Ingyenes

# KÖZHÍR

Budapesti Műszaki És Gazdaságtudományi Egyetem
Közlekedésmérnöki Kar Hallgatói Önkormányzat

2011. máj. 72/4

# Tartalom

## Miről is olvashatsz?


03 Főszerkesztői jegyzet
04 A katedra másik oldalán
06 Amikor a hóhért akasztják...
08 Páncélos tatu légpárnákon
10 O'rlando és a Maclssza Klán
11 Ötéves terv
11 Rejsz-Royce
12 Némó kapitány, avagy holtan inni káros
12 Én és a Parasztok
13 Jézus és a haverok
13 SZE V@S BME
14 A Közhír üzenőfal története
15 Akciós az MSc! 15 helyett 10!
16 VII. Hajtányverseny
17 Tuning Show
18 Vihar előtti csend
19 Nem csak gyártás, szolgáltatás is
20 Formula hungarikum
22 Kincskeresés GPS-szel
23 Halogatjuk a globális rendrakást
24 Fél év Stuttgartban a csillagosoknál
25 Változások a HaBárban
26 Írások az írásról - VII. rész: Nosztalgia
27 Koli-konyha
28 Passiójáték
28 Rém rom
29 A Baross DSK
29 Rejtvény
30 Humor

# Főszerkesztői jegyzet

## Kedves Olvasó!

Különös, hogy az utolsó köszöntőmet is a Kari Napok utáni számba írom. Nagyjából egy éve pontosan ugyanígy volt ez az elsővel is. Most viszont elérkezünk a félév utolsó Közhíréhez, nekem pedig beírták az aláírásomat a diplomatervezés gyakorlatból (mikor máskor, mint a Kari Napok kellős közepén), ami azt jelenti, hogy következő félévtől már biztosan nem leszek Közlekkaros hallgató.

Biztos vagyok benne, hogy egy darabig nem heverem ki azt, hogy már nem vagyok szerves része a kar közösségi életének… Úgy gondolom, nem ez a közösségi élet az oka annak, hogy egy kicsit később végzek a tanulmányaimmal, mint kellene, de ha az lenne, akkor sem bánnám. Azt hiszem, nagyon kevés olyan kar van - nem csak a BME-n, hanem az ország bármelyik egyetemén -, ahol ilyen nagy az összetartás, és ennyire élénk a közösség. Érdekes például, hogy a vegyész barátnőm azt emlegeti, hogy náluk egyre rövidebbek a Kari Napok, míg nálunk – kis túlzással - fokozatosan nő a rendezvény időtartama, és nem azért, mert egyvalakinek így tetszik, hanem mert erre van igény.

Összeírtam néhány dolgot, ami segít felidézni ennek az egy hétnek a hangulatát, illetve amik miatt szerintem az a bizonyos igény jelentkezik a Kari Napokra.

- A hangulat beindulása az esélykiegyenlítőn.
- Szoknya alól kikandikáló férfiasság a skótok zászlóján.
- 50 darab babzsák, ami először a dühöngőben repked, aztán a Tropicalban köt ki.
- WC-pumpa a kamerán.
- A túra hirtelen megindulása a rendőrök érkeztével.
- Szerenád nyögvenyelése.
- Melegség és félbetört dobverők a Paddy and The Rats koncerten.
- A szétesett hajtányok.
- Hajnali meztelen sörváltó (és a hozzá kapcsolódó pletykák).
- Tukacsincsilla és társai.
- Sörváltón futamidőt mérj!
- A műtermesek hihetetlen filmkészítő képességei.
- Sorban állás az esőben a disznó maradványaiért.
- Vastag Tamás, mint zombi.
- Kerékcsere, benzinlopás a Vajda-próbán.
- Győriek éneke.
- Vis Maior koncerten széttáncolt lábak.
- Tajga.
- Kari feles.
- Vakvezetés az egyetemi portyán.
- Most már jöhetne a Fizu…
- Film közönségszavazás.
- Vári Miki és Hey Bobby önzetlen segítségnyújtása Neptunnak.
- A záróbuli magas átlagéletkora.

Az időrendi sorrenden kívül is volt rá okom, hogy az utolsó mondattal zárjam a felsorolást. Valamiért ugyanis úgy alakult, hogy az idősebbek közül többekkel sikerült beszélgetnem a záró estén. Egyikük elmondta, hogy nekik fix időpont a Kari Napok utolsó bulija, ugyanis ekkor mindig összefutnak a régi ismerősökkel, és isznak egy jót. Ezek után mit mondhatnék? Ezt a jó szokást szívesen átveszem.

*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 Márton Gábor
Felelős szerkesztő:
Majkut Morki László
Kari lap felelős:
Vermes Boldizsár
Főszerkesztő:
Koncz Pápá Petra
Főszerkesztő helyettes:
Boczor Káosz Eszter
Rovatvezetők:
Bán Köménymag Veronika
Boczor LassanFélévVége Eszter
Kovács Bokafájós Frigyes
Osváth-G. Virágfotó!!! Péter
Tördelőszerkesztők:
Szabó MiértPontMost? Ádám
Olvasószerkesztők:
Fiskál Kösszhír Szandra
Kecskeméti WestVirginia Bódog
Tóth Nyusziii Csilla
Design:
Műterem Médiakör
Terjesztési felelős:
Majkut Mecha3, télen-nyáron László
Írták:
Ádám Citromos Zsuzsa
Bán ViszlátSzevasz Veronika
Bicsák Rekettyés György
Boczor Megfázott Eszter
Bortei-Doku Végzetmérnöke Shaun
Davidesz Mütyűrke Mária Magdolna
Fekete Gépelemek Márton
Harkai TeLányÉnMegFiú Zsolt
Koncz R.I.P. üzenőfal Petra
Kovács FalusiGyerek Balázs
Osváth-G. KétKlóntKérek Péter
Nagy Bokaficam Gábor
Pölczman MaciPolip Balázs
Stefán ÉnFogokFékezni Péter
Surányi Forgóvilla Marcell
Varga Pencibetyár Balázs
Vértesi Kölyök András
Nyomás:
Komáromi Nyomda és Kiadó Kft.
2900 Komárom, Igmándi u.1.
E-mail: nyomda@komarominyomda.hu
Tel: 34/342-248, Fax: 34/342-361

# A katedra másik oldalán

*E havi számunkban Szabó Krisztiánnal, a Közlekedésautomatikai Tanszék oktatójával beszélgettem mindennapokról, munkáról, oktatásról, életről.*

**Mesélj magadról egy kicsit!**

Szabó Krisztián vagyok, 1977-ben születtem Szentendrén, egy nappal Mikulás előtt, ami gyors fejszámolással azt jelenti, hogy 33 éves múltam. Pomázon lakom már több mint 30 éve.

**Egyedül laksz?**

Nem, egy többgenerációs családi házban lakom párommal és a többgenerációs családommal. Szerintem remekül elférünk egymás mellett, és remélem, ők sem gondolják másképp.

**Mióta tanítasz itt az egyetemen?**

Tulajdonképpen mióta elkezdtem a PhD-képzést, azaz 2002 óta. A tanításnál az volt az alapmotiváció, hogy volt egy kötelezően felveendő tárgy, amit úgy hívnak, hogy Oktatási tevékenység, mivel nekem azelőtt semmi ilyen indíttatásom nem volt, sőt. Elektronikai szakközépiskolába jártam, ez talán válasz arra, hogy miért is vagyok én ezen a tanszéken, és nektek miért engem kell hallgatnotok bizonyos órákon. És nem elég, hogy elektronikai szakközépiskola volt, hanem még gyakorló is. Nem azért gyakorló, mert mi ott éjjel-nappal gyakoroltunk – persze gyakoroltunk is, mert olyan volt a képzés, hogy hetente egy napot műhelyben töltöttünk, fúrtunk, faragtunk, forrasztottunk - hanem azért gyakorlóiskola, mert időnként jobb sorsra érdemes végzős oktató- és tanárnövendékek jöttek oda, és megpróbáltak minket tanítani, magyarul hospitáltak. Voltak olyan órák, amikor én feleltem. Legalábbis úgy nézett ki, mintha én felelnék, gyakorlatilag az felelt, aki engem feleltetett, mert hátul még ott ült egy 6-8 fős tanári gárda – nagyon izgalmas volt. Jártak oda az akkori Kandóról, és akkor ők nekünk nagyon komolynak tűntek. El is döntöttük, hogy na, elektronikával biztosan nem akarunk foglalkozni, a tanítás meg… kizárt dolog, hogy valaha is arra adjuk a fejünket. A TF-ről is jártak, de azon nem sokat gondolkodtam.

**Úgy látom, ez tényleg összejött… És egyébként miért pont BME? Ha már a Kandósok tanítottak titeket elektronikára, akkor miért nem inkább az?**

Főiskolára azért nem akartam menni, mert utánanéztem, hogy mi az a főiskola meg mi az az egyetem, igazából akkor még nem nagyon láttam a pontos különbségeket, de úgy tűnt, hogy az egyetem valamivel többet nyújt, mint a főiskola. A járművek érdekeltek mindig is, édesapám autószerelő, otthon dolgozik a saját műhelyében, úgyhogy én gyerekkorom óta közelről ismerkedtem az autókkal, de legjobban a repülés vonzott. Aztán eljöttünk a nyílt napra, találkoztunk Komócsin tanár úrral, és ő fel is tette az i-re a pontot – talán nem is tudja, hogy magának köszönheti, hogy most egy irodában vagyunk itt a tanszéken. Volt egyébként egy osztálytársam, nagy buszrajongó, és ő biztos volt benne, hogy neki csak a BME és csak a Közlekedésmérnöki Kar jöhet szóba. Gondoltam, akkor jelentkezzünk együtt, lesznek itt bőven járművek, foglalkozhatok a repüléssel, és én repülni akartam, közforgalmi pilótaként. Jelentkeztünk, engem felvettek, őt nem. Ő most buszsofőr, én meg…

Repültem azért a Malév Repülőklubban néhány éven keresztül, csak miután már nem volt meg az a háttér, mint előtte, megszűnt az MHSZ és utódai, ez idővel abbamaradt. Korábban úgy volt, hogy aki nem tört össze túl sok gépet, arra már azt mondták, hogy viszonylag jó kézzel repül, mehet tovább motoros képzésre, mi ebből már sajnos kimaradtunk.

