükség volt-e teljesítéséhez a tárgy előkövetelményeire, értékelheted az oktatási segédanyagokat, az oktató által tartott óra színvonalát, a számonkérések reálisságát, összességében magát a tárgyat, illetve hogy mennyire segített a tárgy a szakmai fejlődésedben.

Bizonyára egy-egy értékelés a tárgy milyenségétől is függ, hiszen egy könnyű, számunkra érdekes tantárgyat talán könnyebb tanulnunk, s jobban elnézzük az esetleges kevésbé jó előadásmódját is. Egy szárazabb, nehezebb tantárgynál nagyon fontos, hogy megfelelő előadó képességgel rendelkező oktató tanítsa.

A 2009/2010-es őszi és tavaszi félév eredményeinek egy részét a táblázatokban lehet tanulmányozni, melyekben csak olyan oktatókat vettek figyelembe, akikre legalább 30 szavazat érkezett, illetve a szavazatok alsó és felső határának 5%-át levágták, így mondható reprezentatívnak az eredmény.

Eszti

	2009/2010/2			
	Oktató	Válaszadók	Átlag	Tanszék
1	Szabó Krisztián	40	4,73	Közlekedésautomatikai Tanszék
2	Dr. Kõvári Botond	119	4,71	Közelekedésgazdasági Tanszék
3	Dr. Melegh Gábor	39	4,69	Gépjárművek Tanszék
4	Dr. Buza Gábor	55	4,65	Járműgyártás és -javítás Tanszék
5	Dr. Óvári Gyula	51	4,63	Repülőgépek és Hajók Tanszék
6	Kovács Gábor	70	4,53	Közlekedésüzemi Tanszék
7	Dr. Galambosi Frigyes	42	4,52	Járműváz- és Könnyűszerkezetek Tanszék
8	Dr. Németh Huba László	55	4,49	Gépjárművek Tanszék
9	Munkácsiné Dr. Lengyel Erzsébet	62	4,48	Közlekedésautomatikai Tanszék
10	Dr. Bokor Zoltán	57	4,40	Közelekedésgazdasági Tanszék
76	Barta Miklós	46	2,72	Járműelemek és Hajtások Tanszék
77	Devecz János	33	2,70	Járműelemek és Hajtások Tanszék
78	Dr. Lovas László	124	2,53	Járműelemek és Hajtások Tanszék
79	Dr. Györik Albert	126	2,50	Vasúti Jáművek és Rendszeranalízis Tanszék
80	Dr. Márialigeti János	64	2,34	Járműelemek és Hajtások Tanszék

	2009/2010/1			
	Oktató	Válaszadók	Átlag	Tanszék
1	Dr. Kõvári Botond	132	4,80	Közelekedésgazdasági Tanszék
2	Dr. Balpataki Antal	38	4,63	Építőgépek, Anyagmozg.gépek és Ü. Logisztika Tsz.
3	Dr. Kovács Péter	201	4,56	Közlekedésüzemi Tanszék
4	Dr. Szalay Zsolt	40	4,50	Gépjárművek Tanszék
5	Dr. Mándoki Péter	197	4,47	Közlekedésüzemi Tanszék
6	Dr. Finichiu Liviu	39	4,46	Gépjárművek Tanszék
7	Dr. Komócsin Zoltán	118	4,45	Közlekedésautomatikai Tanszék
8	Szabó Krisztián	50	4,42	Közlekedésautomatikai Tanszék
9	Dr. Göndöcs Balázs	27	4,41	Járműgyártás és -javítás Tanszék
10	Dr. Sághi Balázs	179	4,39	Közlekedésautomatikai Tanszék
88	Dr. Horváth Sándor	68	2,62	Járműváz- és Könnyűszerkezetek Tanszék
89	Dr. Györik Albert	95	2,60	Vasúti Jáművek és Rendszeranalízis Tanszék
90	Dr. Lovas László	141	2,37	Járműelemek és Hajtások Tanszék
91	Dr. Szabadits Ödön	81	2,36	Járműgyártás és -javítás Tanszék
92	Dr. Márialigeti János	58	2,22	Járműelemek és Hajtások Tanszék

Képzők képzése a BME-n

Bizonyára kevesen ismerik egyetemünk Mérnöktovábbképző Intézetét, ahol a legkülönbözőbb képzésekkel várják a már végzett hallgatókat és egyetemi oktatókat.

Idén először hirdettek kurzust a BME oktatói számára, akiknek korszerű oktatási ismereteket adtak át, melyek segítségével tanári készségeiket tökéletesíthetik. A végzettek közül Kosztyó Ágnessel, a Közlekedésgazdasági Tanszék munkatársával beszélgettem.

Először is hadd gratuláljak a képesítéshez! Milyen kritériumai voltak a képzésnek, miből állt az oktatás?

Első lépésként egy több hónapon át tartó felkészülésen vettünk részt, mely során egy finn kolléganőtől hetente, különböző, egyéni, otthon feldolgozandó anyagokat kaptunk, melyeket határidőre kellett elkészíteni.

Ezt egy intenzív kéthetes szakmai kurzus követte, mely elméleti és gyakorlati részből állt. Utóbbi során a korábban elkészített anyagokhoz kapcsolódó kiegészítő feladatokat kaptunk: továbbfejlesztés, prezentáció, részletesebb kidolgozás stb. Ezt a blokkot, egy minden témakörre kiterjedő vizsgaprezentáció zárta.

Az intenzív időszak befejeztével a teljes kurzusra vonatkozó záró értékelést kellett készíteni, mely tartalmazta, hogy a megszerzett tudás birtokában milyen továbbfejlesztési javaslataink vannak. Az oktatók ezt is értékelték, és az említetett három rész pontjainak összességéből született meg a döntés, hogy a résztvevők milyen arányban teljesítették a követelményeket, és ennek megfelelően kaptuk meg a nemzetközi kreditpontokat.

A nemzetközi kreditpontok mire jogosítanak fel, milyen további szakmai lehetőségeid adódnak?

A megszerzett kreditpontok - melyeket különböző továbbképzéseken lehet gyűjteni - segíthetik az embert a szakmai előmenetelében.

A képzés mind a nyelvi, mind a strukturális hátterével megteremtette a lehetőségét, hogy ha valaki szeretne, akkor oktatóként magabiztosan be tudjon kapcsolódni egy nemzetközi kurzusba.

Angol nyelven folyó oktatásra jelentkeztem, ahol a jelentkezők már rendelkeztek nemzetközi kurzusokról való oktatási tapasztalatokkal. A képzés során számomra nagyon hasznos volt, hogy gyakorlati tapasztalatokra tehettem szert.

Kik jelentkezhettek a képzésre?

Főleg fiatal oktatókat próbáltak megnyerni, de voltak középkorú kollégák is. Elsősorban azok jelentkezését várták, akik oktatói képességeiket szerették volna fejleszteni, és rendelkeztek bizonyos fokú angol nyelvtudással.

Köszönöm a beszélgetést!

Zsolti

Facebook vs. faliújság

Az elmúlt időszakban néhány dolog megváltozott a hallgatók tájékoztatásában. Ennek hátteréről olvashattok itt bővebben.

A Hallgatói Képviseletet régóta foglalkoztatja, hogy milyen módon lehetne csökkenteni az internet kari közösségi életre, kollégiumi életre, rendezvények látogatottságára gyakorolt káros hatását. Ennek ellenére most mi is élünk az internet nyújtotta lehetőséggel, és megpróbáljuk a hallgatók még szélesebb körét naprakész információkkal ellátni a közösségi életről, pályázatokról, eseményekről.

Mivel nem rendelkezem statisztikával, ezért csak személyes tapasztalatom alapján, nagyjából tudom felbecsülni, hogy a hallgatók többsége átlagosan napi több órán keresztül használja a jelenleg legnagyobb látogatottsággal bíró közösségi oldalt, a Facebook-ot. Tehát azért esett a választásunk erre a portálra, mivel így a hallgatók még nagyobb hányadát tudjuk informálni (például egy pályázatról) vagy épp megmozgatni a közösségi eseményeken, legyen az egy HaBár-buli vagy akár a Kari Napok. A HK létrehozta a BME KSK HÖK nevű közösséget, amelyet tehát mindenki „Tetszik”-elhet, aki ilyen módon szeretne tájékozódni a fontosabb kari történésekről.

Aki nyitott szemmel jár a Baross Gábor Kollégiumban, észrevehette, hogy ott is változás történt a hallgatók tájékoztatása terén, mégpedig, hogy – egy kivétellel - lekerültek a falakról a hirdető táblák. Ennek egyik célja, hogy a jelenleg is zajló tisztasági festés során szépen felújított falfelületet ne csúfítsuk el azzal, hogy a régi, elhasznált faliújságokat visszahelyezzük. A másik ok pedig, hogy a kollégium különböző pontjain levő, kis méretű hirdetőfelületek helyett létre akartunk hozni egy frekventált helyen levő központi faliújságot, ahol minden aktuális hirdetmény megtalálható. Ez az épület egyik legforgalmasabb pontján, a Díszterem mellett kapott helyet. Így ha bárki szeretné megnézni a hirdetményeket, akkor biztos, hogy csakis ott fogja megtalálni, és nem kell bejárnia az egész kollégiumot.

Remélem, hogy ezek a változások elősegítik majd, hogy mindenki időben értesüljön a számára fontos információkról. Ha bármilyen véleményed, kérdésed van a témával a kapcsolatban, írd meg nyugodtan a *majkut.laszlo@kozlekkar.hu* e-mail címre.

Majkut László a. Laca

Haverok, buli, Szahara!

Szerkesztőségünk idén is kiemelt figyelemmel követte a „fapados Dakart”, azaz a 2011-es Budapest-Bamakó ralit. Izgalmakból és kalandokból idén sem volt hiány a 14 napon és mintegy 9000 km-en át tartó futamon.

Az elmúlt évekhez hasonlóan, idén is hódító útjára indult, és e sorok olvasása idején már célba is ért Mali szívében, Bamakoban a legnagyobb amatőr tereprali mezőnye, vagy ahogy korábban nevezték: a „fapados Dakar”. Tekintve a nagynevű rokon megfakult fényét és transzkontinentális áthelyeződését, ez a megnevezés kezd kicsit a múlt homályába veszni. Ezzel együtt ennek a folyamatnak köszönhető, hogy az afrikai országok egyre komolyabban veszik a magyar szervezésű, de mezőnyét tekintve teljes mértékben nemzetközi megmérettetést. Ami pedig legalább olyan fontos, mint az eddigiek: a jótékonyság. A résztvevők ugyanis a felkészülés alatt igyekeznek minél több adományt begyűjteni, amit aztán eljuttatnak egyenesen a leginkább rászorulókhoz.

Itthon komoly körítés kíséri a futamot. Ennek egyik jelenetős állomása volt a rajt előtt két nappal, az InterContinental szállóban megtartott sajtótájékoztató, amelyen lapunk is képviseltette magát. A rendezvény keretében lehetőség nyílt több résztvevő jármű megtekintésére, továbbá néhány szó váltására a legénységekkel. Újdonság volt, hogy a verseny útvonala érintette Szenegált, sőt mi több, Dakar városát is, így a résztvevők egy álma teljesült azáltal, hogy az „igazi” Dakarhoz hasonlóan ők is elhaladhattak a rózsaszín tó partján.

Jótékonyság terén idén az egyik legnagyobb vállalkozás volt, hogy több ezer ágy fölé szerelhető moszkitóstrat juttattak el a rászorulókhoz, ami sokakat menthet meg a maláriától. Továbbá 700 db használt biciklit is szállítottak Afrikába. A norvég csapat által összegyűjtött támogatásból tavaly egy iskola épült, idén ez bővült két újabb tanteremmel, valamint november óta zajlott egy kút ásása, amelyre szintén a Budapest-Bamako támogatásával kerülhetett sor. Az adományokat korábban a csapatok saját járműveiken vitték, de a Kádár Speddel történő együttműködésnek köszönhetően erre már nem volt szükség, ugyanis a rajtot megelőzően begyűjtötték azokat, és kamionnal juttatták el Afrikába.

Mi a Final Journey csapatot kérdeztük. A háromfős norvég, mérnök legénység elegánsan, keménykalapban feszített járművük, egy 1981-es évjáratú Cadillac halottaskocsi(!) mellett. A járgány tetején egy koporsó látható, amit szétnyitva kétszemélyes fekvőhellyé lehet alakítani. A harmadik utasnak pedig a tartalék gázolaj mellett az utastérben (egész pontosan a hullaszállító részben) van helye aludni.

Feltűnő jelenség volt a szó szerint rozsdaette Kispolski. Itt a rat-design nem puszta frázis, hanem a kőkemény valóság. A polák gazdái egri egyetemisták, akiknek kissé rohanós volt a rajt előtti másfél nap, ugyanis a kívülről kétségbeejtő állapotú járgány nemrég cserélt motorja az utolsó pillanatban meghibásodott.

Ezen előzmények után január 15-én, szombaton kora reggel benépesedett a Felvonulási tér, hogy méltó keretek között bocsássa útnak a népes tömeg a derék résztvevőket. Nem maradt el a szokásos rajtdobogó és a felfújt kapuk sem. Az élményt csak fokozta az indulók kreativitása és a jól megkoreografált pillanataik. Képviseltette magát a Totalcar is, egyik kocsijukat földönkívüliek vezették, a „másikkal tetőszörfösök” érkeztek. Sikeresen elkészült az útra a RatPolski is, valamint felkerekedett a Dagobah-rendszerből Yoda (Badár Sándor) is, hogy ellátogathasson a messzi Afrikába. A legtávolabbi indulók kétségkívül a Hawaiiról érkezett apa-fia páros volt, akik egy csodás, égszínkék, 4x4-es Volkswagen Bogárral, valamint egy szál fűszoknyában vágtak neki a távnak.