**Hogy teltek a diákévek? Tanulással, bulizással?**

Leginkább repüléssel, azzal a szűk körrel, amelyik a repüléssel akart foglalkozni, és akikkel kijártunk a reptérre is.

A bulizás… én nem nagyon buliztam az egyetem alatt, se előtte, se utána. Ennek két oka van: ott ugye szoktak táncolni az emberek, viszont hozzám ez a fajta mozgáskultúra annyira nem áll közel, a másik meg az a fajta zene, ami ilyen helyeken szokásos. Szóval nálam ott volt a baj, hogy engem se a „táncol” rész, se az „ilyen zenére” rész nem vonzott. Emellé jön még az is, hogy borzasztóan kényelmes voltam mindig, ahova tudtam, szerettem autóval járni, a többiek nyilván ittak – én meg nyilván nem, úgyhogy inkább egymáshoz jártunk.

**Ha jól tudom, nem csak a Közlekedésautomatikai Tanszéken töltöd a dolgos mindennapokat.**

Jól tudod. Jelenleg a SZTAKI-ban dolgozom főállásban kutatói státuszban, ami a doktori képzés folytatásának is tekinthető. A biztonságkritikus rendszerek a kutatási területem, a közlekedésben ilyen például a repülés, de ide tartoznak még a nukleáris létesítmények, például atomerőművek is, hiszen mindkettőnél illik a biztonságra kellő hangsúlyt fektetni. Korábban is a repülési kockázatokkal foglalkoztam, az volt a témám diplomatervezésnél is, és ezt a kettőt most össze lehetett kötni, mert a SZTAKI-ban a paksi atomerőmű rekonstrukcióját érintő projektekkel foglalkozó csoport tagja vagyok. Hárman készítjük azokat a szakértői anyagokat, amik az atomerőmű üzemidő-hosszabbításának előkészítéséhez szükségesek, mert az eredetileg tervezett üzemidő lassan a végéhez közelít. A tudományokkal így nagyrészt ott, az oktatással kapcsolatos feladatokkal pedig itt a tanszéken foglalkozom, ettől függ, hogy hol töltök éppen több időt.

**Így fiatal oktatóként milyen kapcsolatot ápolsz a hallgatóiddal?**

Szerinted? (nevet) Mindig próbáltam jó viszonyt kialakítani a diákokkal az egészséges határokon belül, és ebből nekem még különösebb problémám nem adódott. Nekem soha nem volt olyan indíttatásom, hogy az első órán való megjelenésnél már rögtön akkora tekintélyem legyen, hogy nehogy valakiben felmerüljön egy személyes e-mail megírása, ha valami problémája van, vagy hogy megállítson bárki a folyosón, ha valamit szeretne kérdezni. Az első órán - akár laborról van szó, akár gyakorlatról – az alapvető játékszabályokat, amik szerint én „játszom", felvezetem, és utána tapasztalataim szerint működik a dolog. A visszajelzéseket tekintve ez nemcsak nekem válik be, hanem a másik oldalnak is, aminek nagyon örülök. Attól szerintem még lehet tisztelni és becsülni a másikat, hogy éppen tegeződő hangnemben szólok felé, és ezt persze visszafelé is elfogadom. Attól még ugyanúgy tudok buktatni, ugyanúgy tudok egyest adni, és így tovább, mint magázódva tenném. Az OHV-ban sincs olyan kérdés, hogy mennyire közvetlen valaki, hanem inkább az oktatási tevékenységgel kapcsolatban kérdeznek benneteket, és mégis pozitív visszajelzéseket szoktam kapni.

**Az OHV-n idén első lettél. Ez akkor szerinted nem annak tudható be, hogy közvetlen vagy a hozzád járó diákokkal?**

Gondolom ennek is. Meg talán könnyebben is fogadják tőlem azokat a dolgokat, amik nekik annyira nem kellemesek: hogy meg kell csinálni egy feladatot, jegyzőkönyvet, vagy meg kell tanulni, hogy mi az a dióda - mint mondjuk egy olyan kollégától, aki sokkal jobban tartja a távolságot. De sokak szerencséjére nincs pszichológiai végzettségem, szóval nem tudom, pontosan mi játszódik le ilyenkor a diákság fejében.

**Az elmúlt évekre visszatekintve mennyire látod a hallgatókat felkészültnek a nagybetűs Életre? Összeszedetten lépnek ki az egyetemről?**

A zh-javításból nem lehet leszűrni túl sokat, ahogy a házi feladatokból, jegyzőkönyvekből sem. Azokból csak annyi látszik, hogy sokaknak ez kötelező penzum, hogy nekünk kell megfelelniük, úgy, mintha mi még soha nem láttunk volna jó jegyzőkönyvet vagy jól megírt zh-t. Pedig láttunk. Több ezret. Nem nekünk kell megcsinálni a feladatot, hanem úgy, hogy nektek megfeleljen, hogy azt vállalni tudjátok, hogy ti készítettétek, hogy dolgoztatok vele, és értitek is, amit oda leírtatok. És ez nem csak itt, az egyetemen van így, hanem akkor is így lesz, amikor elmentek dolgozni. Akkor is csak olyat adhattok ki a kezeitek közül, amit bátran ki mertek adni, mert tudjátok, hogy az úgy jó, ahogy van, és tudjátok érte vállalni a felelősséget. Mi abban próbálunk segíteni, hogy ezt jól csináljátok. Ne azt nézzétek, hogy milyen rosszindulatúak vagyunk, amiért -2 pontot adtunk a jegyzőkönyvetekre, mert minket nem ez vezérel. Itt a tanszéken én nem ismerek rosszindulatú oktatókat, akik csak azért is megnehezítik a dolgotokat. Azért is maradtam itt, mert olyan a légkör, amiben jó dolgozni. Ez egy remek közösség, hiszen mi nemcsak itt, hanem egyébként is rendszeresen összejárunk tanszéki szinten.

**Ezek szerint van szabadidőd. Mivel töltöd?**

Azt ugye mondtam, hogy bulizással nem nagyon… próbálom megkímélni az embereket attól, hogy engem táncolni lássanak, és amúgy is másféle zenéket szoktam hallgatni.

**Milyen zenéket?**

'70-80-as évek rockzenéjét, de a rockzene alatt nálam nem a Heavy Metalt, hanem főleg progresszív rockot kell érteni. Ezres nagyságrendben vannak lemezeim, amik nem csak porfogóként szolgálnak, hanem folyamatosan hallgatom őket. Nagyon fontos a zene az életemben. És ha már zene, akkor megjegyzem, hogy zongorázgatok is, de inkább csak magamnak, humanitárius okokból. Nem tudok, de szeretek. Azt szoktam mondani, hogy egy olyan emberrel, aki szintén nem tud zongorázni, el tudom hitetni, hogy én igenis tudok.

**A zongora már majdnem mérőpanel… Van valami okosság, bölcsesség, jó tanács, amit megosztanál az olvasókkal, hogy miként végezzék el sikeresen a Közlekkart?**

Csak ismételni tudom önmagam. Ne gondoljátok, hogy mi csak a számonkérés miatt oktatunk Titeket. Azt próbáljátok meg belátni, hogy csak magatoknak tanultok, és talán egyszer azért választanak majd éppen benneteket, mert tudjátok, hogy mi az a dióda, vagy láttatok már oszcilloszkópot. …és a műszerekről a gyári számot ne felejtsétek felírni!

**Köszönöm a beszélgetést!**

Zsu

# Amikor a hóhért akasztják

*Lassan megismerkedtek mindenkivel a Közhírből ezen rovatunk által. Ebben a számban az egyik legidősebb és az egyik legfiatalabb tagról olvashattok. Nézzük, mit mesél magáról újságunk tördelőszerkesztője, Szabó Ádám, és cikkírója, Stefipeti!*

**Kérlek, mutatkozz be!**

Szabó Ádám vagyok, a kar ötödéves hallgatója. Immáron MSc-képzésben veszek részt, melyen ez a harmadik félévem, és autómérnöki szakirányon tanulok.

**Hogyan kerültél a Közlekkarra, miért jöttél ide?**

Ez egy nagyon furcsa történet, ugyanis én Egerben jártam középiskolába, kéttannyelvű gazdasági informatikai osztályba, és egészen az utolsó előtti év végéig az volt a tervem, hogy az osztálytársaimhoz hasonlóan a Corvinus-on fogok majd tovább tanulni, közgazdász szakon. Azonban ahogy közeledett a vége, rájöttem, hogy a legkevésbé sem akarok közgazdász lenni. A járművek és a gépészet mindig is jobban érdekelt, és ezek után egyértelmű volt a választás. Úgy jöttem végül ide, hogy külön kellett érettségiznem fizikából.

**Hogyan ismerkedtél meg a Közhírrel?**

A Közhírt úgy ismertem meg, hogy Peti barátom (GrafUr) invitált engem a csapatba már lassan 3 éve. Megüresedett a tördelőszerkesztői poszt, és megkérdeztek, hogy nem lenne-e kedvem hozzá.

**Miért pont tördelőszerkesztő? Mi vonzott ebben?**

Igazából én nem vagyok az az író fajta, úgyhogy első körben azt gondoltam, hogy ez megfelelő választás lesz számomra. A kreativitásom és a precizitásom megvan hozzá, innentől kezdve sejthető volt, hogy ez jó lesz, és jól is megy, hál' Istennek.

**Tervezed-e, hogy az egyetem után is folytatsz valamilyen újságírói tevékenységet, akár tördelőszerkesztőit?**

Erre konkrét terveim nincsenek. Szinte biztos, hogy nem fog ilyesmire sor kerülni, hacsak nem lesz szükség pont egy ilyen tapasztalatokkal bíró ember segítségére valamilyen ehhez köthető probléma kapcsán. Bár kétlem, hogy pont engem találnak meg ezzel.

**Az egyetem mellett milyen tevékenységeket végzel még a Közhíren kívül?**

Sajnos elég sok időt elvesz az egyetem az életemből. Az egyetlen hobbi, amit már 3 éve csinálok, az a salsa. Eddig még nem sokáig sikerült eljutnom vele, mert nem vagyok igazán tehetséges a tánchoz, de kellően kitartó vagyok, és bízom benne, hogy a belefektetett munka kamatozni is fog egyszer.

**Mikor szoktad elvégezni a tördelői munkát?**

Mint mindenhol, nálunk is vannak határidő-problémák, így nekem nagyon sokat kell alkalmazkodnom a többiekhez. Ezt úgy oldom meg, hogy mindig éjszaka dolgozom. Mikor már a tanulással és a házikkal ki van a hócipőm, akkor leülök tördelni.

**Mennyi idő alatt tanultál bele a tördelésbe?**

Igazából elég gyorsan beletanultam, mert az a kellemes helyzet állt elő, hogy én pont évvége felé kerültem az újsághoz. A februári szám volt az első, amit csináltam. Ez a vizsgaidőszak végén volt, és akkor elég sokat tudtam vele foglalkozni. Ráadásul meg is voltak a cikkek már előre, ezért nem volt kapkodás. Én akkor tanultam meg a javát, aztán azóta is mindig vannak új kihívások, apróságok, amiket kérnek az embertől. Ezeket megpróbálom teljesíteni.

**Mi volt a legjobb élményed az egyetem alatt?**

Igazából ezen még soha nem gondolkoztam így el. Nagyon sok jó barátot találtam itt, akikről rengeteg szép emlékem van. Ha azonban konkrétan az egyetemmel kapcsolatban kell egyet kiemelnem, akkor az a BSc-s záróvizsga napja. Pontosabban azt a pillanatot, amikor az eredményhirdetés után Palkovics tanár úr mind a négyünkkel (enyyien záróvizsgáztunk a Gépjárművek Tanszéken) kezet fogott egy „Mérnök Úr" megszólítás kíséretében. Én álltam a sor legszélén, így én voltam az első. Annyira váratlanul ért, hogy azt se tudtam hirtelen, hogy hol vagyok. Nagyon jó élmény volt. Ez volt az első alkalom, hogy hivatalosan is mérnöknek neveztek. Mivel azonban még mindig itt vagyok az egyetemen, mérnöki tevékenységet még azóta se sikerült folytatnom.

**Lassan tanulmányaid végéhez közelítve milyennek tartod a Közlekkart és a BME-t, visszaemlékezve az utóbbi évekre?**

Áttekintve az összes eddigi egyetemi évemet, nekem összességében pozitív véleményem van mind a karról, mind a BME-ről. Legfőképpen talán annak is köszönhető ez, hogy eddig az egyetem állította akadályokat többnyire sikeresen le tudtam küzdeni, így csak kevesen hagytak bennem rossz emlékeket. A kari élettel és az itteni közösséggel kapcsolatban pedig csak jókat tudok mondani. A Kari Napok, a Szakestélyek, a Közhír... Aki valaha is részt vett ezek bármelyikén, az tudja, miről beszélek. Mindegyik örök emlék marad.

**Köszönöm az interjút, további sikereket kívánok!**

Stefipeti

Szabó Ádám
Született: 1986. szeptember 25.
Feladatkör: tördelőszerkesztő
Oviban sárgarépa volt a jele.

**Kit köszönthetünk személyedben, és honnan érkeztél?**

Stefán Péter vagyok, Borsod-Abaúj-Zemplén megye székhelyéről, Miskolcról jöttem. Előzőleg a neves Földes Ferenc Gimnázium speciális matematika tagozatán tanultam. Elsőéves vagyok, mind az egyetemen, mind a Közhírnél.

**Hogyan keveredtél a Közlekkarra?**

Gyermekkorom óta vonz a közlekedés, általános iskolás korom óta a tömegközlekedés felé kacsintgattam, aztán ez egyre komolyabbá vált, s a középiskola elején eldöntöttem, hogy a Közlekkarra szeretnék jönni. Ennek szellemében választottam a speciális matematika tagozatot is a gimnáziumban, amit sikeresen elvégeztem. Ezt követte az érettségi, melynek eredményeképp bejutottam a Közlekkarra, így az álmom valóra vált.

**Hogyan lettél Közhíres?**

Először a gólyatábor valamelyik délelőtti tagtoborzóján hallottam a Közhírről, de újságírói tevékenységgel már az egyetem előtti egy-két évben is foglalkoztam. Előtte csak fotóimat publikáltam, aztán később cikkeket is írogattam különböző helyekre, illetve a saját weboldalamra. Ez után teljesen természetesnek gondoltam, hogy szeretnék a Közhírhez csatlakozni. Lényegében szeptember óta vagyok jelen az újságnál. Javarészt tömegközlekedéssel, annak eszközeivel kapcsolatban írok cikkeket.

**Miféle fotókat publikáltál a világhálón?**

Járműfotókat. Általában autóbuszok, villamosok kerülnek lencsevégre. A fotózást egészen pontosan 2006. április 22-én kezdtem, ekkor kattintottam az első képemet, melyen az AKD-541-es Ikarus 260-as szerepel, ahogy épp kaptat fel az Avasra. Kisebb-nagyobb megszakításokkal ugyan (pár hetes szünetek, például nyaralás), de attól kezdve töretlen a karrier. Lényegében egyre azt veszem magamon észre, hogy fejlődöm, azok felé tendálódom, akikre annak idején felnéztem, akiktől tanultam. Az pedig büszkévé tesz, hogy a fiatalabb generáció bizony tőlem, az én generációmtól tanul.

**Milyen sikereket értél el ebben a hobbiban?**

Talán a legnagyobb siker és elismerés a szakmabelieknek a dicsérete, a jó szavak a munkám iránt. Én úgy gondolom, hogy ez a legfontosabb egy fotós számára, hogy a képzettebb, korosabb kollégái megdicsérik. Rendkívül felemelő érzés volt már több alkalommal is, amikor egy váratlan e-mail érkezik, hogy látták a honlapom, és nagyon jó, amit csinálok, hatalmas élvezet a képeket nézegetni. Ezen felül az, hogy a közlekedésen belül aktívan ténykedem, rengeteg kapcsolatot hozott magával, és gondolom még fog is hozni. Sok olyan emberrel találkoztam, akikkel nem is gondoltam volna, hogy személyesen megismerhetek. Azt hiszem ez már rosszabb nem lesz, innen csak előre van út. A kisebb korosztályon mosolygok, és természetesen örülök, hogy olykor-olykor rajongótáborként várják a frissítéseket. A szakma komolyabb fotósaitól kapott elismerések már jobban meghatnak. Igazán értékes visszajelzés az, amit tőlük kapok.

**Miskolcról, vidéki városból felkerültél a fővárosba. Ez mennyiben befolyásolta a tevékenységedet?**

Az egyetem mellett jóval kevesebb időm marad fényképezgetni, járkálni a különböző események, témák után, mint régebben. Viszont rengeteg előnye is van, méghozzá hogy a Szakkollégium által szervezett programokon részt tudok venni. Ezekre az egyetemen kívül nem igazán lenne lehetőségem. Nem tudnék eljutni olyan helyekre, olyan gyárakba, üzemekbe ahova ez által el tudok, valamint kicsit közelebb is vagyok a tűzhöz, azáltal hogy Budapestre kerültem.

**Milyen más hobbijaid vannak még a tömegközlekedés szeretetén kívül?**

Szeretek futballozni. Gyakran kijárok NB 1-es, 2-es mérkőzésekre, attól függően, hogy éppen melyik bajnokságban játszik a csapatom. A Diósgyőrért dobog a szívem, benne vagyok az ultrában. Nagyon szeretem őket, és szurkolok nekik minden meccsen. Ezen kívül szeretek túrázni (igen-igen a Kari Napok... ☺ ), valamint a HaBárban szórakozni.

**Milyen karriert képzelsz el magadnak a Közhíren belül?**

Egyelőre úgy vagyok vele, hogy megpróbálom a cikkírói tevékenységemből a maximumot kihozni, szerintem ennyi nekem bőven elég. Nem szeretném magamat a Közhíren belül se, meg egyébként se túlterhelni. Ezzel elégedett vagyok, ebben szeretnék fejlődni. Ha későbbiekben úgy alakul, elgondolkozom más pozíciókon, ám egyelőre maradjunk a cikkírásnál.

**Mi a célod az egyetem elvégzése után?**

Konkrét célom nincsen, mindenféleképpen a tömegközlekedésben szeretnék elhelyezkedni, itt szóba jöhet akár valamelyik társaságnál betöltött pozíció, akár az autóbuszgyártás. Igazából még nem tudom, elsőévesként még nem igazán gondolkoztam ilyenen.

*Stefán Péter*
Születési dátum: 1991. május 2.
Feladatkör: cikkíró
Az oviban füzet volt a jele.

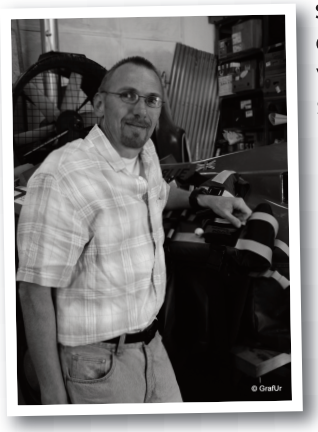
*balakaa*

# Páncélos tatu légpárnákon

*John Maczkóval, az Armadillo légpárnás jármű projekt vezetőjével beszélgettünk, akit már láthattatok a Budapest-Bamakó rajtján is, piros hovercraftjával. Ennek a járműnek a háttértörténetéről és alakulásáról tudhattok meg többet.*

**John, először magadról és a légpárnázásról mondj pár szót!**

Kanadában születtem, ott is nőttem fel, de magyar szülőktől származom. Már tizen-egynéhány éves fejjel legalább 8-10 alkalommal megjártam Magyarországot, így szerelmes lettem a repülésbe. Eltökélt szándékkal a Malévnél szerettem volna pilóta lenni, mivel már akkor szóba került, hogy hazajövünk Magyarországra, és a magyar nyelvet megtanulom. Ez meg is történt, csak olyan szintre, ami egy pilótához kellett, nem sikerült eljutni. Ezen kívül az orosz nyelv miatt óriási hátrányban voltam, mivel a pilótaképzés a '80-as években a Szovjetunióban zajlott, az én orosz nyelvtudásom pedig egyenlő volt a nullával.