Érthető, ha a Kedves Olvasó furcsán ráncolja homlokát az előző sorok után, ugyanis eddig nem említettük: a rajt ceremónia egy jelmezes „mulatság” volt, ahol a verseny kategória résztvevői a jelmezekért pontokat gyűjthettek be, valamint pénzdíjjal jutalmazták a leghumorosabb rajtolókat is.

Első napon rögtön a futam leghosszabb etapját kellett teljesítenie a mezőnynek, azaz egy 1094 km-es szakaszt. A technikai problémák már ekkor sem kímélték a “könnyedén sebezhető” járműveket. Az országhatárt elhagyva a Zastavával, a Trabanttal és a RatPolskival is gondok adódtak, amiket útközben orvosoltak a csapatok, a hawaii Bogár tulajdonosokat kivéve, akiket sajnos cserbenhagyott az 1968-as autójuk.

A második nap reggelén a korábbi Forma-1-es legenda, Alastair Caldwell, aki egy Peugeot 205-össel indult, feladta a versenyt. A McLaren-csapat volt technikai vezetője úgy nyilatkozott, hogy nyerni jöttek, és álmukban nem gondolták, hogy ilyen kemény verseny a Budapest-Bamako. A harmadik napra már teljesen szétszóródott a mezőny, és sokaknak még a pár órányi alvásból sem jutott.

A következő nehézséget a marokkói vámhivatal jelentette, ahol sok résztvevő belépését megnehezítették. Például az adománynak szánt mentőautókat a marokkói mentőszolgálat engedélye nélkül nem is akarták beengedni az országba. Ezután a versenyzőknek Marokkó sáros és sziklás útjaival kellett megbirkózni. Az etap a Rif-hegységen vezetett át, mely cannabis ültetvényeiről híres. A lejtőkkel és emelkedőkkel a nagy esélytelennek számító RatPolski is derekasan megküzdött.

A negyedik nap céljába csupán egyetlen csapat ért be időben, a többiek csak este 10 és éjfél körül futottak be a volt francia sivatagi erőd, Fort Bou Jerif romjaihoz. Az utat végig temetkezési vállalkozónak öltözve teljesítő, norvég hullaszállító el sem jutott a célig, ugyanis a Cadillac váltója Agadírnál az örök vadász mezőkre távozott. Az éjszakát egy szerelőműhelyben töltötték, majd reggel a régi váltótól ünnepélyes keretek között végső búcsút vettek.

Ezt követően az ötödik nap egy hosszú, összekötő szakaszból állt, a politikailag feszült Nyugat-Szaharán át, az Atlanti-óceán partján. A hosszú etap nehézségeit a navigáció jelentette, és végül egyetlen csapat sem ért be időben a célba. A következő nap a határátkelésről szólt a résztvevők számára, tekintve, hogy ezúttal a Marokkó és Mauritánia közti határról volt szó. Ez bizony nem volt rövid mulatság. Akadt, aki hét teljes órát állt a határon.

Sajnos röviddel a Mauritániába való átlépés után (mindössze 200 méterre a határtól) a 109-es rajtszámú lengyel csapat Ivecója felborult, és négy pördülés után állt meg. A sofőrt súlyos sérülésekkel szállították kórházba. Eközben a norvég hullaszállító három mérnökből álló csapata még az előző váltótemetés helyszínén (Agadir) vesztegelt, ahol újabb két váltótól kellett búcsút venniük. A versenyt még ekkor sem voltak hajlandók feladni, hiszen már érkezett nekik a negyedik, „garantáltan működő” váltó.

A hetedik napon érkezett el az első komoly sivatagi off-road szakasz, amelyet a csapatok kiválóan teljesítettek, majd a Ráktérítő átlépésekor apró ajándékokat helyezetek el a ma már kultikus zarándok ponttá vált magyar nyelvű Ráktérítő táblánál. A problémák viszont csak ezután következtek. Az egyik motorostól elloptak 2000 eurót, majd az amerikai 94-es csapat egy defekt következtében nagy sebességgel felborult. A csapat tagjait az a magyar orvos látta el, aki Felipe Massa életét mentette meg néhány éve a Magyar Nagydíj után. Sajnos balesetekből idén nem volt hiány, ugyanis még ezen a napon volt két motoros esés is, amely kulcscsont, valamint bordatörésekkel és kórházzal végződött.

A mezőny a tizedik napon érte el Szenegált, ahová a mezőny egy részét nem is akarták beengedni. Az 5 évesnél idősebb autók nem léphettek be, ugyanis a vámosok nem kapták meg a minisztériumból érkező engedélyt, és egy darabig nem is kaphatták meg áramszünet miatt. Hosszas küzdelmek után azonban a mezőny a Rózsaszín tó partján haladhatott végig, az egykori Dakar befejező etapján. A nap végén már utolérte a mezőnyt a norvég hullaszállító csapat is, akik teljes eleganciában, öltönyben, hárman felváltva, megállás nélkül vezettek végig Agadirtól.

A csapatoknak kárpótlást a következő napok jelentettek, amikor is Szenegál egyik legfestőibb táján, a Niokolo Koba nemzeti parkban érhettek célba a 12. napon. Késő este 30 km-es poros, salakos földúton kellett átvágni egy dzsungel közepén a mindenre elszánt indulóknak. Ez volt az első alkalom a Bamako történetében, hogy szafari jellegű, vadállatokkal tarkított szakaszon haladt a mezőny. Varacskos disznók, pajkos páviáncsordák és egzotikus madarak kísérték őket. A következő napon a Gambia folyó partján ébredhetett a mezőny, így krokodilokat, vízilovakat, majmokat és újabb varacskos disznókat nézhettek meg közelről a napfelkelte fényeiben.

Innen több száz kilométerre, pár nappal később az eddigi legnagyobb sikerű Budapest-Bamako-rali ért véget Mali fővárosában, január 30-án. A tavalyi csonka futam után most valóságos népünnepély fogadta a résztvevőket. Minden eddiginél látványosabb befutón afrikai dobosok és táncosok köszöntötték a mezőny tagjait. Az elsők között érkezett meg a rozsdás kis Polski, amit a Zastava és a szlovén Renault négyes követett.

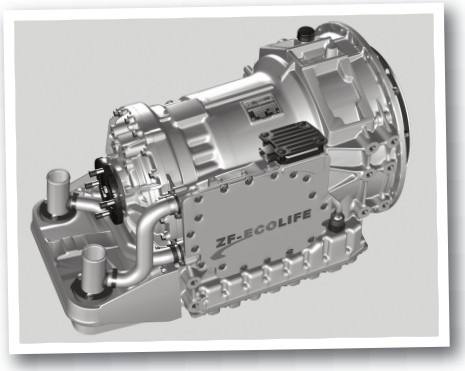
A 160 induló csapatból mindössze 125-en érkeztek meg Bamakóba, akiket Mali turisztikai minisztere köszöntött, személyesen is megköszönve az országuknak szavazott bizalmat. Mint ismeretes, két héttel a futam előtt több európai kormány arra intette polgárait, hogy ne utazzanak Maliba. Nem sokkal a befutó után kezdetét vette a szokásos éves bamakói autópiac is, ami a mali autókereskedők örömünnepe, hiszen ilyenkor jóval olcsóbban tudnak jó minőségű terepjárókhoz hozzájutni.

GrafUr & Freetz

Modernizációs folyamat

A tavalyi év végén érkezett meg az Agria Volán Zrt.-hez az Ikarus-gyár felfrissített modellje, a V134 elnevezésű variáns. A frissítés nyomait inkább a lemezek alatt érdemes keresni, hiszen egy új, a világ élvonalába tartozó váltómű került beépítésre.

A nagy, neves európai autóbuszgyártók után immár hazai produktumba is bekerült a ZF-gyár legújabb fejlesztése, az EcoLife névre keresztelt sebességváltó. Jobb fogyasztás, költséghatékonyabb üzemeltetés, nagyobb menetkomfort. Ezeket mindmind joggal várhatjuk el a friss fejlesztéstől, melyet az újjáéledő Ikarus is beépített városi, szóló modelljébe.



Nézzük tehát a váltót! Hatsebességes, automata szerkezet, melynek maximális nyomatéka 2000 Nm, szemben a ZF ECOMAT 1750-es értékével. A teljesítménynövekedés mellett megmutatkozik az EcoLife takarékossága is: az új, torziós lengéscsillapítóval felszerelt nyomatékváltó segít a jobb gyorsulási értékek elérésében alacsony fordulaton, így az EcoLife-fal szerelt autóbusz megelégszik 5-10%-kal kevesebb üzemanyaggal is. A további takarékoskodásban is segít az EcoLife. Az erős, megemelt teljesítményű, beépített primer retarderrel remekül kímélhetjük a fékeket.

Az e hatásfok-növekedés mellett fellépő, cca. 15 százaléknyi plusz hőmennyiséget a teljesen új fejlesztésű hűtési rendszer nagy hatékonysággal kezeli. A rendszer egy hőcserélővel a váltó részére, és egy külön hőcserélővel a retarder részére, lesz teljes. Szükség is van e kettős megoldásra, ugyanis az EcoLife képes 120 °C-os olajhőmérséklet mellett is megfelelően, rendeltetésszerűen dolgozni. A rendszer sajátos kenőanyagot kíván, amelyet a ZF saját maga is kínál a váltóhoz. Az olajcsere-periódus is kitolódik ennek következtében: ezzel az indokkal elég csupán csak 180 000 kilométerenként, vagy 3 évente a műhelybe vonulni. A hosszabb perióduson kívül nagyobb élettartam (nagyjából 40%-kal) is az ígéretek között szerepel.

TopoDyn – Life

Szintén a ZF fejlesztése az ún. TopoDyn-Life rendszer, más néven egy a váltónak a menetellenállásokhoz történő fokozatmentes és folyamatos alkalmazkodását elősegítő szoftver. Ugyan a TopoDyn rendszert már a jól ismert és elterjedt ECOMAT sorozat tagjaihoz is társíthattuk, a ZF az EcoLife-széria számára TopoDyn-Life néven továbbfejlesztette azt. A rendszer folyamatosan ellenőrzi a motor terheltségét, közvetve tehát a terepszint változását, és 10-12 méter megtételét követően képes teljesen újraértékelni a szükséges kapcsolási stratégiát. A program számol, s terhelésfüggően állítja be az optimális kapcsolási pontokat. Természetesen lehetőség van egyéni beállításra is, ám a rendszer képes kiszűrni a padlógázas "terheléseket", melyet néha-néha azért lehet észlelni a hétköznapi forgalomban. Összegezve az EcoLife működéséből az átlag utas csupán a finom, „rángatás" nélküli sebességváltást veszi észre.

Az EcoLife-fal szerelt autóbusz megelégszik 5-10%-kal kevesebb üzemanyaggal is.

Az autóbusz – mint olyan

A technikai csemegék után térjünk át az autóbuszra. A hevesi megyeszékhelyen az autóbusz márkája nem számít újdonságnak, hiszen a társaság eddig is főképp az ARC - majd az átkeresztelés után Ikarus - termékeit helyezte előtérbe, sőt, a Hajdú Volán mellett csak az Agria Volán rendelkezik mindhárom karosszériavariánssal. A külső megjelenés a logókat leszámítva változatlan, a már jól megszokott formavilág köszön ránk.

A jármű hosszára utal maga a típusnév: 13,4 méteres hosszával kiemelkedik az európai mezőnyből az Ikarus. Nincs még egy gyár, amely két tengelyre ekkora karosszériát tervez. Az utastérben nem sok változást találni a korábbi 134-esekhez képest. A néhány apróság mellett csupán a motorsátor mérete csökkent kis mértékben. Ezenfelül áttervezték az üzemanyagtankot, amely immáron a B tengelyt körülölelve kapott helyet. Az összeszerelési minőség is sokat javult, az utastéri burkolóelemek felől sokkal kevésbé hallani különféle nyekergéseket, nyöszörgéseket. A beltér zsúfoltságán a világos belső burkolatok, valamint az óriási oldalüvegek hivatottak enyhíteni. Az üléseket az ebben az (ár)kategóriában elfogadott és elterjedt STER szállítja, az ülésezés megfelel a városi autóbuszokban megszokottaknak.

Reklámcélnak sem utolsó összeállítás az Agria Volán új szerzeménye és a ZF EcoLife kombinációja, elég, ha az egri ZF-gyárra gondolunk. Igaz, az EcoLife nem Egerben, hanem Németországban készül, így a magyar termék arányát nem növeli az új eszköz. A cél jelen esetben nem is ez, sokkal inkább a költségoptimalizálás, mely elsősorban az üzemeltetőnél jelentkezik. Az autóbusz üzemi körülmények közti viselkedését a ZF továbbra is figyeli, adatokat gyűjtve a termékük továbbfejlesztéshez.

balahaa

Miskolci időutazás

Bizonyára kevesen vannak az olvasók között, akik már az 1960-as években is buszon ültek, s valószínűleg még kevesebben, akik az Ikarus 31-es típus mesés érzését tudhatták magukénak. Aki erről lemaradt volna akkoriban, annak érdemes ellátogatnia a „nyitott kapuk városába", ahol az MVK Zrt. korhűen felújított Ikarus 31-ese várja utasait.