19 éves koromtól a rendvédelmi pályára kerültem, és csak 2001 után kezdtem repülésvédelemmel foglalkozni, ami alatt a repterek és az utasszállítókon történő védelmet lehet érteni. Itt tudtam ötvözni a rendvédelemben szerzett tapasztalatomat és a repülés iránti szerelmemet. Ezt mind a mai napig csinálom is, viszont 2005-6 környékén a légpárnás járművekkel is volt alkalmam megismerkedni. Ez egy nagyon érdekes eszköz, ami se nem hajó, se nem repülőgép, és végképp nem kerekes jármű. Szinte egy űrlény ezekben a járműkategóriákban. A többi munkám mellett kezdtem utánaérdeklődni ennek az izgalmas pontnak, a szárazföldi és vízi közlekedés ötvözésének, ami még kapcsolódott egy picikét a speciális mentéshez is, amiben szintén dolgoztam.

Valahogy így került be a légpárnás járművek iránti újabb szerelmem az életembe. A kezdeti hobbiból elindult egy papírszalvétás ötlet, és így lett az Armadillo projekt. Az eredeti elképzelés az volt, hogy az elmúlt évek során felmerült árvizes-belvizes problémák során kialakult űrt mi lenne, ha légpárnás járművekkel töltenénk be. Több speciális mentős ismerősömmel beszélve úgy éreztem, hogy a megoldás már rég megvan, csak be kéne vezetni. Ezekkel a járművekkel egyrészt mentési célokat lehetne ellátni, másrészt felderítést, eltűnt személyek felkutatását végezni.

Mindkettő esetben a legfontosabb, hogy elsőként tudunk kijutni egy baleset vagy katasztrófa helyszínére, mert nem igényel olyan előkészületet, mint adott esetben egy hajó vagy más típusú jármű bevetése. A víz mélységétől és állagától függetlenül gyorsan ki lehet vele érni egy adott pontra pár emberrel. Észrevettem, hogy van igény a légpárnás járművekre, mind magánszemélyeknek hobbiként, mind professzionális felhasználásra egyaránt. Amiben én nagyobb fantáziát láttam az az, hogy pusztán kedvtelés céljából ki lehet menni egy folyóra vagy egy befagyott tóra, és eltölteni néhány órát extrém körülmények között, az adrenalint kellő szinten tartva. Professzionális használatnál egyértelműek voltak a paraméterek, amik szükségesek a mentéshez és a felderítéshez, így ezek alapján kezdtem egy kutatómunkát, ami több mint egy évig tartott. Felállítottunk egy kategóriát a professzionális és a hobbi felhasználók által jelzett paraméterekből, ezekhez kerestünk egy olyan meglévő légpárnás járművet, amihez tudtunk csatlakozni. Ezt egy kicsit a saját ízlésünk szerint átalakítottunk, és így a papírszalvétásból spirálfüzetes ötlet lett, ami pedig más dolgok kapcsolásával egy több kötetes ötletté alakult át.

***Műszaki paraméterek:***

*Hosszúság: 3.3 m*
*Szélesség: 1.83 m*
*Magasság: 1.36 m*
*Tömeg: 200 kg*
*Hordozható súly: 175 kg (2-3 személy)*
*Üzemanyag: ólommentes 98-as*
*Motor: négyütemű, V2-es motor: 1000 cm3.*
*Maximális sebesség: 70 km/óra*
*Átlagfogyasztás: 5 liter/óra*

**Hogyan működtök együtt a gyártóval?**

Mi vállaltuk, hogy a régiónkban az értékesítésben, az összeszerelésben és a szervízelésben is komplett megoldást nyújtunk, illetve olyan átalakításokat végzünk, amik a mi felhasználóinknak szükségesek. Ezek elsősorban olyanok, amik a kommunikáció és a navigáció fejlesztését, vagy a kényelmet szolgálják, de a teljesítményt, a kormányozhatóságot és a hajózhatóságot nem érintik.

Az egyik sarkalatos pont volt, hogy milyen navigációt fogunk használni, attól függően, hogy hol lesz alkalmazva a jármű. Olyat kellett keresni, ami tud hajózható folyókon, partszakaszokon és tengereken is navigálni, ugyanakkor, ha egy árvizes területről van szó, akkor a közúti, utca szintű navigáció is működik. Ezt a Garminnal közösen nagyon jól meg tudtuk oldani, amihez egy megfelelő konzolt alakítottunk ki.

Ezen kívül a pilóta és az utas közötti kommunikációt kellett megoldanunk, ami egyszerű dolognak tűnik, de valójában a zaj miatt igen nehéz. Erre a célra végül egy PPT-rendszert építettünk be. Ez a típusú légpárnás pont az a fajta, amiben két ember nyugodt szívvel el tud indulni egy kirándulásra úgy, hogy a sátrat is be tudják tenni, és nyugodtan el tudnak menni akár párszáz kilométerre is.

**Ilyen terv volt az idei Budapest-Bamakón való indulásotok is, ha jól tudom.**

Pontosan, de sajnos az itthoni belvízhelyzet miatt a futamon való rész-

vételünk nem valósult meg. A rajtnál még ott voltunk, de nem sokkal előtte kaptunk olyan megkereséseket, hogy részt tudnánk-e venni mentési feladatokban, ezért itt maradtunk arra az esetre, ha a helyzet tovább romlana. Cserébe ígéretet tettünk magunknak, hogy a 2012-es Budapest-Bamakón mindenképpen részt fogunk venni. Külön e célból egy kisebb hajó átalakításába is belekezdtünk, ami a sivatagi körülményekhez jobban alkalmazkodik.

Ez a Bamakós küldetésünk egy világrekord lett volna, ami így időben helyet cserélt egy másik tervünkkel, ami „Black to Black" névre hallgat. Ez is egy világrekord lesz július-augusztusban, amelynek keretében a Dunát teljes hosszában áthajózzuk a Fekete-erdőtől a Fekete-tengerig, ami közel 3000 km. A lefele út végig légpárnáson lesz, de a vissza szakasznak csak bizonyos részei.

*A „Black to Black" rekordkísérlet 2011. július közepén indul Donauschingenből, a Duna forrásvidékéről. Útja során a folyó menti fesztiválokhoz csatlakozik, a tervek szerint augusztus 20-án érkezik Budapestre, végül szeptember közepén éri el Sulinát, a Fekete-tenger torkolatánál fekvő települést. A hajó így 2850 kilométert tesz meg.*

**Honnan ered az Armadillo elnevezés?**

Sok-sok évvel ezelőtt volt lehetőségem részt venni a rendvédelmi munkámból adódóan az Egyesült Államok déli részén egy feladatban, ahol légpárnás járműveket használtunk. Letáboroztunk, és mivel én éppen Magyarországról utaztam ki, így vittem magammal egy rúd Pick szalámit. A táborban minden élelmet műanyagzacskókban egy fára kötöttünk fel úgy, ahogy azt kell. A feladat elvégzése után, mire visszamentünk a táborhelyünkre, azt vettük észre, hogy egy páncélos tatu (más néven: armadillo) mászik le a fáról, épp az én szalámimmal a szájában. Annyira megfogott az, hogy a több ezer kilométert utaztatott Pick szalámimat épp egy armadillonak kellett ellopnia tőlem, hogy amikor később a légpárnásokkal kezdtem el foglalkozni itthon, összeállt a kép, hogy ezek után minek fogom nevezni a projektünket. *(nevet)*

**Akkor térjünk rá egy kicsit a mellettünk álló Armadillora, mit lehet róla tudni?**

Ennek a típusnak (Armadillo M2) az erőforrása egy 1000 köbcentis V2-es, 35 lóerős, 4 ütemű motor, aminek a főtengelyéről közvetlenül, egy bordásszíj segítségével van meghajtva a légcsavar. A fordulatszám növelésével lehet változtatni a tolóerőt és az emelőerőt egyszerre. Mi egy motorral és egy propellerrel oldjuk meg mindkét feladatot. Ez egy egyszerű megoldás, ami a fogyasztásra kedvező hatással van, így 5 liter/üzemóra átlagfogyasztással tudunk büszkélkedni. Ez 60 km/órás átlagsebességgel számolva 8-10 literes fogyasztást jelent 100 kilométerenként, ami egy személyautónál sem rossz, hát még egy olyan járműnél, ami kétéltű. A jármű maximum 70 km/órás sebességre képes szárazföldön, vízen pedig 55 km/órával is tud haladni.

Felépítését tekintve a műanyag hajótest körül van egy gumiszoknya, amit csatornákon keresztül a főpropeller tölt fel. Rendkívül egyszerű megoldás, ám vannak lényeges dolgok, amik nagyon befolyásolják a légpárnások gyakorlati működését. Az egyik az, hogy hol találjuk meg azt az optimális levegőmennyiséget, amit leszorítunk a párnákhoz. Mi a propeller által megmozgatott levegő 1/3-ad részét használjuk az emelőerőnek, a maradék 2/3-ot tolóerőnek. A másik a szoknya típusa. Ez egy 65 szegmensből álló párnarendszer. Egyáltalán nem mindegy, hogy a levegőt hol és milyen mértékben engedjük bele a szoknyába, az milyen alakú, és hova fújja ki a levegőt.

*További infók:* http://armadillo-project.com

A mi esetünkben az emelőerő/tolóerő arány fix. De ennek változathatóságára vonatkozóan is vannak jelenleg fejlesztéseink, ahol azt nézzük meg, hogy ez hogyan befolyásolja a repülést, a szabályozhatóságot és a kormányozhatóságot. A jövőre nézve nem utolsó szempont, hogy egy nagyobb testű légpárnással is megjelenjünk.

**Ezek a fejlesztések hol történnek?**

Ez a gyártóval egy közös projekt, közös fejlesztés, így az itteni műhelyben és Angliában egyaránt zajlanak a munkálatok. Most akkor szeretném meghívni a fejlesztésekben való közös munkára azokat a hallgatókat, akiket érdekel a légpárnás hajózás. Az ilyen érdeklődők számára a kapcsolati rendszerünkön keresztül további kapukat lehet megnyitni akár civil, akár katonai területen, ahol komoly fejlesztések zajlanak nagyobb szférákban a légpárnás járművek terén. Ennek a szakmai fejlődésnek szívesen teret adnánk, így várunk olyan hallgatókat, akiket érdekel ez a terület.

**Bízom benne, hogy akad majd érdeklődő. Köszönöm a beszélgetést!**

*GrafUr*

# O'rlando és a MacIssza Klán

*Sziasztok! Selmeczy András vagyok, alias Orlando, ötödéves hallgató a karon. Idén a mi csapatunk volt az O'rlando és a MacIssza Klán, vagyis mi voltunk a Skótok. Első körben felmerült más ötlet is, de végül a skót és ír népi jellegzetességekből képzett elegy lett a csapatimázsunk.*

A készülődés kicsit nehézkesen indult, de amint megérkeztek a skótszoknyák, hatalmas nagy érdeklődés fogadta őket, és beindult a hangulat. Az első nagy élményem, amikor március közepén St. Patrick-napon a HaBárt egy ír kocsmává változtattuk, és a zöld sörrel hatalmas bulit csaptunk. Aztán, ha a -1. és -2. napi stb. bulikat nem számoljuk, akkor elkezdődött… Április elseje, HaBár-buli, ahol már mindannyian skót felszerelésünkben tomboltunk, bár szoknyában azért bizonytalanabb volt az asztalon táncolás.

A másnapi túrán a Déli pályaudvaron már gyűltek a különböző színekbe öltözött csapatok rengeteg szesszel a kezükben, és mi büszkén, szoknyában túráztuk végig az egész napot. Este a szerenádon, Lillának és Brutálnak köszönhetően, zenei aláfestéssel tudtuk végigénekelni az oldalbordámnak, Gabicának szánt nótánkat. Minden estét a HaBárban zártunk, ez ezen a napon sem volt másképp. Vasárnap kipihentük az előző nap fáradalmait, majd bevonultunk a koliba, hogy előkészítsük a hajtányt a délutáni gépátvételre. Ekkor már rágyújtottunk első söreinkre, és Lövinek köszönhetően olyan műsort adtunk elő, ami teljesen lekenyerezte a bírálókat.

Elérkezett a verseny ideje, de előtte Paddy and the Rats koncert. Az ír kocsmazenét játszó együttes a teltházas Díszteremben fergeteges bulit csapott, aztán megindultunk a hajtányokkal a híd felé. A zöld versenypályát a rendőrség biztosította, majd elkezdtek gyülekezni a csapatok. Sajnos végül nem vehetett részt az összes alakulat a versenyen, de így is jól sikerült a futam, és skót paripa diadalmaskodott. Megint a HaBár felé vettük az irányt, és ismét belecsaptunk a lecsóba.

Hétfőn a 4 órás vetélkedőn újabb győzelmet arattunk, majd összegyűltünk a Baross-SimplePlex moziban, azaz a Filmszemlén, és én különösen izgultam, mivel a filmet gyakorlatilag én egyedül állítottam össze, sajnos kicsit összecsapva. Elkezdődött a vetítés, és már kezdtem temetni magam, amikor a nagyon szuperül megcsinált, effektekkel tarkított filmeket állótaps kísérte. Végül mi jöttünk. Amikor a miénket is hatalmas ovációval és kacagással fogadta a társaság, kezdtem mégiscsak bíztatni magam. Végül bronzérmesek lettünk.

Kedden a nap fénypontja a Vajda-próba volt. Én sosem tartoztam a végtelenül sokat inni/enni tudók közé, így nagyon tartottam a megmérettetéstől. Szerencsére néhány tapasztaltabb versenyző, TsoTsó és Tű, ezúttal a mi csapatunkat erősítette. Indulás előtt taktikai megbeszélés, és aztán nekikezdtünk. Lenmag, zsírevés és kék hányás. Mindössze 7 másodperccel maradtunk le az élről, másodikak lettünk. Másnap Belső keréken is jól szerepeltünk, ahol a kókuszdió táncoltatáson át a borivó sorversenyig mindennel találkozhattunk. Eközben már a várost járták az autóink, a központban meg rendkívül tapasztalt navigátoraink irányították az egységeket. Sajnos a kereket megint nem mi találtuk meg, pedig ilyen közel még sosem voltunk hozzá.

Utolsó nap, Egyetemi portya, melyet sikerült jól teljesíteni, bár az erős szél miatt nem dőlt meg Lilla rekeszmászó-rekordja. Este elkezdünk kampányolni, de skótok módjára. A beszédek után mindenki kicsit elgondolkodott, és szavazott a csapatokra. Végül pedig elérkezett az eredményhirdetés ideje. Tudtuk, hogy idén jó esélyünk van nyerni, de a szoros verseny miatt azért aggódtunk. Aztán kimondták a nevünket, és a boldogság felhőtlen volt. Végre sikerült elhozni a kupát. Következett a beavatás, amitől tartottam, bár végül megszabadítottak bűneimtől, és bejárást nyertem a főkormányosok fedélzetére, koccintás következett az eddig főkormányosokkal, majd HaBár-buli hajnalig. Felejthetetlen nap volt, persze csak az a része, amire még emlékszem.

Végül szeretném kifejezni hálámat a csapatomnak, hiszen ezt a győzelmet nekik köszönhetem: Balunak, hogy egyszer sem volt kontakthiba, Gabinak, hogy bordám volt, és mindenkinek, aki részt vett a sport- és egyéb eseményekben, és segített a csapatunk erősítésében. Külön köszönet jár Barbinak, aki végig támogatott és kitartott mellettem. Köszönöm a győrieknek és a többi csapatnak hogy részt vettek a versenyen. Remélem, jövőre újra találkozunk! Addig is jó utat a Közlekesnek!

*O'rlando*

# Ötéves Terv

Annyi minden történt egy hét alatt, hogy nehéz ide betömöríteni, de igyekszem. Két héttel Kari Napok előtt a HaBárban derült rá fény, hogy én leszek csapatunk jelöltje. Szükség volt a győzködésre, de rá kellett, hogy bólintsak, nem volt kérdés. Megszavaztak. Ezt végül nem bántam meg…sőt! A melósok között a FőSzaki szerepét örömmel töltöttem be.

Először esélykiegyenlítő foci volt, ami remekül telt, a felesek is fogytak. Ez meghozta a kedvet az estéhez. Aztán pénteken a bevonulással elkezdődött a várva várt hét. Majd következtek a jobbnál jobb programok. Ezek közül kiemelném a túrát (helyszín remek, hangulat kitűnő) és a Vajda-próbát, amit nagy izgalommal vártam. Előtte félelem… utólag élmény! A sörváltók a szomjúságot elűzték. A TOP 10 hatalmasat ivott. 30 alá? Nem kérdés. Gratula nekik!

Megírtuk ismételten a csapatdalainkat, amik nem várt népszerűségre tettek szert! A Fizu című számunk a YouTube harmadik legnézettebb zenéje volt a világon. Már több mint kétszázezren látták. Azóta is hallom a visszajelzéseket a barátoktól, ismerősöktől… kellemes érzés. (Akinek kellenek a zenék, jöjjön a 311-be.)

Utolsó hagyományos képzésben lévő csapatként próbáltunk helyt állni. Nekünk csapatként nagy valószínűséggel ez volt az utolsó Kari Napunk. Kis csapatunk minden erejét belefektette ebbe, szerintem sikerrel, hiszen másodikként zártuk a hetet. Öröm volt látni, hogy ennyi ember kitartóan, becsülettel csinálja a feladatokat. Köszönöm az összes Melósnak, hogy mellettem állt!

A többi csapatnak is köszönöm, hogy barátságosan tudtunk versengeni. Gratulálok a MacIssza Klán győzelméhez!

Én úgy gondolom, hogy jó bulik voltak, már ha csak a 311-es szobát nézem is… szegény szomszédok. Rengeteg élmény, új barátok. Nagyon örülök, hogy a győri csapat is így be tudott illeszkedni, lesz alkalmunk még találkozni.

Felejthetetlen emlék volt számomra ez a hét, és remélem, sok más embernek is. Lesz mit mesélni az unokáknak! További hasonlóan jó Kari Napokat kívánok mindenkinek!

„Találkozunk mindenkivel egy napon, hiszen itt tanultunk mind egy karon."

*Nagy Ákos, alias Főszaki*

# Rejsz-Royce

Sok szeretettel köszöntök minden olvasót! Polgári Dávid vagyok, alias Pufy, avagy a XXX. Kari Napok alkalmából Dick Diesel, mely nevet a csapatomtól kaptam. Mikor megkért Petrus és Laca, hogy küldjek egy élménybeszámolót a Kari Napokról, kicsit megijedtem, hogy mit fogok írni. Elég nehéz összefoglalni egy heti buli eseményeit, főleg ha csak egy-két napnak tűnik így utólag.

Ugyebár az egész Kari Napok az esélykiegyenlítő focival kezdődött, mely – mondhatom, - hogy nagyon bejött. Úgy érzem már ez a rendezvény összehozta a főkormányos-jelöltek csapatát. Jól szórakoztunk a szervezők csapatával együtt. Úgy érzem, a szombati túráról senkinek nem kell mesélni, de ha esetleg valaki nem lett volna ott, akkor elmondom, hogy bánhatja, mert nagyon jó volt. Be kell vallanom, az idei volt számomra az első túra, mert tavaly, meg tavaly előtt sajnos pont a túra napjára lettem lázas beteg, így nem tudtam elmenni, de idén sikerült, és oltári nagy buli volt. Tény és való, hogy nem volt zökkenőmentes, volt egy-két probléma a közeget kevésbé szerető egyénekkel, de hát na, megesik az ilyen.