A kétezres évek elején merült fel az igény a miskolci vállalatnál egy veterán Ikarus újjáélesztésére. A közlekedéstörténeti szakcsoport megannyi hirdetést feladva, veteránklubokat megkeresve, az országot felkutatva eredménytelenül tért haza. Már-már esélytelennek tűnt ez a fajta mentőakció, mikor 2004 májusában egy bajai tulajdonos jelezte, hogy egy Ikarus 31-es városi kivitelű roncs van a birtokában Sükösdön. Találgatások indultak, kié lehetett annak idején az autóbusz. Az egyetlen nyom egy eredeti Ormosbánya feliratú viszonylatjelző-tábla volt, így végül arra jutottak, hogy a legvalószínűbb, hogy az MKV-é vagy a 3-as számú volánvállalaté (ma Borsod Volán) lehetett. A roncsból megannyi alkatrész hiányzott, ám az MVK Zrt. szakemberei és igazgatósága mégis belement a jármű felújításába. A roncsautóbuszt végül 2004. június 17-én Miskolcra szállították, s nekiláttak a hiányosságok és munkaigények felkutatásának. Az autóbuszból nem csak alkatrészek hiányoztak, még papírjai se voltak. Ennek ellenére mégis csak fény derült az eredeti tulajdonosra. Az alvázszám elárulta, hogy az 1959-es gyártású autóbuszt a 16-os számú volánvállalat (ma Zala Volán) birtokolta GC 19-09-es forgalmi rendszámmal, s 1980-ban selejtezte. Miskolcon 1957 és 1966 között közlekedtek Ikarus 31-es típusú buszok, ám a maguk 16-os darabszámával nem tartoztak a legelterjedtebb járművek közé.

Az 1959-es gyártású autóbuszt a 16-os számú volánvállalat (ma Zala Volán) birtokolta GC 19-09-es forgalmi rendszámmal.

Az MVK Rt. dolgozói házon belül, saját munkájukon túl végezték a felújítást. Az alkatrészeket rengeteg helyről, az ország minden szegletét bejárva sikerült beszerezniük. Több mint egy évvel az „acélvárosba" szállítása után a jármű elkészült, majd sikeres hatósági vizsgát tett, ezután Oldtimer minősítést is szerzett. 2005. november 12-én aztán eljött a pillanat, amire mindenki várt. A buszt bemutatták a nagyközönségnek, a martinkertvárosi piac átadóján. Ezt követően a különböző városi rendezvényeken hatalmas sikert aratott a „kis" veterán. Akármikor szerveztek vele Miskolcon városnézést, mindig tele volt. A várost bemutató utak után hamar jöttek a felkérések is a különböző veterántalálkozókra, az autóbusz elkezdte bejárni az országot. Tekintve, hogy a négyhengeres, 85 lóerős Csepel D414-es motorból 65 km/h-nál több nem nagyon húzható ki sík terepen, nem is olyan rossz teljesítmény eljutni az ország másik végébe. Az autóbusz vezetői már-már hozzászoktak, hogy úti céljukhoz megérkezve részleges halláskárosodást szenvednek, és a fejük még hosszú perceken át rezeg.

A négyhengeres, 85 lóerős Csepel D414-es motorból 65 km/h-nál több nem nagyon húzható ki sík terepen.

Hatalmas élmény ezen a járművön utazni. Semmi nem adja vissza azt az érzést, melyet a beröffenő Csepel-motor hangzása ad, és hogy a busz minden rezgését érezni. A hangulatot fokozza az eredeti, bár kissé lepattant belső visszapillantó tükör, a korhű óra, a gyönyörűen kárpitozott vörös bőrülések, a kalauzülés és -pult. Szerelem első látásra. Még az átlag utasokat is, akik már ilyenen nem utazhattak, átjárja a különös érzés, az öregeket, a buszfanatikusokat pedig leírhatatlan módon érinti. A jármű 25 ülő és 15 álló utas elszállítására képes, ebbe természetesen nem számít bele a gépkocsivezető, a kísérőszemélyzet és a kalauz helye.

Régi álmom vált valóra, mikor végre kibérelhettem az autóbuszt. Nehezen jutottam május végi időponthoz, ugyanis a busz oly felkapottá vált, hogy hétvégéről-hétvégére járta a találkozókat, esküvőket, céges rendezvényeket, filmforgatásokon vett részt, így nem volt egyszerű időpontot kapni. Azonnal találtam a veterántúrára megfelelő számú érdeklődőt, így Borsod-Abaúj-Zemplén és Heves megye gyönyörű helyein megfordulva az 51 éves veterán először életében teljesen kiszolgáltatta magát a kiéhezett járműfotósoknak. Bár a nap végére bőrig ázva, megsüketülve, és szétrezgetve ült a társaság fényképezőit szorongatva kezében a veterán buszon, mégis örök élményt nyújtott mindenki számára, aki ott lehetett a rendezvényen.

Kedvet kaptál, de nem tudod, hogyan is lehet kibérelni az 1959-es gyártású buszt? Az MVK Zrt. Közönségszolgálati Irodájában van rá lehetőség. A teendőd mindössze, hogy kérj árajánlatot, foglalj időpontot, találd ki, hogy hova mennél vele, és a vállalat biztosítja a járművet, méghozzá sofőrrel együtt.

Stefipeti

Tengerek hívása

Ahogyan a legtöbb nagy múltú tudománynak, a hajózásnak is réges-régi hagyományai vannak, amelyek olykor rigolyáknak tűnnek a hozzá nem értők szemében, holott ezek többsége világos érvekkel megindokolható – legyen szó akár csak a hajó nevéről is.

A vízi járművek már a felfedezések hőskorában sem számítottak olcsó beruházásnak, de akkoriban az ember rá volt szorulva, hogy hajót építsen, ugyanis ez volt az egyetlen mód a kontinensek közti távolság áthidalására: árut és vállalkozó szellemű utasokat lehetett vele szállítani, ki lehetett rabolni és a tenger fenekére küldeni másokat. A nyílt vízen a hajó egy darab otthon volt a tengerészek számára, egy talpalatnyi föld, ezért különösen vigyáztak az épségére.

Ez az óvó figyelem már a hajó építésekor megmutatkozott a névadás során: nem lehet csak úgy bármilyen nevet ráaggatni bárkánkra, amelyiken hónapokon keresztül hánykolódnak tengerészeink a világ egyik végétől a másikig. A legfontosabb, minden körülmények közt betartandó íratlan szabály az volt, hogy nem szabad olyan hajóról elkeresztelni az újat, amely szerencsétlenül járt, mert az bajt hoz.

Számtalan példával lehetne előhozakodni, csaknem minden azonos nevű vízi járművével, de a dolog hitele mögött elsősorban statisztikai és pszichológiai okok rejtőznek. A hajózás hőskorában ugyanis hetente tűnt el nyomtalanul hajó a világtengerek valamelyikén, így elég jó esély volt olyan használt nevet találni, amelynek az eredeti tulajdonosa csúnya véget ért. Az is valószínű volt, hogy az újonnan épült kolléga sem fog különbül járni – akárhogyan is hívják. Az emberek azonban könnyebben vonnak párhuzamokat, ha van kapcsolódási pont, esetünkben a név. Ez gyakorlatilag azt jelentette, hogy minden hajónak ildomos volt teljesen új nevet adni.

Az 1972-ben készült Poseidon-katasztrófa című film volt az első, amelyik bemutatta, milyen veszélyes a hajókra az óriáshullám.

Ezt a hagyományt manapság nemigen tartják fontosnak. Ékes példa erre a *Queen Mary 2*, amely név eredeti gazdája egyszer keresztülgázolt egy cirkálón, amely elsüllyedt. A modern építtetők szeretik kihívni a sorsot maguk ellen azzal is, hogy átkeresztelnek hajókat. A régiek szerint ez is balszerencsés.

Tiltások, megkötések... hát miről lehet elnevezni kedvencünket? Ha tartjuk magunkat a szokáshoz, akkor női nevet adunk a vízi járműnek: jeles személyekét, szentekét. Az idők során úgy alakult, hogy a tengerjárók tradicionálisan nőneműek: *Santa Maria, Princess Elisabeth, Infanta Beatriz, Europa* (mint istennő, nem mint földrész), *Cutty Sark*. Ennek az oka az lehet, hogy a tengerészek lelkileg erősen kötődtek a hajójukhoz, ők pedig férfiak voltak.

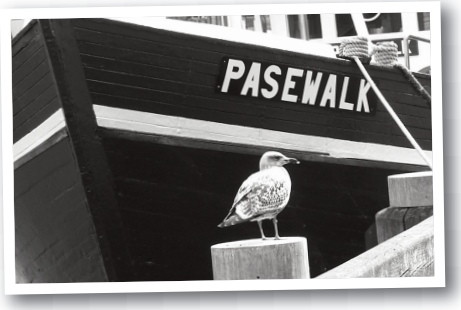
A germán nyelvekben ez a mai napig megfigyelhető: a németben a hajó, mint dolog semleges nemű, de mihelyt konkrétan beszélnek egy bizonyos járműről, nőnemű névmással utalnak rá akkor is, ha történetesen férfiemberről nevezték el. Az ilyen nyelvterületen élőknek ez nem ellentmondásos, de magyarként mosolyogtató az USA büszkeségére, a *George W. Bush* repülőgépanyahajóra „lányként” gondolni, számtalan más „fiú” mellett: *Leonardo da Vinci, Sir Lancelot, Bismarck, Duke Of Wellington*.

Régen a hajó neve már az építés közben ismert volt; erre azért volt szükség, hogy egy ügyes ács ki tudja faragni a gallionfigurát az orrárboc alá. Ez volt a hajó megtestesült allegóriája; nagy becsben tartották, és többnyire a névadót ábrázolta. Az említett *Cutty Sark*, a méltán világhírű klipper orrdíszének története érdekes ilyen szempontból. A név „kikapós nőszemély”-t jelent, a szobor pedig egy fedetlen keblű hölgyeményt ábrázol, akinek egy marék szőrcsomó van a felemelt bal kezében. Az alak Robert Burns verséből, a Tam O’Shanterből származik: a skót farmert, Tamet boszorkányok vették üldözőbe, s Nannie, a leggyorsabb közülük, olyan közel volt hozzá, hogy megfogta a menekülő Tam szürke kancájának a farkát, és egy marékkal ki is tépett belőle.

A modern korban is vannak íratlan szabályok a hajók elnevezésére, bár kicsit másmilyen elven, mint annak idején. A századforduló után, a gőzhajózás megjelenésekor elindult a Kék Szalag verseny, azaz annak a vitás kérdésnek az eldöntése, hogy melyik gőzös szeli át hamarabb az Atlanti-óceánt. A győztesnek a kéményére festették a kék sávot, ami jelentős bevétel-növekedést hozott.

A riválisok szerették tudni, hogy kinek a hajója éppen hol jár Európa és Amerika között, ezt pedig a távírók korában legkönnyebben a nevek segítségével követhették. Ezért három nagy angol hajózási társaságnak kialakult a saját nevezéktana az azonosítás megkönnyítése végett: A White Star Line –ic végződésűre keresztelte a hajóit: *Titanic, Britannic, Olympic, Hanseatic*. A Cunard Line –ia végződést használt: *Carpathia, Mauretania,*

Lusitania. Az Allan Line pedig -ian-t: *Californian, Virginian*. Így egyetlen távíró-összeköttetés elég volt az illető versenyző kilétének felfedésére.



Hasonlót ma is csinálnak a luxusutazásokat szervező nagy cégek a flottáikkal, azzal a különbséggel, hogy ők az összetételekkel játszanak. A Royal Caribbean Cruises az „Of The Seas" tagot biggyeszti a hajó neve mögé: *Majesty Of The Seas, Oasis Of The Seas*. A Costa előtagként használja a cég nevét: *Costa Concordia, Costa Luminosa, Costa Atlantica*.

Fontos szempont a névadásnál az is, hogy nemzetközi berkekben egyértelműen felismerhető legyen a hajó neve a rádión: magyar öntudat ide vagy oda, ne kereszteljünk óceánjárót *Árvácská*nak. Ellenkező esetben készüljünk fel lelkileg, hogy az ékezetes betűk és a kettőshangzó miatt annyi különböző módon fogjuk visszahallani a rövidhullámon, hogy csak győzzük számlálni. Ez egy darabig vicces is lehet, amíg nem a mentőcsapatok vezetői törik bele egymás nyelvét a hajó nevébe, amíg bárkánk elsüllyed egy viharban.

Régen nem volt szokás átkeresztelni a hajókat.

Nem csak a hajónak magának, hanem az alkatrészeinek az elnevezése sem egyszerű. Egy háromárbocos vitorlás irányításához nyolcvannál több különböző kötél funkciójának ismerete szükséges, amelyek akár húsz különböző vitorlafelületet mozgatnak a kívánt irányba. A leghosszabb többszörösen összetett

szó, amit e sorok írója valaha talált, szintén tengerészeti szakkifejezés: felső előderék-vitorlarúd fordító kötél. (Ha valaki tud hosszabbról, kérem, tudassa a szerkesztőséggel.)

Fentiek hűen érzékeltetik, hogy a név, ami látszólag jelentéktelen tényező, milyen fontos szerepet játszik a hajón lévők életében. Számtalan, tapasztalatra épülő babona él még a tengerészvilágban, amelyeknek többnyire megvan a magyarázatuk. Kiemelkednek ezek közül az időjárásra vonatkozó megfigyelések. Ha például vörös színekben játszik a naplemente, szeles, esetleg viharos idő lesz. Ennek az a háttere, hogy ahol párás a levegő, ott az apró részecskéken átsugárzó világossárga napfény veszít az energiájából, amíg áthalad a sűrűbb légrétegen, ezért vált vörösre.

Ló és szűzlány a fedélzeten szerencsétlenséget hoz. Ez azért lett íratlan szabály, mert lovat vezetni a hajóra valóban nem volt éppen matiné. A ló zsákmányállat: a keskeny pallón bepánikolt, gyakran a felvezetőkkel együtt a vízbe zuhant, s ha szerencsésen fel is jutott, az imbolygó hajó nem tett éppenséggel jó hatást az idegeire. A szűzlányok – sőt, általában a nők – pedig feszültséget keltettek a legénységben, felébresztve férfiúi vágyaikat elvonták figyelmüket a munkáról, ami balesetekhez vezetett.

A szellemhajók legendái mögött is szikár tények lapulnak. A középkor nem a higiéniai újításaival alkotott maradandót, az egészség megőrzése pedig egy hajón még nehezebb volt, mint a szárazföldön. Nem volt ritka, hogy egy-egy járvány az utolsó szálig elvitte a legénységet, de a hajó sodródott tovább az áramlatok hátán, vergődött az óceánokon ide-oda. Ha szerencséje volt, akkor akár éveken keresztül önálló életet élt, mielőtt elsüllyedt volna.

A tengeri szörnyek mítoszát megalapozó óriáshullám is valós jelenség. Akár 20-30 méter magas is lehet, csendes vizeken és derült ég alatt sem ritka, és nagyobb hajókat is könnyedén felboríthat, ahogyan a két *Poseidon*-filmben is látható. Sokáig nem hittek a létezésében, mígnem 1980-ban az *Esso Lanquedoc* nevű tankerről lefényképeztek egy 27 métereset.

Modern kutatások megállapították, hogy ott gyakoribb a magányosan, előjel nélkül előtűnő óriáshullám, ahol ellentétes irányú áramlatok feszülnek egymásnak és hullámokat gerjesztenek. Különös interferenciasorozatok következtében egy viharból is kiléphet óriáshullám, s egészen messzire eljuthat. Jelen pillanatban is műholdakkal figyelik a hatóságok az óceánok vizeit, hogy a hajókat figyelmeztessék a veszélyre, ha észlelnek ilyet, a cunami-előrejelző rendszerhez hasonlóan.

Az ókori népek belefoglalták vallásaikba a titokzatos hullámok legyőzését, elismerve erejüket: a germán hitvilág szerint csak hajón lehet a Valhallába jutni, a görögöknél és a rómaiaknál pedig az alvilág révésze egy csónakban viszi át a folyón a holt lelkeket a túlpartra. Az egyiptomiaknál Amon-Ré, a napisten teszi meg királyi bárkán az égi utat minden nap.

Elismerés illeti azokat a derék legényeket, akik még életükben hajlandóak tengerre szállni, mert a technika fejlődésének dacára a rejtélyes óceán mindig egy lépéssel az ember előtt jár.

M*gdee!

Ég Veled, Duplasvancú!

2010. december 7., MH 59. Szentgyörgyi Dezső Repülőbázis, Kecskemét. A szürke téli időben négy magyar MiG-29-es várja felszállási engedélyét a futópálya küszöbén. Az utolsó felszállását…

Ez a cikk azért született, hogy közlekesként és - közülünk sokan - a repülés szerelmeseiként méltó módon emlékezzünk meg hazánk légierejének legkedveltebb típusáról, melyet 17 évnyi szolgálat után 2010 végén kivontak a hadrendből.

Magyarországon az 1990-es évek elején indult légierő-modernizáció keretében több vadászrepülőgép--beszerzési tender került kiírásra a MiG-21-es, MiG-23-as és Szu-22-es típusok leváltására. A pályázati felhívásokra a Lockheed Martin (F-16 Fighting Falcon), a McDonnell Douglas (F/A-18 Hornet), a Dassault Aviation (Mirage 2000), a Saab (JAS 39 Gripen) és az RSZK MiG (MiG-29) nyújtott be különféle pályázatokat. Az 1992 elején kezdődő beszerzésszervezésekre azonban egy politikai döntés tett pontot, s az 1993. június 29-én megtartott sajtótájékoztatón dr. Szenderi László, a Honvédelmi Minisztérium politikai államtitkára bejelentette, hogy az orosz államadósság közel felének (800 millió dollár) fejében 22 db MiG-29B-t és 6 db UB-t rendeltek a légierő részére. A repülőgépeket a kecskeméti MH 59. Szentgyörgyi Dezső repülőbázison települő MH 59. Szentgyörgyi Dezső Harcászati Repülőezred kötelékébe helyezték. A Dongó vadászrepülő-század állománya a típusra orosz kiképzést kapott, a Puma-pilóták kiképzését pedig egy erre a célra ideiglenesen létrehozott oktatási csapat végezte.

A többségében új gyártású, 28 db gép egy napon érkezett meg Kecskemétre, 1993. október 15-én, orosz felségjelzéssel. A műszaki átvétel november 8-án kezdődött, amelyet a Repülő Műszaki Intézet és az ezred műszaki állománya közösen végzett el, s berepülésüket 1994 márciusában fejezték be. A típus – és vele párhuzamosan a Jak-52-esek és a volt-NDK-s L-39 Albatrosok1997. augusztus 20-án tett katonatiszti esküt. Az első éleslövészetek 1994 áprilisában kezdődtek a hajmáskéri lőtéren, ahol nem irányított rakétákat és szabadeséső siklóbombákat vetettek be földi célok ellen. Légiharc-rakéták éleslövészeti gyakorlatára először 1995-ben került sor Lengyelországban. A gépek gyári garanciája 1995 tavaszán járt le, átalakítást, módosítást csak ezután kezdeményezhetett a magyar fél.

2001 nyarán korrupciós botrány alakult ki a gépek modernizálásáról szóló, 20 milliárd forint értékű szándéknyilatkozattal kapcsolatban, de később a magyar kormány nemzetbiztonsági kabinete a MiG-29-esek felújítása helyett új, többfeladatú típus beszerzése mellett döntött, így az „ügy" kikerült az érdeklődés középpontjából, a vizsgálat anyagait titkosították. Nem sokkal később, a kormány 2001. szeptember 10-én aláírta a Gripenek lízingeléséről szóló szerződést, amely az előzőleg elfogadott országgyűlési határozat követelményeit nem elégítette ki. A modernizációt kidolgozó német MiG Aircraft Support Production GmbH csak 17, illetve 14 db gépre adott be pályázatott, ugyanis vizsgálataik szerint a „donornak" használt gépek felújítása már nem gazdaságos, azok teljes újjáépítésére lenne szükség. A végleges szerződést a MiG-gel írták alá 2001. október 31-én Budapesten, 5 milliárd HUF maximalizált költséggel. A 2002-ben lejárt üzemidejű repülők üzemidő-hosszabbítási munkáit csak 14 db 29-esen végezték el, melyek jellegzetes, NATO-követelményeket kielégítő kétszínű szürke „légifölény" festést és „alacsony észlelhetőségű" felségjelzéseket kaptak. Az elhúzódott nagyjavítás miatt a fel nem újított 13 db – meglehetősen rossz műszaki állapotban levő – gépből párat reaktiválni kellett. Az alacsony költségvetés okán csak a legszükségesebb feladatok ellátására rendezkedett be a repülőezred, 2005-től kétszer két gép adott váltva készültséget, a többi gép alkatrészbázisul szolgál. A meglévő gépállomány (19 db B és 6 db UB) aktív szolgálatban tartott példányaival 2009. január 1-jétől váltott harckészültséget adtak a magyar JAS 39 Gripenek.

A Magyar Közlöny 2010. november 16-i 096. Hivatalos Értesítő mellékletében megjelent parancs szerint: „Az MH 59. Szentgyörgyi Dezső Repülőbázis szervezete módosul, a MIG-29 harcászati repülőszázada megszűnik és a MIG-29 típusú repülőgépek kivonásra kerülnek az MH Hadrendjéből."

Ezzel a paranccsal megpecsételték a „Nagyvas" magyarországi pályafutását. A vadászét, mely éveken keresztül milliós tömegeket vonzott a repülőnapokra, s megalapozta légierőnk hírnevét. Számtalan kiképzésen és gyakorlaton jeleskedtek vele pilótáink a legmodernebb típusokkal szemben is. *„Légi győzelmek, merész manőverek és olyan hibák, melyet csak a MiG-29 tudott megbocsátani. Emlékszünk még megtépázott mogyoróbokorra és a bütykös hattyúra. Ezt természetesen csak azok értik, akik a típussal éltek és éltették." MH*

„Úgy hal, ahogy élt", mondták sokan, amikor 2010 decemberének hetedik reggelén – előzetes bejelentés és nyilvános ünnepség nélkül - a kecskeméti aszfaltot marcangoló ködben utoljára kapcsoltak utánégetőt a 29-esek. A magyar katonai repülés meghatározó korszaka repült el velük. Emlékezzünk rájuk, s üzemeltetőikre, akik tudásuk és teljesítményük maximumát nyújtva védték hazánk légterét! Ég Veled, Duplasvancú!

Balu

Unitech Mérnökverseny 2010

Mi?! Online mérnökverseny? Ó, az simán belefér.

A fenti tényből kiindulva neveztünk be néhány hónappal ezelőtt az ígéretes díjakkal kecsegtető 2010-es Unitech Mérnökversenyre a következő csapatfelállásban: Bán Veronika, Fiskál Szandra, Kovács Éva. Ez a cikk nem öntömjénezési célokat szolgál elsősorban (ha néha mégis úgy tűnik, akkor a látszat csal), sokkal inkább élménybeszámolónak és kedvcsinálónak szánjuk.

Mivel a verseny során a tájékoztatás nem tartozott a szervezők erősségei közé, kétkedéssel vegyes kíváncsisággal vártuk, vajon milyen formában is tervezik érdemben összemérni internetes verseny keretében az ország minden tájáról nevező mérnökhallgatók tudását. Annyit tudtunk, hogy három online selejtező után a 97 nevező közül mindössze a 10 legjobb csapat jut az élő döntőbe, és ott alakul ki a végső sorrend.

A selejtezők mindegyike tíz kvízkérdésből és egy számolási feladatból állt, melyeket csakis előre meghatározott sorrendben lehetett megoldani, és az elért eredményeinket csak a forduló végeztével tudtuk meg. Főtámogatóként a Tesco és a MARS Magyarország képviseltették magukat, és a kérdéseket is az ő mérnökeik állították össze (több-kevesebb sikerrel és alapossággal). Mivel a legkisebbekre is ügyelő áruházlánc pár éve nagy erőkkel figyel a környezet védelmére, kérdéseik túlnyomó többsége a megújuló energiaforrások hasznosításával foglalkozott. A főként élelmiszergyártóként megjelenő MARS pedig többek között gyártási, logisztikai, biztonságtechnikai fejtörőkkel állt elő. Összességében elmondható, hogy a kérdések korszerű technológiákkal foglalkoztak, sokrétűek voltak, és néha elég nagy fejtörést okoztak a csapatnak.

Mint műhelytitok, elárulhatom, hogy kihasználva az online verseny adta lehetőségeket, a selejtezők alkalmával szinte sosem dolgoztunk egy helyiségben, hanem netes konferenciabeszélgetés keretében egyeztettünk, érveltünk és győzködtük egymást, ha szükséges volt. Végső esetben pedig pénzfeldobással döntöttünk. Lényeg a lényeg, a selejtezők végeztével első helyen (egyetlen lánycsapatként) jutottunk az élő döntőbe.

Az utolsó megmérettetésre való felkészülés már sokkal keményebb diónak bizonyult, ugyanis akkor már javában közeledett a félév vége a szokásos leadásokkal és zh-kkal együtt. Összesen két feladatot kellett egy hét alatt kidolgoznunk. Az egyik feladathoz egy olyan célszerszámot kellett gyártanunk, mely a megadott egyszerű pályán egy Shot-ot A pontból B-be juttat. Ezt mi néhány csinos fadarab és egy közepes méretű patkányfogó segítségével oldottuk meg. A könnyen hordozható, de annál mulatságosabb szerkezet sokaknak okozott derűs perceket a döntőben. Mi pedig nagyon büszkék voltunk rá, mikor teljesítette a küldetést, és ezzel értékes pontokhoz juttatott bennünket. A másik feladat komolyabb hangvételű volt: a Tesco számára kellett egy komplex javaslatot tennünk egy 0 kg CO_2-kibocsátású áruház megépítésére a lehető legtöbb vonatkozást érintve, újszerű, de a gyakorlatban is alkalmazható ajánlásokkal. Mindezt egy tanulmány és egy prezentáció formájában kellett ismertetnünk. Itt sem szerepeltünk rosszul, sőt a zsűrinek a mi prezentációnk kivitelezése tetszett a legjobban. Mindez a designer, Bán Veronika ötletességét és humorát dicséri.