A többi nap programjai közül a Vajda-próba és a Belső Aranykerék az, amit még kiemelnék, mivel azokon is - remélem, mondhatom - a feladatot végző csapat oszlopos tagjaként vettem részt, és nagyon élveztem mindkettőt. Persze még ott volt a Mr. f(x)dx, az Egyetemi portya, a 4 órás vetélkedő, a sportvetélkedők és állíthatom, mind nagyon tetszett. Úgy érzem, a bulikról nem nagyon kell mit mondani, mindegyik óriási volt. A Paddy and the Rats és a Vis Maior koncert is eszméletlenül jó volt, mindkettőn nagyon jót mulattunk. A bulikról azért sem beszélnék többet, mert amire emlékszem, az olyan, hogy vagy csak részletekben, vagy csak utólag mesélték. A többi csapatról annyit, hogy remek emberekkel ismerkedtem meg, főkormányos-jelöltek, csapattagok, nagyon örültem neki, hogy jól kijött egymással a 7 gárda, a győriek előtt le a kalappal, iszonyatosan tudnak bulizni, csinálni a hangulatot.

Zárszóként szeretnék köszönetet mondani az egész csapatomnak, hogy megszavaztak, keményen dolgoztak, na meg keményen ittak és buliztak velem együtt. Alig várom a következő Kari Napokat, és remélem, így van ezzel az egész kar. Jövőre is bulizzunk egy jót közösen!

Köszönöm, Közlekkar!

*Polgári Dávid, alias Pufy*

# Némó kapitány, avagy holtan inni káros

Németh Misi (a. Némó) vagyok, a másodéves csapat főkormányos-jelöltje. Idén is összeállt kis csapatunk, ami csak egy csipetnyivel volt nagyobb létszámilag a SZE v@s BME csapatánál, ám lelkesedésével a kemény mag nagyon odatette magát, és sikerült a közepét, a szép 4. helyet megcsípnünk. Ezzel kapcsolatban Milán megszólalása volt a legnagyobb: „…képzeljétek el, ha jövőre is csak 3 helyet javítunk…”

Lányokban bővelkedő csapatunk szépen helytállt az ivós feladatokban is. Nem hiába, itt nincs olyan, hogy fiú meg lány. Itt csak Közlekes van!

A Filmszemle… Idén iszonyatosan szoros volt, mert a Parasztok csak pár tizeddel maradtak le, de azért tudtuk hozni a formánkat, és miénk lett az első hely. Most már tényleg nagy a motiváció, hogy mégiscsak három a magyar igazság!

A film mellett a hajtányunkra vagyok nagyon büszke, nagyon kitettek magukért a fiúk, senki sem gondolta, hogy a tavalyi után egy ennyire ütős és gyors járgánnyal állnak elő, éppen csak egy hajszálnyival maradtunk le a dobogó legmagasabb fokáról. Jövőre az is meglesz!

Úgy érzem, minden csapat nagyot alakított, erős volt a mezőny. Nyugodt szívvel mondhatjuk, hogy az évfordulóhoz méltó Kari Napokat sikerült összehozni. A bulik is szuperek voltak, a 39 fokos lázam sem volt indok, hogy kimaradjak belőlük. Én személy szerint nagyon jól éreztem magam, azt az egyet sajnálom, hogy a túrára csak fényképekből emlékszem… Kari Napok egyszer van egy évben, ki kell használnunk, hogy legalább olyankor végigtombolhatunk egy hetet rosszalló tekintetek nélkül, és ha valaki kérdőre von minket, hogy mit miért csináltunk, nyugodtan rávághatjuk: „Mert Kari Napok”. Ez bármilyen állatságra elégséges válasz.

Én amondó vagyok, hogy ennél rosszabb sose legyen, mert akkor nekünk már nagyon jó lesz! Jövőre ugyanitt, kb. ugyanekkor találkozunk, addig is jó utat a Közlekesnek!

*Németh Mihály*
*a. Némó*

# Én és a Parasztok

Csoki! Zsóka Viktor a. Vicctoy vagyok, karunk negyedéves hibrid BSc-s hallgatója. Ez az 5 éves képzés egyfajta átmenet a hagyományos 7 éves és az új típusú 7 féléves képzés közt. Én és a Parasztok elég sokat morfondíroztunk, mi illik hozzánk leginkább, így majdnem Disney-hercegnők lettünk... talán jövőre.

A programot nem részletezném, jöjjön inkább pár emlékfoszlány. A KN-t komoly szervezés előzi meg, melynek során elhatároztuk, megszerezzük a Szerencsejáték Zrt. malacjelmezét filmünkhöz. Egész addig jól mentek a dolgok, míg be nem hívtak „kompenzációs tárgyalásokat folytatni”. Be voltam tojva rendesen, de végül kiegyeztünk 1 pólóban. Örök hála Nekik!

Aztán jött az április. Rémlik valami focimeccs. 4-0-nál 6 feles után a jelöltekkel úgy döntöttünk most már hagyjuk érvényesülni a szervezőket. Így lett 5-0, és egy újabb feles. A vége 5-3 lett, és persze a maradék ital is elfogyott. This was the beginning of a beautiful friendship.

Jött a szombat, túra a szokott módon. Vonatról le, irány a vegyesbolt meg a vendéglátóipari alegység. Majd tényleg sétálni kezdtünk. Mentünk pár kolléga után, gondolván, ők tudják a helyes irányt. Aztán csak előkerült a GPS, és rájöttünk, már rég kívül vagyunk a szervezők által adott térképen. Azért valahogy csak hazakeveredtünk.

Aki netán nem Kari Napozott, annak csak javasolni tudom, hogy próbálja ki! Oldalbordám Lakatos András a. Laka idén először jött el, és bizony a beavatás környékén zokogva ült a Díszterem előtt. „Nem is gondoltam volna, hogy ez ilyen jó!”. Aztán persze az is remek érzés, mikor elmész bulizni a haverokkal (csapatpólóban), és odajönnek, hogy: „Te Közlekes vagy!? Kint voltunk a hajtányversenyen, hihetetlen jó arcok vagytok, imádjuk a bulijaitokat.” És ha már itt tartok, maximális tisztelet a győrieknek! Ilyen lelkes csapatot ritkán látni. Remélem, jönnek még!

Végül, de legutolsó sorban köszönöm a bizalmat a csapatomnak. A remek munkát a szervezőknek. A sok segítséget Vikinek, Lakának, Hunornak, Daninak és az összes Ferinek. Azt hiszem, remek hét volt ez, és ha a JHT is úgy akarja, találkozunk jövőre, ugyanitt, Veletek!

*Zsóka Viktor,*
*alias Én*

# Jézus és a haverok

Sziasztok! Szikora Márk Tamás a. Jesus vagyok, az elsősök Kari Napokra szervezett csapatának főkormányosjelöltje. Örömmel jelentem, hogy ezerrel nyomjuk a Jézus és a haverok betelefonálós showműsor felvételeit, a Kari Napok óta megtízszereződött a nézettségünk. Ezt a szösszenetet is csak a reklámszünetben tudtam összehozni.

Tehát Kari Napok. Igazából nekem már szerdán elkezdődött az egész, mert egy megbeszélés után ottragadtunk a HaBárban… Másnap esélykiegyenlítő foci volt, ahol minden italt megittunk, mert ugye fontos az esélyegyenlőség… Péntek reggel viszont az én túlélési esélyeim nagyon kiegyenlítettlennek tűntek, mert beütött az előző napi futball. Estére összeszedtem magam, és belecsaptunk a lecsóba. Bevonulás előtt fél órával megbeszéltük a koreográfiát, amit utána élőben is sikeresen elő tudtunk adni. Szombaton kellett egyedül korán kelni, mert túrázni igyekeztünk. Nekem hatalmas élmény volt „rettegésben" tartani hangunkkal a korán reggel nyugalomhoz szokott embereket. Maga a túra útvonala tetszett, hangulata az alkoholnak köszönhetően jól alakult. Mikor Smiti csapattársunk kijött a boltból egy fej salátával, mert az volt akciós, betermeltük a napi vitaminigényünk százszorosát... Elérkeztünk a vasárnaphoz, ami nekem a Kari Napok non plus ultrája volt. A Paddy and the Rats oktatott. Nagyon élveztem a koncertet, és örültem, hogy olyan közeg alakult ki, mint egy igazi metálkoncerten. A hajtányunk a Szabadság hídig volt hajtány, aztán átlényegült tolvánnyá. Végzetes problémánk volt a meghajtással, így nulláztunk a versenyszámban, de hű, alkohollal hajtott (környezetbarát) csapattársaim remekül tologatták a szerkezetünket. A keddtől és szerdától tartottam egy kicsit, de végül túléltem a próbát, és komolyan mondom, élveztem is. A Belső Aranykeréken a csapatommal mi ittunk, ettünk, ódát költöttünk, míg a többiek „tiszta" fejjel terelgették az állományunkat Pest útjain, és tették ezt szép eredménnyel. Utolsó nap nagyon különleges élmény volt a színpadon állni a jelöltekkel. Büszke voltam a csapatomra, és nem akartam, hogy vége legyen a hétnek.

Most itt ülök egy héttel később, még mindig fülembe csengenek a munkások karinapos dalai, amik az egész esemény jelképévé váltak. Viszont most már mennem kell, mert hív a producer. Azt mondja, izzanak a vonalak, sok egyetemen kell még segítenem a showban. Jesus voltam… Áldás, békesség.

*Szikora Márk, alias Jézus*

# SZE V@S BME

SZEvasztok!

Igazából még most se tértem teljesen magamhoz, így a Kari Napok után pár nappal. Ebben nyilván az is közrejátszik, hogy a levezető ivás sem volt gyenge itt Győrben. Többek állítása szerint elég ittas voltam végig, ezért csak arról tudok írni, amire emlékszem.