Most már elárulhatjuk, hogy végül 3. helyen végeztünk, rengeteg irigykedő tekintetet magunkra vonva. Ezzel igen színvonalas díjakat zsebelhettünk be, például egy hatalmas édességcsomagot, Feldobox élménykupont, egy üveg borkülönlegességet és szaklapokat. Azonban ennél fontosabb dolgokkal is gazdagodtunk. A néhány hetes csapatmunka nagyon jól összekovácsolta kis társaságunkat. A fődíjként beígért Apple iPad és a kajaktúra Kucsera Gáborral végig nagyon erős motivációt jelentett számunkra, sok új, naprakész információt szereztünk, és rengeteget nevettünk a verseny során.

A teljesség kedvéért hozzá kell tennünk, hogy nem mi voltunk az úttörők a Közlekkaron, hiszen a tavalyi versenyt a Haász Ákos, Iványi Tamás, Jenei András alkotta közlekes csapat nyerte meg. Ebből világosan látszik, hogy a verseny maga nem egyszeri alkalommal megrendezett, így jövőre is számíthatnak majd a szervezők a jobbnál jobb csapatokra (többek között ránk is). Sőt, a tavaszi félévben is indul egy megmérettetés, az e-on támogatásával. A részleteket majd februárban megtudjátok. Amennyiben felkeltettük az érdeklődésedet, ne habozz, alakíts csapatot a barátaiddal! Semmit nem veszíthetsz, viszont amit nyerhetsz, a rengeteg tapasztalat mellett, a csapatban dolgozás nagyszerű élménye.

A felkészüléshez hasznos lehet a verseny honlapja (*www.unitechverseny.hu*), ahol megtalálhatóak a 2010-es forduló kérdései megoldásokkal és képek a döntőről. Külön felhívnám a figyelmet a gépeket bemutató videókra, adózz csodálattal a kreativitásnak: a nyolc csapat nyolc különböző módon oldotta meg ugyanazt a problémát. Egyik sem rosszabb vagy jobb a másiknál, maximum bonyolultságukban különböznek.

Ha most ingatod a fejed, hogy értem én, de nekem erre mi szükségem? — elárulok pár titkot. Egy: ha később a szponzornál szeretnél dolgozni, hatalmasat dob az önéletrajzodon az általa finanszírozott versenyen való részvétel, dobogós eredmény. Kettő: mindenképpen jól mutat egy versenyeredmény a CV-ben. Három: ezerszer és egymilliószor sem lehet kihangsúlyozni eléggé: tapasztalat!

Sehi, Vera

Együtt, békében

A kollégiumban, mint akármilyen más lakóközösségben is, a békés együttélés megteremtése érdekében szabályok vannak.

Nem tervezem, hogy leírjam az egész kollégiumi házirendet, se a fegyelmi szabályzat teljes egészét, csak pár apró dologra szeretném felhívni a figyelmeteket, hogy nyugodtan tudjunk együtt élni.

Bizonyára már mindenki volt a következő szituáció részese, esetleg mindkét perspektívából ismeri a helyzetet: ez pedig nem más, mint a hangoskodás. Ennek is vannak fokozatai, és a többi lakó tűrőképessége is változó, valakit már a falakon áthallatszó kicsit hangosabb nevetés is zavarja, valaki pedig tűri az iszonyúan hangos zenével és kiabálással járó folyosóbulit is. Persze itt még az emberek habitusa is nagy szerepet játszik: ha a szenvedő fél oldaláról nézzük, nem biztos, hogy konfrontálódni szeretne a szomszédjaival, mert fél egy esetleges veszekedéstől; ha pedig mi vagyunk, akik hangoskodunk, hát szégyelljük magunkat! Számomra felfoghatatlan, hogy egyesek mennyire empátia és alkalmazkodóképesség nélkül tudnak viselkedni, figyelmen kívül hagyva a másik ember igényeit, legyen az akár a pihenés, akár a tanuláshoz vágyott halkabb környezet, és ezt mindenki megérthetné. Főleg abban az esetben a leginkább felháborító, ha kérés esetén sem hagyjuk abba a „hőbörgést".

„A kollégiumban és környezetében be kell tartani a közösségi együttélés szabályait. A házirend az ésszerű életritmushoz és a tanulmányi munka zavartalan végzéséhez igazodik, ezért 22 órától 7 óráig terjedően a pihenéshez és az alváshoz szükséges nyugalmat biztosítani kell. Ezen szabályok megsértése minden esetben fegyelmi vétségnek minősül, és fegyelmi eljárást von maga után."

Az előbb említett eset gyakori velejárója a folyosón való dohányzás, persze nem feltétlenül csak ilyenkor fordul elő. Nem véletlenül hozták meg a nemdohányzók védelmének érdekében azt a döntést, mely tiltja a dohányzást az erre nem kijelölt helyeken. Nemdohányzó emberként elég zavaró lehet a folyosón gomolygó füst, továbbá a cigizőket is zavarhatja, mert ha az emberek többsége el tud menni a kijelölt szobáig vagy a világítóudvarokig, esetleg az udvarig, akkor az a pár renitens személy miért nem?!

Igaz nagyon ritka eset, de pár hete volt „szerencsém" egy folyosóra kifújt poroltóhoz, és lehet, hogy pillanatnyilag jó mókának tűnik, de egyrészt a bünti miatt sem éri meg, másrészt a folyosón lakók tetszését sem fogjátok elnyerni, mivel elég fojtó, büdös szag és feltakaríthatatlan kosz is jár vele.

Ha már a kosznál tartunk: próbáljuk meg úgy használni a kollégium helyiségeit, mintha otthon lennénk, hisz lényegében itt töltjük időnk nagy részét, ne kelljen egymás rendetlenségét, szemetét elviselnünk! A közösségi helyiségeket használjuk rendeltetésük szerint (a dohányzóban ne rendezzünk hajnalig tartó pókerpartit vagy szülinapi bulit, mert lehet, hogy a szomszédban lakókat zavarhatja), a wcket is úgy hagyjuk ott, ahogy utána mi is szívesen látnánk, a piszoárokat sem árt használat után leöblíteni. Próbáljuk a zuhanyzókat csak addig igénybe venni, míg a mögöttünk várakozók nem fagynak jégszoborrá!

Évek óta folyamatosan írjuk a cikkeket a köszönés szükségességéről, de máig nap, mint nap találkozok olyan emberekkel, akik az alapvető emberi normáknak nem felelnek meg. Ha köszönnek nektek, legalább akkor vegyétek a fáradtságot, hogy visszaköszönjetek!

Mit ne csináljunk este 10 után a koliban? Ne hallgassunk hangosan zenét! Ne ordibáljunk (se a folyosón, se a szobában)! Ne ilyenkor verjük be a szögeket a falba!

Szobatársunkkal sem árt jó kapcsolatot ápolni, ennek érdekében csak akkor fogadjunk vendéget, mikor ő is beleegyezését adja, ne okozzunk neki meglepetéseket!

Mit ne csinálj soha a koliban? Ne cigizz a folyosón! Ne fújd szét a poroltót! Ne tárolj a lakószobákban tűzveszélyes anyagot! Ne tarts állatot! Ne ugrálj át a beléptetőn!

Miközben olvastam a házirendet, pár érdekesebb dologra is bukkantam: például nem lehet hő fejlesztésére szolgáló készüléket a szobádban tartani, amibe bele tartozik a kenyérpirító és a kávéfőző is. Ez számomra kicsit furcsa, mert persze azt megértem, hogy rezsót meg hősugárzót ne használjunk, mert tényleg veszélyes, de az előbbiek tiltólistára tételét nem tartom feltétlenül szükségesnek. A szabályzat szerint (egyébként is evidens) nem lehet állatot tartani. Viszont felmerült bennem egy kérdés, miszerint mi van akkor, ha maguktól jönnek?! (hangya, csótány)

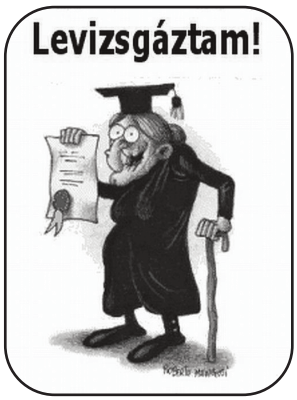
Mindezek, amiket felsoroltam, nem nagy energia befektetésével megvalósítható apróságok, de a kollégiumban lakó társaitokkal könnyebbé tehetitek egymás életét.

Csillu

Mínusz egy félév – plusz egy kő a szívünkről…

Alig eszméltünk fel a kezdeti meglepetésből, hogy vége a nyárnak, máris jött a következő meglepetés: vége az első félévnek is! Akármennyire is szenvedős és tanulós volt, szerintem mindenkinek az a benyomása, hogy „Jaj, Istenem, elfogytak a vizsgaidőpontok!”.

Ha pár szóban kellene összefoglalni ezt a szemesztert, talán így hangzana: első zh-időszak, bulik, második zh-időszak, vizsgaidőszak és vége. Nekem legalábbis ilyen rövidnek tűnt… Persze nyilván vannak, akik egy örökkévalóságként élték meg ezt a 14 hetes szorgalmi időszakot, de én úgy érzem, hogy időnk sem volt azon sopánkodni, hogy mikor lesz már vége, hiszen sokan úgy voltunk, hogy bárcsak lenne még egy pót-pótlási hét is… Tanulásból ebben a szemeszterben is kijutott mindenkinek, s főleg az elsősök érezhették úgy, hogy ezt lehetetlen megcsinálni. Valószínűleg legtöbbünk így indul, de így félév végére általában mindenki összeszedi magát, s ha nem is minden tárgyat, de a többségét sikerül teljesíteni. Az utolsó nagy hajrát mindig remények és imák szövik át, és elhangzik legalább százszor mindannyiunk szájából a mondat: „A következő félév már biztosan más lesz!”. Persze, sosem lesz más…



De mit tartogatott számunkra ez az elmúlt 5 hónap? Rengeteg tanulást, óriási izgalmakat, zh- és vizsgadrukkot, többé-kevésbé pedig szórakozást. Volt körülbelül kétszer két hét, amikor zárthelyik tömkelegét írtuk, volt egy iszonyatosan rövidnek tűnő vizsgaidőszakunk, gólyabálunk, csatabárdásásunk, szakestélyünk, s számos reggelig tartó HaBár-bulink. Mindez így egyben nem hangzik rosszul, bár nyilván sokan gondolják most magukban, hogy az utóbbiból talán kevesebbet kellett volna beiktatni. Vissza már semmit sem lehet csinálni, így azt javaslom, (főleg Nektek, Elsősök), hogy ne adjatok fel semmit, még simán behozhatjátok magatokat év végére, ha sikerül hozzászoknotok ahhoz, hogy itt halálos iramot diktálnak az oktatók, s ha ezt fel tudjátok venni, nem lehet baj! Felejtsétek el a középiskola tündérmesébe illő könnyedségét, s akkor könnyebben rázódtok majd bele a tempóba. Nem vagytok még elkésve semmivel!

Most viszont lássuk, hogy Ti miképpen vélekedtek a 2010/11-es tanév első félévéről, hogyan vészeltétek át, hogyan lettetek szuperhősök egymás szemében egy-egy sikeres zárthelyi vagy vizsga után. Íme:

„Számomra ez volt eddig a legnehezebb félév, ennyit talán még sosem tanultam. 38 kreditet vettem fel, ebből 31 sikerült, így szerencsére le tudtam szakosodni, úgyhogy a vége jó lett, de nagyon nehezen indult be. Az első öt zh-mból öt elégtelen lett, ami elkeserített, és elvette a kedvem, ráadásul emiatt az utolsó 3 hétre jutott 18 zh. Ez szörnyű volt, mondhatom… De tulajdonképpen mindenért kárpótolt, amikor a Járműelemek közepes lett. Na, az leírhatatlan érzés!” (*Bence)*

„Mindenekelőtt szeretném elmondani, hogy mennyire boldog vagyok, amiért sikerült 16 kreditet összeszednem, hiszen így megmaradt az esély arra, hogy újra kollégista lehessek! A Matekot és a Statikát nagyon sajnálom, hogy nem lettek meg, mert úgy érzem, azok sanszosak voltak, na de így sem olyan rossz a helyzet. Szerencsére a felsőbbévesek előre informáltak, hogy az első félév nem lesz sétagalopp, így nem ért meglepetésként a nagy hajtás!” (*Tomi)*

„Összességében nagyon jó félévet zártam, mert sokkal jobban ment a tanulás baráti légkörben. Végre megtapasztaltam, hogyan kell rendesen felkészülni egy zh-ra vagy vizsgára, és persze hogy mire kell nagyon ráparázni, s mi az, ami könnyebben teljesíthető. 30 kreditem lett, amit irtó jónak találok. Ehhez azért nagyon sokat tanultam! Jutott idő bulizásra is, csak jól kellett beosztani az időmet – ennyi az egész!” (*Gabi)*

„Könnyebb félév volt ez számomra, mint az előzőek, talán mert sikerült megszokni az egyetemi menetet, hogy mi zajlik itt, és hogyan kell hozzáállni a dolgokhoz. 28 kreditet teljesítettem, de rájöttem, hogy igenis be kell járni konzultációra és megtekintésre, mert csodák történhetnek. A Sziltan ötösöm után pezsgőt bontottunk a szobatársaimmal, akkora volt az öröm, hiszen azért nem indult ilyen könnyen a mechanika-„pályafutásom”. Nagyon örülök, hogy ennyire jól összejött ez a szemeszter!” (*Niki)*

„Sokat bajlódtam, rengeteget tanultam, főleg Mechából – arra tényleg készültem lelkiismeretesen. Bár ugyanez elmondható a Műábráról és a Járműrendszerekről is, de ahhoz kellett a szerencse is, megmondom őszintén. Igyekeztem, hajtottam, úgyhogy nem lehet panaszom magamra. Buliztunk is azért, de ha húzósabb időszak volt, akkor mellőztük a partizást. Úgy csináltuk, hogy jó legyen!” (*Ági)*

Ők mindössze néhány ember a több százból. Nekik sikerült valahogy. Na ugye, hogy nem is lehetetlen? Sikeres második félévet, és jó utat kívánok a Közlekesnek!