Az első nap megmutattuk, hogy nálunk milyen a sörváltó, és hogy mi is tudunk inni. Szerintem ezzel megalapoztuk a hangulatot az egész hétre. Szó szerint másnap jött a túra, amit a védőitalok segítségével sikeresen túléltünk. Este sikeresen elhagytam a cipőmet, ezért kénytelen voltam mezítláb végigbulizni az estét.

Vasárnap megérkezett a 3 nap alatt összedobott hajtányunk, ekkor döbbentünk csak rá, hogy nincs fék, pedig igény az lenne rá. Nagy nehézségek árán sikerült felszerelni minimális fékrendszert, és úgy tűnt, hogy rendben lesz a gépsárkány, de az utolsó utáni pillanatban mégiscsak megadta magát a hajtás. Mi azért megtettük amit lehetett, jövőre jobbak leszünk! Sajnos a hétfői napból annyira emlékszem csak, hogy elkezdek sörözni, majd hirtelen a HaBár közepén tombolok. Kedden jött a Vajda-próba, ami fantasztikus volt, igaz egy kicsit megviselte a gyomromat. Az Ének- és táncpróbás alakításunk szerintem felejthetetlen élményt jelent mindenkinek. Szerdán jött a Belső Aranykerék, ahol megint sikerült elpusztítani jópár agysejtet.

Az utolsó napról sincs túl sok emlékem, ami megint csak a folyamatos alkoholbevitelnek köszönhető. Nagyon örülök, hogy mi lettünk a szimpatikus csapat, és hogy elnyertük a hét alkoholistái címet. Továbbá köszönetet szeretnék mondani mindenkinek! Nektek, hogy meghívtatok, és rendkívül nagy örömmel fogadtatok minket, és a Csapatnak, akik szívvel-lélekkel végigitták és csinálták ezt a felejthetetlen hetet. Remélem jövőre is ott leszünk, és csapunk egy fergeteges hetet! Egy csapat van! Kari napok!

Üdvözlet mindenkinek!

*Diószegi Sándor, alias Dió*

# A Közhír üzenőfal története

*Tavaly ilyenkor – amikor először szüreteltük le a Közhír üzenőfal termését - majd' elájultam attól, hogy egész héten milyen sokan írtatok rá, és milyen népszerű volt a kezdeményezés. Idén azonban csalódnom kellett. Igaz, nem a népszerűségben, hanem valami egészen másban.*

Sajnos az idei Kari Napokon a Közhír üzenőfal csak egy apró demonstrációja egy olyan jelenségnek, amit még TsoTsó is felkonferált a filmszemlén: a rendezvénysorozaton valamiért elkezdődtek a lopások. Méghozzá igen furcsa formában: nem a pénztárcáinkat, a telefonjainkat vagy egyéb értékeinket kerestük, hanem csupa olyan dolog tűnt el, ami mások számára teljesen használhatatlan. Főkormányos pólók, kocsi- és lakáskulcsok, szervezők névre szóló pólói, piros babzsák a Tropicalból (ez legalább némileg „érthető", viszont eléggé gusztustalan) és tollak meg papírok az üzenőfalról…

Első nap, amikor Majkut Lacával nagy műgonddal kihelyeztük a faliújságra az üzenőfalként szolgáló kis parafatáblát, nem egy ember jött oda, hogy kifejezze örömét annak, hogy idén is firkálgathatnak (sőt akadt is a kezembe „Újra üzenőfal! ☺" feliratú cetli, bár nem vagyok benne biztos, hogy ez nem „belső" munka). Bár már jócskán a HaBár-buli kezdetekor történt, mégis akárhányszor a tábla felé jártam, boldogan konstatáltam, hogy gyűlnek a megírt cetlik. Aztán egyszer visszafelé haladva nagyon szomorú dologra lettem figyelmes: néhány kevésbé kedves fiatalember leszedegetett egy csomó üzenetet és kidobta a közeli kukába. Tettüket azzal indokolták, hogy az üzenőfalat a HK tette ki… hát nem. Nem panaszként, csak a tisztánlátás kedvéért: még a papírokat is otthonról hoztam, nem beszélve a parafatábláról, ami szintén a sajátom. A Hallgatói Képviseletnek tehát semmi köze hozzá. De még ha lenne is, nem gondolom megoldásnak, hogy lecsupaszítjuk a falat, és kiteszünk egy olyan üzenetet, amelyiken a HK-t férfi nemiszervvel azonosítjuk. Ez volt ugyanis az üzenőfal első esti sorsa.

A tollakat és papírokat először hétfő hajnalban láttam eltűnni. Mint kiderült, ez a három este volt a leghosszabb idő, amíg az üzenőfal folyamatosan tudott üzemelni. Kedden töltöttük fel újra, a HK-sok által már kicsit leharcolt - értsd: megrágott - tollakkal (csak azért írom, hogy aki lelopta annak váljon egészségére), meg színesebb „post it"-ekkel. Szerdáig bírta. Aznap este még a feliratot is leszedték róla, ami jelezte, hogy a tábla mi célt szolgál. Akkor adtam fel a harcot, amikor a Belső Aranykerék után az egész faliújságot lerántotta egy kevéssé instabil egyén, így már eszköz sem volt, ami a táblánkat megtartsa.

Nem tudom, mi volt az oka, hogy szegény falnak ilyen megrázkódtatásokat kellett megérnie, különösen azok után, hogy tavaly egy hétig zökkenőmentesen „működött". Mindenesetre hálás vagyok azoknak, akik értelmesen használták. Nekik köszönthetően közel 150 üzenetet szedtem le a falról, vagyis másfélszer annyit, mint tavaly, mindezt úgy, hogy a hétből csak négy este volt lehetőség írni rá, és egyáltalán nem vagyok benne biztos, hogy az összes darab nálam kötött ki. Persze nem állítom, hogy minden cetlire írt szövegnek van értelme, de sok jópofa van. Ígértemhez híven – egyben a panaszkodás befejezése végett - álljon itt néhány.

Úgy tűnik a „lopós" hangulat mellett sokakat megrohantak az érzelmek, számos üzenetet írtatok ugyanis ebben a témában: a „Szeretlek Titeket: Zipek" feliratú cetliből több példány is van, de több hasonló is született: „Annyira I love you!", „A szembeszomszéd lányba szerelmes vagyok.", „I love Zipek.", „Szeretünk közlek. Péter, Ádám, Botond", „Szercsi van!", „Enyém a legjobb csaj.", és persze voltak kommentelt írások is: „Isti! Nagyon szeretlek! Tücsi" alatta: „Milyen Tücsi?" „Jézus, jó a tested. Köszi! Jézus".

Természetesen nem maradtak el a nagy szállóigék, illetve eltévedések, kioktatások sem: „A WC kefe használata a Kari Napok alatt is ingyenes", „Túra költség: oda Kelenföld-Szárliget 460, Bicske alsó-Kelenföld 320 + egyéb = 780+egyéb" erre a válasz: „Az élmény megfizethetetlen." „Minden másra ott a MasterCard." „Mitől vagy részeg? Reggeltől! Csütörtöktől!" „Szebb vagyok, mint valaha.", a kihagyhatatlan „+a Sióléé.", „Szimpatikus CSABA!", „Öcsi aranyköpései: A sör még holnap is szeret. Minden út a HaBárba vezet", „Ebben a koliban már másodszor kellett nagyon fura körülmények között aludnom… köszi!", „Error 404", „Fényt ittunk vagy vodkát?", „Nem tudom hol lakom." „Már tavaly is megmondtam, de idén méginkább igaz: KARINAPOK ÉÁÓÓÓ!"

Érkeztek megjegyzések a rendezvényekre is. Túrára: „ÉS TÚRA. like", „Megjöttünk.", „Még, hogy túra után nem lehet táncolós party! ☺ Angéla", sörváltóra: „Öt alá!" „6,32", próbára: „Rejsz-Royce nyerte a Vajda-próbát" „Annyira áj láv próba", „Éljen a Vajda-próba!".

Persze a megjegyzéseket idén is cenzúráznunk kell, de álljon még itt néhány csapatokról/csapatoknak szóló üzenet: „Ne legyél már skót, adj egy sört!", „Zombik vagyunk, a mi májunknak már úgyis mindegy", „Paraszt vagyok, tanyám lakom!", „Hol a fizu, fizu, fizu? 5éves terv", „Orlandó dudán jáccik, szőrös teste messzire láccik, Orlandó mindig skót, Orlandó kockás szoknyát hord!", „Hajrá Győr! Szimpatikus csapat!" válaszként (és befejezésként) pedig: „Köszi! Jövőre is jövünk! Puszi: SZE V@S BME!"

*Petrus*

# Akciós az MSc! 15 helyett 10!

*Elgondolkoztatok már azon, hogy fogjátok bezsúfolni egy félévbe a záróvizsgát, a szakdolgozatot, a mintatanterv tárgyait és az esetlegesen hátrahagyott maradék tárgyat az MSc felvételi mellé? Méghozzá mindezt úgy, hogy a lehető legjobban sikerüljenek?*

Ahhoz, hogy valaki felvételt nyerjen bármely BME-s mesterképzésre, teljesítenie kell az intézmény által előírt minimum szintet, 70 pontot. Ez a pontszám összetevődhet hozott pontokból és plusz pontokból egyaránt, de a legjellemzőbb a felvételi elbeszélgetésen elért pontszám duplázása. Részben azért, mert jobb eredményt érhet el a hallgató, részben pedig azért, mert egy ilyen nehéz képzésnél kevés hallgató rendelkezik megfelelő átlaggal ahhoz, hogy a tanulmányi eredményét belekalkulálhassa a felvételi pontokba.

Tehát azt a 70 pontot, amivel sikeresen folytathatjuk tanulmányainkat, a felvételin kell elérni. Ez eddig úgy volt lehetséges, hogy Matematika mellett, Mechanika vagy Irányítástechnika feleletünkkel, és a motivációs beszélgetés során megpróbáltunk a három blokkból 15-15 pontot összegyűjteni, amivel elérhettük a plusz pontok nélküli maximális 90 pontot.