Zsu

Írások az írásról – IV. rész: Mivel írnak a művészek?

A betűvetésben mindenki illetékesnek érzi magát, hiszen naponta gyakorolja az emberiség jó része; ők azonban minden igyekezetük ellenére is csak amatőrök lehetnek. Jelen cikkünk a kézzel írás mesterségének, a kalligráfiának az eszközeit mutatja be.

Mai világunkban, ahol egyetlen gombnyomással sokszorosítani lehet bármilyen iromány, növekvő megbecsülésnek örvendenek a kézzel készített tárgyak, ajándékok. Az írással sincs másképp: hiába a high-tech tervezőprogramok, a számítógép által előregyártott művi elegancia alulmarad a kézzel készített műremekek ellen vívott harcban.

A nosztalgiázni vágyók igényeit igyekeznek kielégíteni a Wordhöz is társítható kalligráfia- és iniciálé-betűtípusok. A kézírást idéző változatok tetszetősek, de megvan az a hibájuk, hogy olyan szabályosak, amilyenek a valóságban sose lehetnének: az azonos betűk között nincsen különbség, ahogyan egy igazi kézírásban van.

Itt lépnek a képbe a régi hagyományok őrzői, a kalligráfusok. Ilyen hivatás is van, az Iparművészeti Főiskolán lehet kitanulni három éves képzés során. Aki nem sajnál energiát és pénzt, az hobbiként is űzheti, de arra fel kell készülnie, hogy nehéz beszerezni a szakirodalmat hozzá, ugyanis magyarul még nem jelent meg erről semmi. (Leszámítva ezt a cikket.)

Az eszközök ára is borsos: egy használható minőségű kalligráfia-toll hatezer forintnál kezdődik, s sajnos egy darab nem elég belőle. Egy ilyen tollfej ugyanolyan elven működik, mint a töltőtoll, csak nem pontban végződik a hegye, hanem kiszélesedik, és így a papíron használva változó vastagságú vonalat húz. (A Paint ecset eszközénél van 45 fokos szögben megdöntött vonal, az hasonlít erre a hatásra. Vékonypénzű kísérletező kedvűeknek megteszi.)

A probléma ezzel az, hogy mivel szélesebb felületen kell szétfutnia a tintának, valamivel hígabb tinta kell hozzá, mint a közönséges töltőtoll-tinták. Külön erre a célra gyártanak művésztintákat, változatos színekben. Szemfülesek találhatnak fehér, arany, ezüst és bronz tintákat is.

A legértékesebbek azonban az illatos tinták. Drágák, de fantasztikus élmény a használatuk. Nem a szagosított golyóstollak bazári hatására kell itt gondolni, hanem tömény főzetekből, parfümériákat megszégyenítő módszerekkel nyert, sokáig tartós illatokra. A rózsatinta tényleg rózsaolajból készül, a zöld színű fűszernövények párlatából, a fekete Lakritz-tinta jellegzetes aromáját pedig az édesgyökér és az ánizs adja.

Vállalkozó szelleműek főzhetnek tintát otthon is. Ennek a színét teafilterből és fémszivacsról leoldott rozsdából lehet nyerni, de e cikk terjedelme nem teszi lehetővé a folyamat pontos leírását (mellesleg jelen sorok írója nem vállalja a felelősséget a szobatársak lelki nyugalmáért). Legalább egy lábast be kell áldozni rá, mert több vegyszerrel kell összefőzni a trutyit nem kevés ideig. Ha azonban szerencsénk van, sokadik próbálkozásra kellemes barna színt kapunk végeredményül a papíron – mert írni is külön meg kell tanulni vele –, ami aztán elég életünk végéig, mert ebből nem lehet keveset csinálni.

A jó tintának az csak az egyik jó tulajdonsága, hogy éppen a szükséges mértékben folyékony. Fontosabb tényező ennél az, hogy erős színe legyen. Ha ugyanis mártogatós tollal igyekszik az ember maradandót alkotni, akkor a vonal eleje – ahol még a sok tinta önsúlya mélyíti a színt – sötétebb lesz, mint a vége, és ez nem minden írásmódban mutat jól. Minél kisebb a különbség az árnyalatok között, annál jobb minőségű a tinta.

Tény, hogy annál drágább is. A legtömörebb, legszebb színű tintákat a svájci Caran d'Ache cég gyártja (a név az orosz 'karandash' szó átirata, amely ceruzát jelent). Tökéletes, homogén nyomot hagynak a papíron, akár fél centi széles vonalvastagság mellett is, de 30 ml is 5000 Ft felett kapható, ami bizony nagy kár.

Hogyan lehet megállapítani, hogy melyik tinta ad tömör színt? Leggyorsabban úgy, hogy a fény felé tartjuk az üveget: ha egyáltalán nem látszik át, akkor valószínűleg szép, telt színű lesz használat közben; ne feledjük, hogy csak egy egészen vékony réteg kerül a papír fehér alapjára. Egy jó minőségű, közepes árnyalatú tintán a patronban is alig hatol át a napsugár.

Munkánkat könnyíti az is, ha szánunk pénzt megfelelő papírra. Ennek egyetlen követelménye van: legyen minél simább! Egyes betűtípusoknál ugyanis fel kell emelni a toll lefekvő felületének az egyik oldalát, hogy vékony vonalat húzzunk vele, ezt viszont csak sima papíron tehetjük meg, különben a toll „csücske" beleakad a rostokba. Ami az árukat illeti, a határ a csillagos ég: külföldön kapható olyan 500 db-os kiszerelésű levélpapír is, amiből egy egységcsomag 70 euróba kerül.

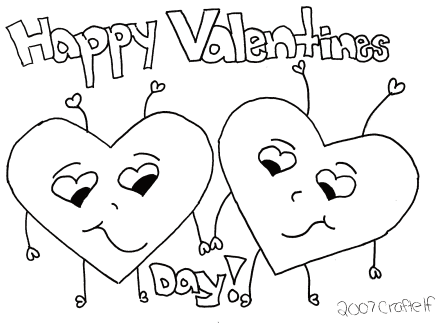
(Folytatása következik.)

M*gdee!

Valentin-nap

Február 14-e Valentin-napként ismert hazánkban. Ha szeretnéd tudni, hogy ez honnan ered, és a világ más tájain hogyan ünneplik, akkor olvass tovább!

A Valentin-nap eredetére többféle elmélet van. Az egyik szerint Valentint börtönben raboskodása után 269. február 14-én halálra verték, de előtte üzeneteket küldött barátainak. A második variáció az ókori rómaiakhoz vezethető vissza, ahol február 13-15. körül egyéb pogány ünnepeket tartottak. Valentin 270-ben római pap volt, aki titokban párokat adott össze, ellenszegülve ezzel Claudius császár törvényének, amely átmenetileg megtiltotta a házasságkötéseket. Valentint ezért bebörtönözték, itt a börtönben barátságot kötött a börtönőr lányával, neki írt szerelmes üzenetet kivégzésének napján.



A Bálint-napnak a történelem folyamán más-más jelentőséget tulajdonítottak. A középkorban úgy tartották, hogy az lesz a párjuk, akit először látnak az ellenkező nem képviselői közül aznap reggel. Az 1500-as években a lányok bizarr ételeket fogyasztottak e napon, hogy a jövendőbelijük nevét megálmodják. A 18. századra már változtak a szokások, Nagy Britanniában ekkoriban titkos, kézzel írott üzeneteket csempésztek egymás táskájába.

Manapság a Valentin-napot a világ nagy részén megünneplik, Magyarországon 1990-ben terjedt el.

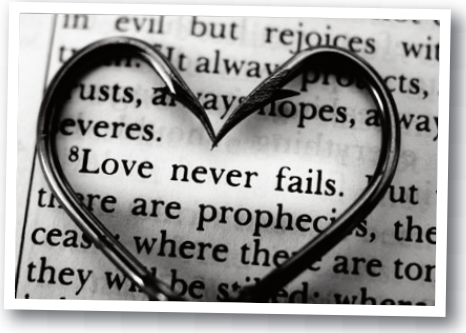
Japánban kissé más az értelmezése, mint hazánkban. Ott a nők február 14-én csokoládét ajándékoznak párjuknak, férfi kollégáiknak, valamint főnöküknek. Cserébe március 14-én, az úgynevezett White Day ünnepén fehér csokit kapnak viszonzásul. Dél-Koreában ez a szokás még egy ünneppel kiegészül, a Black Day április 14-én azoknak a gyásza, akik nem kaptak ajándékot sem február, sem március 14-én, ezért ők ezen a napon tésztát esznek fekete szósszal.

Finnországban a barátság napjaként tartják számon, a finnek kisebb ajándékokat, illetve képeslapokat küldenek egymásnak. Iránban betiltották a szerelmesek ünnepét, próbálkoztak ezzel más iszlám országokban is, de ennek ellenére Dubaiban közkedvelt ünnep maradt. Brazíliában június 12-én ünneplik a szerelmeseket.

Talán mondanom sem kell, hogy a Valentin-nap ünneplése leginkább Amerikában elterjedt. Olyannyira, hogy ott az emberek 74%-a ünnepel, minden évben 188 millió képeslapot küldenek aznap. A sok szingli sem hagyja ki az ajándékozást, ugyanis a nők 15%-a önmagának küld virágcsokrot. Hogy ez szánalmas vagy sem, döntse el mindenki saját maga.

A jellegzetes ajándékok közé tartozik a virág, főként a vörös rózsa, aminek hirtelen megnövekszik az ára, aztán ott vannak a szerelmes képeslapok és egyéb cukiságok, plüssállatok, édességek és még ezerféle… Nemhiába nyernek a Valentin-nappal legtöbbet az üzletek. A legújabb trend a szerelmes képeslapnak álcázott bankkártya, ez elég egyszerű megoldás, mert az ajándék kiválasztásával sem kell törődni. Szerintem azért többet jelent egy jól kiválasztott ajándék, hiszen a bankkártya majdnem olyan, mint a pénz borítékban.

„Ez a nap több okból sem fog soha a kedvenc „ünnepeim” között szerepelni: az első ok pedig egész egyszerűen annyi, hogy a Valentin-nap elüzletiesedett, akár mondhatjuk azt is, hogy a virágüzletek, csoki- és plüssboltok ünnepe ez, hiszen ekkortájt ezek az üzletek hirtelen megugró bevételeket könyvelhetnek el. Második oka a nemtetszésemnek: miért csak ezen az egyetlen napon szeretjük egymást, törődünk a másikkal?! Ha valakit szeretünk, akkor az év másik 364 napján is mutassuk ki! A harmadik pedig egész egyszerűen az empátia hiánya, mert akárhogy is nézzük, minden bizonnyal már mindenki töltött el Valentin-napot magányosan, pár nélkül; és igen kellemetlenül érezheti magát a sok ünneplő között az egyedülálló egyén.



Összességében nem gondolom, hogy hülyeség, vagy esetlegesen egy felesleges „ünnep”, de ha próbáljuk inkább a mindennapjainkba csempészni ennek a napnak a lényegét – kevésbé sziruposan és rózsaszín plüssmackók nélkül – akkor lehet, hogy többet teszünk kapcsolatunk érdekében, legyen az akár szerelem, család vagy barátság.” Csillu

,,Úgy gondolom, hogy jó dolog a Valentin-nap, hiszen ez nemcsak a szerelem, hanem a törődés napja is. Ez a nap felhívhatja a figyelmünket arra, hogy foglalkozzunk kicsit párunkkal, érzéseinkkel, hiszen a kapcsolatokat ápolni kell. Ezzel persze nem azt akarom mondani, hogy csak ezen a napon figyeljünk a párunkra, hanem hogy ezen a napon egy kicsit jobban. A fiúknak pedig egy jó tanács: lepjétek meg barátnőtöket egy kis aprósággal, ha azt mondja, nem ünnepli ezt a napot, akkor is, mert örülni fog neki. És a lányoknak: ne feledjétek, a pasik nem szeretik a plüssmacit és az egyéb cukiságokat!” Eszti

Eszti

Társam, az oroszlán

Mikor az ember gyermek, a leglehetetlenebb játszópajtásokat képzeli maga mellé. Ám különös véletlenek miatt felnőttkorban a gyermeki álmokat is meghaladó társat kap maga mellé az ember. Jan Smid Életem ártatlan örömei című könyvét szeretném bemutatni.

Nat Jessel egy mezei utahi kereskedőügynök, még a TV Shop előtti őskorból. Alsóneműket, blúzokat, sapkát árul. Nagyobb időközönként felveszi a telephelyen az árut, majd nekiindul a környező településeknek. Ott éjszakázik, ahol ráesteledik, vadregényes az élete. Egyik este rőzsegyűjtés közben az anyóka helyett egy oroszlánhölgy libben elé a bozótosban. A kezdeti rémület után kiderül, hogy az idős oroszlán emberhez szokott, kezes állat. Nat nem tud mit tenni, magával viszi az oroszlánt, s az Elieen nevet adja neki.

Nat régi és új ügyfelei félelemmel vegyes ámulattal közelednek az új társ felé. Nat persze kihasználja a helyzetet, és jobbnál jobb üzleteket köt Elieen segítségével. A férfi nem csak egy tárgyat lát az oroszlánban, hanem egy barátot. A körjáratai végén hazaviszi a hegy tetején álló, puritán faházába, sőt a munkaadójának és családjának is bemutatja őt.

Az egyedülálló férfinak emberhölgy-társaságra is szüksége van, s az egyik fiatal özvegy vásárlója, aki a volt férje boltját vezeti, megfelelőnek is látszik. A nő számára sem ellenszenves Nat, csak az oroszlánnal nem tud mit kezdeni. Egy kis időre az özvegynél vendégeskednek, de a nő választás elé állítja a férfit. Vagy itt marad vele a jól jövedelmező üzlet élén és az oroszlán megy, vagy mindketten összeszedik a cuccukat, és reggelre elhagyják a várost. Nat az utóbbira szavazva Elieen-nel együtt eltűnik a városból.

Sajnos a nem megfelelő tartási körülmények miatt Elieen nagyon csúnyán megbetegszik, s Nat aggódva őrködik társa mellett, mindent elkövetve a gyógyulásáért. A szerencsés felépülés után megtalálják Elieen „családját” – a cirkuszt, ahonnan elszökött. S az oroszlánhölgyre bízzák a választást, hogy kivel szeretne maradni.

A végét nem árulom el, hiszen ezen kívül is számtalan izgalomban bővelkedik a mű. Mindenkinek ajánlom, aki szeretné kellemesen tölteni a szabadidejét.

Vera

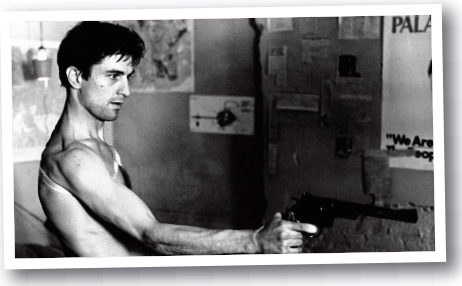
A taxisofőr

A cikk címéből is lehet sejteni, miről fog szólni a mostani ajánló. Martin Scorsese 1976-os filmje részben megtörtént eseményen alapult, öt évvel ezelőtt játszódott le hasonló eset.

A film főszereplője Travis, a Vietnamot megjárt veterán. Mint sok más, háborúból visszatért katona, ő sem találja a helyét. Álmatlanságban szenved, ezért éjszakára munkát vállal az egyik New York-i taxis társaságnál. Nem fél semmitől, bátran vállal fuvarokat a legzűrösebb környékekre is. Elege van a városból, abban bízik, hogy egy hatalmas „eső” majd kimossa a szemét, selejtes alakokat.

Egyik útja során gyönyörű, fehér ruhás hölgyre lesz figyelmes, aki angyalként csak véletlenül került a mocskos városba. A nő Palantine elnökjelölt kampányának a munkatársa. Travis jelentkezik a csapatba, és randevúra hívja Betsy-t. Eleinte úgy tűnik, sok közös vonásuk van, de később kiderül Travis számára, hogy Betsy ugyanolyan unalmas és szürke, mint a többi ember a kampányirodában.

Mozgalmas az éjszakai taxizás, utasai között sérültek, őrültek, szenátorok is megfordulnak. S a taxin kívül is folyik az éjszakai bűnös élet: bolti rablások, prostitúció.



Az egyik szokványos éjszakán egy fiatal örömlány száll be, s hiába kéri hisztérikusan Travist, hogy vigye el innen, a férfi tétovázása miatt a lány futtatója könnyűszerrel kirángatja őt az álló autóból. Travis egyre inkább roszszul érzi magát a sok söpredék között. Betsy miatt ellátogat egy gyűlésre, ahol az elnökjelöltet végighallgatva rájön, hogy tőle sem kap megoldást a problémájára.

Travis edzeni kezd, fegyvert vásárol. Úgy érzi, neki kell kézbe venni a dolgokat, csak magára számíthat a tisztogatásnál. Megtalálja a fiatal prostit, aki akkor éjjel segítséget kért tőle. Elhatározza, hogy mindenképpen megmenti a lányt a fogvatartójától. Elsősorban az elnökjelöltet szeretné eltenni láb alól, szerinte Betsy miatta vált olyan unalmassá. Ez a kísérlete meghiúsul, így marad a fiatal lány kiszabadítása.

Mikor a strici házához ér, minden a terv szerint halad. Travist is eltalálják, de ez nem gátolja a leszámolásban. Hogy vajon sikerrel jár-e, túléli-e az akciót, azt nem árulhatom el. Maradjon a meglepetés a végére.

Vera

Élet az emberiség után Budapesten

A Föld színéről egyik napról a másikra eltűntek az emberek mind egy szálig. Településeik nélkülük is állnak, de vajon meddig? A következőkben kiderül, hogy alakul fővárosunk sorsa. Isten hozott Budapesten! A népességszám: nulla.

Egy nappal az emberiség után

Az utcákon halotti csend honol, mint még soha. Nem dübörögnek a járművek, nem hallatszik beszéd moraja. Az erőművek még füstöt pöfögtetnek, termelik az energiát, így sok helyen működnek még az automatikus rendszerek: a metróalagutak szellőzése, a kórházak generátorai, a jelzőlámpák. A hűtőházak még hidegen tartják azokat a húsokat, amelyeket senki nem fog elfogyasztani.

Egy héttel az emberiség után

A külvárosi kerteket elhagyják az egyre éhesebb kutyák, s falkákba verődve kutatnak élelem után. Az ölebek valószínűleg hamar elpusztulnak, mert nem tudnak magukról gondoskodni; a legéletrevalóbbak az őrző-védő és a pásztorkutyák. A házimacskák többsége önálló teremtmény, erős vadászösztönnel; őket nem kell félteni.

Az állatkerti állatok közül azok szabadulnak ki, amelyeket elektromossággal tartottak fogva. Az éhes szerválok, oroszlánok és pumák leküzdik félelmüket és nekiugranak a villanypásztornak, s mivel abban már nincs áram, portyázásra indulnak a város betondzsungelében. Budapesten új élővilág van kialakulóban.

Egy hónappal az emberiség után

Lassan leáll a legkitartóbb áramfejlesztő, légkondicionáló is. A pára lecsapódik a WestEnd és a Duna Plaza hatalmas üvegablakain, amelyek illesztésénél beindul a korrózió. A Nemzeti Galéria termeiben nem szabályozzák többé a levegő nedvességtartalmát és hőmérsékletét: nagy művészeink alkotásai lassan az enyészetéi lesznek.

A hipermarketek polcain javában bomlásnak indulnak az élelmiszerek. A parkolókat felveti a gaz, s apró hajtások törnek utat a járdaszegélyek kövei közt: már nincs közterület-fenntartó, hogy kitépje őket. Ápolt parkjaink, sírkertjeink lassan elvadulnak.

Fél évvel az emberiség után

A növények egyre jobban kezdik átvenni az uralmat a város felett: gaz veti fel a Parlament lépcsőjét, a Hősök terét. A városban élő állatok közt felüti a fejét a veszettség, amelyet korábban az emberek védőoltásokkal tartottak féken. Sok állat hullik el, növelve a fertőzésveszélyt.

Az Országos Levéltárban a régi adománylevelek, kétszáz éves díszokiratok menthetetlenül penészednek. Azok a középkori feljegyzések kapnak csak némi haladékot, amelyek higanyvagy arzéntartalmú tintával írtak, ezek ugyanis megölik a gombát.

Egy évvel az emberiség után

Senki sem zárja le a rakpartot a Duna áradásai miatt.

Az üvegablakok lassan megadják magukat a gravitációnak: karbantartás híján az illesztések elengednek, és a méregdrága üveglapok lezuhannak az utcára. Az így támadt résen át berepülnek a madarak a bevásárlóközpontokba, ürülékükkel növények magvait hozzák magukkal. Elkezd bezöldülni az Allee, az Arena Plaza, és a CET Budapest is. (Ez utóbbi ugyancsak rövid életűnek bizonyult.)

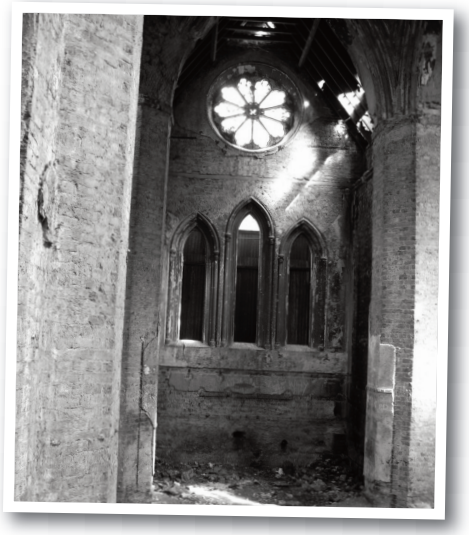
Tovább pusztul a Budai Vár eredeti védfala, amelyet már sose fognak felújítani.

Az Andrássy út aszfaltborítása erősen foghíjas: egyre több helyen törik át a gyökerek, lassan kialakítva egy termőtalaj-réteget a korzón, az elhullott állatok tetemein.

Tíz évvel az emberiség után

A lakótelepek házai kezdenek végzetesen meggyengülni. Ezek már az emberek korában is túlléptek tervezett élettartamuk határain, most pedig folyamatos javítások híján a betonlapok kötéseit kikezdi az időjárás: elengednek, és Budapesten leomlanak az első épületek.

Az állatvilágban levonult a veszettségjárvány. Elvitte az állomány 85%-át, de mostanra a populáció stabilizálódni látszik. A volt üvegépületek vasvázai közé madarak fészkelnek, a felfutó indák pedig tovább pusztítják a házak alapjait.



Ötven évvel az emberiség után

Az utcákat felveti a gaz, a rózsadombi villákat felemészti a gazdag vegetáció. Bár pályaudvaraink üvegteteje régen betört s a vágányok között virágok nyílnak, a vastag falak még állnak, bár egyre nagyobb foltokban mállik róluk a vakolat.

A Parlament ablakain akadálytalanul keresztülfúj a szél, s a kifakult vörös szőnyegen avarkupacot sodor. Az ülésteremben négylábúak vették át az ország irányítását. A kupolája még tart, ahogyan a Szent István Bazilikáé is, de egy évszázad múlva be fognak omlani: előbb az Országházé, majd a város látképét uraló másik is.

Hídjaink már erősen elhanyagolt állapotban vannak: forgalom ugyan nem terheli őket, de felfüggesztéseiket sem ellenőrzi senki. Az Erzsébet-híd kábelei végzetesen meggyengültek: nem bírnak ki még ötven évet, ahogyan a Lánchíd és a Szabadság-híd sem.

A négyes metró se készül el soha...

/Készült a hasonló című ismeretterjesztő sorozat alapján, szabadon/

*M*zdee!*

Koli-konyha

Sziasztok!

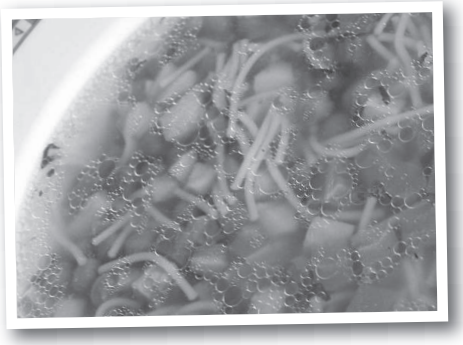
Kíváncsi vagyok, hányan döntöttek úgy, hogy „na, idén mindenképpen mozogni és diétázni fogok!”. Elsősorban nekik kedvező az első két étel, a harmadik pedig „ma lesz**om a diétát, és eszem egy finomat!” kategóriájú lesz.

Elsőnek nézzünk egy egyszerű **zöldséglevest**!

Hozzávalók:
fagyasztott zöldségek
fél csokor petrezselyem
1 közepes szál répa
1 húsleveskocka
vegeta, só, bors
1 evőkanál olaj

Elkészítés:

A répát felkarikázzuk, majd az olajon lassú tűzön elkezdjük párolni. Fontos, hogy ne piruljon, csak párolódjon! Kb. 5 perc múlva adunk hozzá 2 marék fagyasztott zöldséget – én a mexikói zöldségkeveréket szeretem a legjobban, mivel az olcsó, és jó ízt ad. Addig kell párolni, amíg a répa kóstolásra már majdnem puha (a mirelit zöldség sokkal gyorsabban párolódik!). Ekkor felöntjük 1-1,5 liter vízzel, beledobjuk a húsleveskockát, sózzuk, borsozzuk, vegetázzuk ízlés szerint, illetve a petrezselyem leveleit (a szárát lehetőleg ne!) feldarabolva beledobjuk.



Alápörkölünk, forrásig melegítjük, majd mikor teljesen megpuhul benne minden zöldség, késznek is tekinthetjük. Ha van, egy fél marék, levesbe való kockatésztát még belefőzhetünk, ettől nem tűnik annyira diétásnak. Nagyon finom, elsőrangú táplálék, ha vacsora tájékán nem bírunk magunkkal, és enni akarunk valamit!

Másodikként egy igen gyorsan elkészíthető ételt választottam: **pácolt, mustáros-fokhagymás pipicici**.

Hozzávalók:
1 db csirkemell
0,5 dl étolaj (olívaolajjal még jobb)
mustár
2 gerezd fokhagyma
só, bors

Elkészítés:

Ebben az ételben az a jó, hogy nagyon gyorsan megvan, csak előző nap rá kell szánni 5 percet. A csirkemellet nagyobb szeletekre vágjuk, a fokhagymákat megpucoljuk és feldaraboljuk. Egy pohárban alaposan összekeverjük az étolajat 2 evőkanál mustárral (ha egy lehetőség van rá, próbáljuk ki a dijoni magos mustárt, fenséges!), a feldarabolt fokhagymával, 1-2 csipet sóval és borssal. Fogunk egy ételhordót (vagy valamilyen zárt tetejű edényt), majd belehelyezzük a csirkemelleket úgy, hogy közben az előzőleg kotyvasztott cuccal folyamatosan megkenjük mindkét oldalukat. Az edényt lezárjuk, éjszakára berakjuk a hűtőbe.

Másnap semmi más dolgunk nincs, mint a húsokat kicsit lecsöpögtetve egy forró teflon serpenyőben hirtelen megsütjük. A szakirodalom szerint elég mindkét oldalt 1-1 percig sütni, én néha azért ráhúzok egy kicsit, mert amikor az a mustáros-fokhagymás hús megbarnul (nem megég!), az valami isteni finom!

Párolt zöldséggel, sima zöld salátával vagy főtt rizzsel minden diétázó álma!

És végül nézzük a piros betűs „ma nem diétázom” típusú desszertet: a **palacsintá**t!

Hozzávalók:
20 dkg liszt (kb. 10 púpos evőkanál)
2 tojás
3 dl tej
1-2 dl ásványvíz/szóda
1 csipet só
¾ dl olaj
tölteléknek való

Elkészítés:

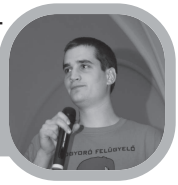
A tojásokat a tejjel és a csipet sóval elkeverjük, majd a lisztet hozzáadjuk, és csomómentesre keverjük (ezt érdemes sokáig csinálni). Majd hozzáöntjük az olajat, ásványvízből annyit, amennyitől olyan kellemes, nem túl híg, nem túl sűrű, merőkanállal könnyen merhető állaga lesz. Tényleg fontos, hogy csomómentesre keverjük! Amikor ez megvan,

1 órára berakjuk a hűtőbe. Közepesen forró serpenyőben süssük, az első előtt még egy pici étolajat tegyünk alá, utána már nem szükséges. Egy palacsinta az körülbelül ¾-ed merőkanálnyi adagnak felel meg. Az, hogy hány palacsinta jön ki belőle, a vastagságuktól függ.

Lehet gyakorolni a feldobással fordítást, profiknak Chuck Norris-os körbepörgőrúgással ötvözve! Ha megsültek a tészták, megtöltjük őket, amivel akarjuk, de van egy nagyon tuti kis ötletem hozzá: főzzünk egy fél adag pudingot, kicsit túlcukrozva, a palacsinták egy részét ezzel töltsük meg, másik részét lekvárral, harmadikat cukros kakaóval. Majd a töltött palacsintákat szépen sorakoztassuk bele egy kisméretű tepsibe, és suvasszuk be a kb. 160 °C-os sütőbe 15-20 percre. Ha úgy töltöttük meg a kakaósakat, hogy a szélükön ki tudjon folyni a megolvadt kakaó, az külön jó, mivel valami frenetikusan finom tud lenni, egész ízorgiát tud okozni!

Nem csak a diétázókra gondoltam: az első két fogás nem csak nekik jó, bárkinek nagyon finom, a palacsinta pedig örök kedvenc. A következő számban megnézzük, hogy készül a húsos változata! Jó étvágyat!

Bicsák György



Rejtvény

	8				6	5	3	
	1					6	4	8
7				5		1		
	4		9		5			
		7		8		2		
			6		7		9	
		8		7				1
4	7	1					6	
	5	9	8				7	

8								9
			1	3		5		
	7					8	2	
6						4		
		9	3		5	2		
		7						6
	2	5	9				6	
		3		5	1			
7								4

Nem mi mondtuk…

Rovatunkban tisztelt oktatóink legnépszerűbb mondataiból gyűjtünk össze egy csokorra valót.

„Nem akartam buzdítani magukat semmire, de max. kirúgnak engem, azzal meg csak jót tesznek nekem.” (Elektronika, elektromos mérőrendszerek)

„Én is benne vagyok ilyen közlekedési dolgokban, csak mi nem beszélünk róla, mi általában csinálni szoktuk.” (Elektronika, elektromos mérőrendszerek)

„Ha valaki ki akar menni, az kimehet, csak jöjjön vissza, nehogy a cuccát bezárjuk.” (Elektronika, elektromos m.r)

„A takarítónők ellenőrzésére szoktunk referencia-faleveleket tartani az asztal alatt, és azok általában pár hónapig kibírják.” (Elektronika, elektromos mérőrendszerek)

„A mérnöki érettséghez hozzátartozik, hogy valaki meg tudjon különböztetni egy izzólámpát egy fogaskeréktől.” (Elektronika, elektromos mérőrendszerek)

„Egy kérésem van: ha nyernek a lottón, és megveszik az egyetemet, akkor az első dolguk az legyen, hogy engem kirúgnak.” (Elektronika, elektromos mérőrendszerek)

„… azon töprengtek, hogy színkódos vagy biometrikus beléptető legyen-e a Q-ban, miközben nekünk az a problémánk lesz az St-ben, hogy van-e wc-ülőke vagy sem.” (Elektronika, elektromos mérőrendszerek)

„Egy újszülöttnek minden vicc új, úgyhogy villoghattam itt a szuperpozícióval.” (Elektronika, elektromos m.r.)

„A későn jövők a Híradó után is elfoglalhatják helyüket.” (Elektronika, elektromos m.r.)

„Mit csinálnak itt ezek? Bontják a Z épületet? Még nem költöztünk ki! De a lift már nem működik.” (Elektronika, elektromos mérőrendszerek)

„Majdnem annyi idő alatt vettem észre, hogy hülyeséget írtam, mint maguk.” (Elektronika, elektromos m.r.)

„Nagyon kis cuki Karnaugh-tábla, 2x2-es.” (Elektronika, elektromos m.r.)

„Na, nem bírok leírni egy rendes végtelent.” (Mérnöki matematika)

„Ezek lesznek az építkezésünk téglái, és összehabarcsoljuk őket azokkal az együtthatókkal.” (Mérnöki matematika)

„Látod, elkésel, és máris össze-vissza ülsz!” (Mechatronika, robottechnika és mikroszámítógépek)

„Vegyél egy füzetet, adok rá kölcsön!” (Mechatronika, robottechnika és mikroszámítógépek)

„Át-e fog fújni rajt a közeg.” (Járműmotorok és erőátviteli rendszerek)

„Erre szabályozót tervezni kb. olyan nehéz, mint megcsinálni a motorszimulációt egér nélkül.” (Járműmotorok és erőátviteli rendszerek)

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

Humor

Döncike kérdezi a papájától:
- Apu, tudod melyik vonat késik a legtöbbet?
- Nem én!
- Amelyiket tavaly karácsonyra ígértél.

* * *

Delegáció jár az elmegyógyintézet kertészetében. Az egyik vendég megszólítja az eperágyásban dolgozó egyik beteget:
- Mondja jóember, szokta trágyázni az epret?
- Én speciel cukrozni szoktam, de tudja, mi itt mindnyájan bolondok vagyunk.

* * *

Egyik egyetemista a másiknak:
- Képzeld, írtam egy ZH-t a mozis hangrendszerekből.
- Tényleg? És milyen lett?
- Milyen lett volna? Öt pont egyes.

* * *

- Mivel járnak a 12-14 éves lányok?
- 2-5 évig terjedő szabadságvesztéssel.

* * *

15 együtt töltött év után pszichológushoz fordul egy házaspár. Miután a pszichológus megkérdezte őket, hogy mi a gond, a nő egy hosszadalmas, szenvedélyes és szívtépő listát zokogott el a szakembernek az elmúlt 15 év összes létező problémájáról. Csak mondta, mondta: elhanyagolás, bensőségesség hiánya, üresség, magány, szeretethiány, s egy egész lista a soha ki nem elégített érzelmi igényeiről, melyeket ki kellett bírnia házasságának eddigi szakaszában. A szakember miután végighallgatta a listát, felállt, körbejárta az íróasztalát, majd egy hatalmas, szenvedélyes csókkal magához ölelte az asszonyt. A nő elhallgatott, s mint akit elkábítottak, szótlanul leült.
A pszichológus a férjhez fordult és így szólt:
- Látja, erre van szüksége a feleségének, hetente legalább háromszor! Meg tudja tenni?
A férj gondolkodott egy kicsit, majd válaszolt:
- Nos, el tudom hozni önhöz hétfőn és szerdán, de péntekenként horgászni megyek.

* * *

Kínai étteremben:
- Az milyen hús?
- Cíke!
- És az a másik?
- Az maha.
- És ez itt?
- Ez kuta.
- Kutya? Na de kutyát tilos!
- Akko´ cíke!

* * *

Nyuszika ül az erdő szélén és gépel a számítógépén. Arra megy a Róka és megkérdi:
- Mit csinálsz Nyuszika?
- Írom a diplomámat.
- Na és miből írod?
- Hát, hogy hogyan védekezzenek a kis állatok a ragadozókkal szemben.
- Ne hülyéskedj Nyuszika! De te ehhez mit sem értesz!
- Ha nem hiszed Róka, gyere be velem a bokorba, mindjárt megmutatom.
Be is mennek a bokorba. Nagy csatazaj, a Róka kirepül a bozótból és fejvesztve elrohan. Nyuszika előjön és folytatja az írást. Arra megy a Farkas:
- Mit csinálsz Nyuszika?
- Írom a diplomámat.
- És miből?
- Hogyan védekezzenek a kis állatok a ragadozókkal szemben.
- Na ne nevettess, te ehhez nem értesz!
- Ha nem hiszed, gyere velem a bokorba, majd megmutatom!
Be is mennek a bokorba. Nagy zajjal kirepül a Farkas és elrohan. Nyuszika folytatja a gépelést. Kisvártatva jön a Medve:
- Mit gépelsz Nyuszika?
- Írom a diplomámat.
- És milyen témából?
- Hát, hogy hogyan védekezzenek a kis állatok a ragadozókkal szemben.
- Jaj, ne röhögtess! Te ehhez nem érthetsz!
- Ha nem hiszed, gyere be velem a bokorba, megmutatom, milyen profi vagyok.
Be is mennek. Nagy csihi-puhi, kirepül a Medve a bozótból s elszalad. Kilép a Nyuszika a bokorból, utána előjön az Oroszlán:
- Látod Nyuszika, nem megmondtam! Nem az a lényeg, hogy miből írod a diplomádat, hanem, hogy ki a konzulensed!

* * *

- Melyik mennyiség mértékegysége a szellem/négyzetméter?
- A lidércnyomásé.

* * *

Kovács József földhivatali ügyintéző egyik nap félfogadási időben (mert akkor úgyis ráér) elhatározza, hogy rendet rak a szobájában álló nagy szekrényben. Talál egy régi, poros lámpát.
Viccből megdörzsöli és így szól:
- Kérek egy jéghideg sört!
Hirtelen ott terem az asztalán a sör. Túl a döbbeneten ezután már sokkal nagyobb kívánsággal folytatja:
- Vigyél egy szigetre, ahol gyönyörű és odaadó nők vesznek körül!
Így is történik.
- Ez ám a jó élet. Bárcsak ne kellene soha többé dolgoznom!
Erre visszakerül az íróasztalához, a földhivatalba.

* * *

Először marad egy pár kettesben. Levetkőznek és a nő észreveszi, hogy a férfinak nagyon kicsi a szerszáma.
- Béla, hát kit akar maga ezzel kielégíteni?
- Hogyhogy kit? Hát magamat!

* * *

Vagány srác megy a barátnőjével az utcán éjszaka. A lány meglát egy üzletet, ahol bundákat árulnak.
- Jaj, de szép bundák! Úgy szeretnék egyet!
A fickó fog egy téglát, és betöri a kirakatot. Kiveszi a kabátot és odaadja a lánynak.
Mennek tovább, majd egy luxusautókereskedés előtt a barátnő újra megszólal:
- Jaj, de szép autók. Majd meghalok egy ilyenért! Vegyél nekem egyet!
Erre a fickó:
- Na, vegyél már vissza! Mit gondolsz, lopom én a téglát?

* * *

Egy lány elmegy a jósnőhöz és a jövendőbelijéről érdeklődik.
- Két férfi is szerelmes belém. Melyik lesz közülük a szerencsés?
A jósnő belenéz az üveggömbjébe.
- Béla fogja feleségül venni. Géza lesz a szerencsés.

* * *

Budapest-Bamako rajt
2011
Foto: GrafUr

Gyere el hazánk
legnagyobb állásbörzéjére,
a Műegyetemi Állásbörzére.

műegyetemi
állásbörze
Keressjól!

www.allasborze.bme.hu

2011. március 9-10.

RÁDIÓ 1 RÁDIÓ 1
PROFESSION.HU
metropol
MŰHELY HetiVálasz FIGYELŐ
fn.hu
NÉPSZABADSÁGONLINE