A probléma az volt, hogy itt az elégséges tudás nem volt elegendő. Ha feltételezzük, hogy a maximumot érjük el a motivációs beszélgetésen akkor is teljesíteni kell még a másik két részből 66%-ot.

Ennek orvoslása végett a Kari Tanács áprilisi ülésén úgy határozott, hogy a motiváltságot az MSc felvételi bizottsága 25 pont mértékig pontozhatja. Így Matematikából és a másik tárgyból 50-50%-ot (5-5 pontot) kell elérni a sikeres felvételihez. Ha ez nem elég segítség, lehetőségetek van arra is, hogy a hallgatói motivációs részt kivéve, már a Matematika és Mechanika vagy Irányítástechnika tárgyak befejeztével, még az utolsó félév előtt előfelvételit tegyetek. Ezt akár többször is megtehetitek, mivel a javítás következmény nélküli (ha a második feleleted rosszabbul sikerül, akkor is az első számít).

Ezekkel a lehetőségekkel azonban ne éljetek vissza! Ha jelentkeztek egy felvételi elbeszélgetésre, mindenképpen készüljetek fel rá, és ha valami oknál fogva nem tudtok megjelenni, akkor azt időben jelezzétek a bizottság felé.

Bármilyen kérdéssel forduljatok hozzám bizalommal!

*Vértesi András*

# Kedves volt/jelenlegi egyetemi hallgatónk!

A Műegyetemi Hallgatókért Alapítvány 1992 óta azzal a közérdekű céllal működik, hogy a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem hallgatóinak szakmai, kulturális és egyéb közösségi tevékenységét támogassa. Fontos feladatunknak tekintjük továbbá a műegyetemi öregdiákok egyetemhez fűződő kapcsolatának kialakítását, megerősítését.

A szakmai utak, a tudományos rendezvények és konferenciák legtöbb a hallgató számára csak támogatás igénybevételével érhetők el. Az alapítvány pályázatok segítségével lehetőséget nyújt arra, hogy a tehetséges hallgatók szakmai ismereteiket növelhessék, előadókészségüket javíthassák, és gyakorolhassák az idegen nyelvet.

Az alapítvány kiemelt feladata a szociálisan hátrányos helyzetű hallgatók, a leszakadó térségekből érkezők és a mozgássérültek anyagi támogatása, mely támogatások igénybevételére rendszeresen kiírt pályázatunk útján van lehetősége a rászorulóknak.

A szakmai vagy közéletben aktív szerepet vállaló hallgatók számára az alapítvány pályázati úton lehetőséget biztosít arra, hogy munkájuk elismeréseként ösztöndíjban részesüljenek.

Az alapítvány kuratóriuma ellenőrzi az önszerveződő hallgatói csoportok rendelkezésére bocsátott pénzeszközök rendeltetésszerű, szabályos felhasználását, valamint a korábban kitűzött célok megvalósulását.

**Fenti céljaink, elképzeléseink egyetemünkhöz méltó megvalósításához a Te támogatásodra is számítunk!**

**A segítségnyújtáshoz szükséges nyomtatványt a következő oldalon találod.**

# VII. Hajtányverseny

*Idén is sikerült egy éjszakára elfoglalnunk a Szabadság hidat, így immár hetedik alkalommal tarthattuk meg a Hajtányversenyt.*

Sajnos a kezdés nem sikerült túl pontosan, mivel az egyik támogató által biztosított aggregátorok elég későn érkeztek meg a helyszínre, így a hídfőknél található kapukat is csak késve fújták fel. Miután sikerült kiküszöbölni a problémákat, végre kezdetét vette a verseny!

A program a hajtányok felvonulásával kezdődött. A budai oldalról indulva évfolyamonként szépen sorban mutatták meg műveiket a csapatok, közben a bemondó pár szóval méltatta a csapatokat és hajtányaikat.

A pesti oldalról indítottuk a versenyzőket. Két kört mentek a csapatok, közben a motoros hajtányok is végigrobogtak a hídon oda és vissza. Külön köszönet nekik, hogy színesítették a programunkat. Nagy élményben lehetett része azoknak, akik felülhettek ezen masinák egyikére. Látszott is rajtuk, hogy élvezik a dolgot!

Idén a csapatok inkább a kézzel végigtolható modelleket részesítették előnyben, ugyanis kevés volt a versenyzésre alkalmas gépezet. Csupán három járgány idejét mérhettük le, mert a többi vagy már a verseny előtt megadta magát, vagy csak tolni lehetett. O'rlandoék és az Ötéves terv a

tavalyi konstrukciót csiszolgatták – nem túl nagy meglepetésre, hiszen nagyon jó gépeket szereltek össze a múlt évben. Külön gratuláció illeti meg Némó Kapitány csapatát, akik másodévesen olyan ügyes szerkezetet raktak össze idén, hogy még a tavalyi győztest is megelőzték. A versenyt végül O'rlando és a MacIssza Klán nyerte, másodikként a Némó Kapitány, avagy holtan inni káros csapat futott be, és a képzeletbeli dobogó harmadik fokára az Ötéves terv alakulata állhatott. A többieké pedig a megosztott negyedik hely, hisz mint említettem, őket sajnos nem tudtuk rangsorolni.

Összességében pozitívan értékelem az idei hajtányversenyt, hiszen a híd közepén nagyon jó buli volt, azzal együtt is, hogy a DJ nagyjából hat számot játszott végig. Sajnos az is igaz, hogy most sem a legmelegebb éjszakát fogtuk ki, és eléggé fáztunk már a verseny vége felé, de szerintem megérte a vacogás. Én személy szerint azt kívánom, hogy jövőre megrendezhessük a 8. Hajtányversenyt a Szabadság hídon, és hogy legalább olyan jól szórakozzunk, mint idén!

*Varga Balázs*

Kérjük, hogy az alábbi rendelkező nyilatkozatot helyezze borítékba, a lezárt borítékon az adóazonosító jelét tüntesse fel! A borítékot postán vagy személyesen juttassa el az állami adóhatósághoz 2011. május 20-ig!

**RENDELKEZŐ NYILATKOZAT**
**A BEFIZETETT ADÓ EGY SZÁZALÉKÁRÓL**

*Az adózó neve:* _____

*Adóazonosító jele:* | | | | | | | | | | |

*A kedvezményezett adószáma:* **18036754 – 1 – 43**

*A kedvezményezett neve:* **Műegyetemi Hallgatókért Alapítvány**

# Tuning Show

*„…Tömegből kiemelt népautók, sosem látott japán gépek, izmosított amerikai nagyvasak, csillogó keleti kedvencek és sebtében felöltözött lányok. A Lamborghini-ajtós Suzukit és leharcoltnak álcázott Golfot felvonultató hatodik Tuning Show-n ismét összegyűltek azok, akik másképp értelmezik az eredetiséget.”*

Ezeket a szavakat olvashatjuk az origo.hu hírportálon az immáron 6. alkalommal megrendezett Carstyling.hu Tuning Showról, melyen mindent megtalálhattunk, mi szemszájnak ingere! Valóban hihetetlen mennyiségű és minőségű autót és motort láthattunk, s el kell mondjam, hogy eddig nem is voltam szerelmese egy modellnek sem, de ez most változott. Tényleg kitettek magukért a kiállítók: hibátlan fényezés, csillogó felnik, bőr belsők. Olyan kreációk tárultak elénk, amik talán eddig csak a képzeletünkben léteztek, s nem túlzok, ha azt mondom, a legtöbb autóból valóban kihozták azt, amit csak ki lehetett.

Nyilván aki csak bámészkodni ment, és szép autókra tátani a száját, az nagyon elégedett lehetett, hiszen olyan eszméletlen festői csodák vonultak fel, hogy csak néztünk. Néztünk, mert ilyet azért ritkán lát az ember, vagy ha lát is, maximum képeken. De úgy nem az igazi. A matt fekete Auditól a hupikékes Bentley-ig minden ott volt, nem beszélve arról a VW Bogárról, ami csontig rozsdás külsővel nézett szembe velünk, s mindenki csak simogatta a motorháztetőt, hogy ilyen létezik? A csillogó-villogó, már-már kicsit túlzásba vitt csillogós járgányok is szép számban képviselték magukat, bár bennem majdnem minden ilyen autónál megfogalmazódott a kérdés: „Szép, szép, de ez tényleg tetszik bárkinek is úgy igazán?”.

S ugye jön a régi mondás, az ép testben ép lélek szituáció, ami nagyon is igaz ezekre a verdákra is. A csodás külső még csodásabb belsőt rejt, s ha felnyílik a motorháztető, a szemek tágra nyílnak, az állak leesnek, s kezd csöpögőssé válni a dolog, hiszen mindenki a nyálát folyatja, mert olyan összeállítások kelnek életre ezekben a szép „dobozokban”. Kimondottan tetszett az a Porsche, aminek a motorblokkja magyar motívumokkal volt végigfestve, sőt, még a felnik is ehhez passzolóan kerültek díszítésre. Hát igen. Jó volt látni öreganyám falvédőjének a mintáját egy ilyen nehézbombázón… S ha már ott tartunk, hogy különleges megoldások, akkor külön kiemelném azt az autót, amiben egy Heinekenes partyhordó volt a légszűrő ház. Rögtön Ti jutottatok eszembe, s az, hogy KÖZLEKES AUTÓ!!!

Egyből megállapítottam, hogy nagyon sokan Volkswagent tuningolnak, s ezen egyébként nincs is mit meglepődni, mert arra is rájöttem, hogy azokból lehet a legtöbbet, a legszebbet, a legmenőbbet kihozni.

Apropó menőség. Ti is észrevettétek már, hogy általában minden tuningolt autóhoz jár egy bitang hangcucc is? És tényleg. Szinte minden csomagtartóban ott voltak a hatalmas mélynyomók, s a hang is hatalmas volt, ami kijött belőlük… Őrület, hogy mit kibír vezetés közben az ember!

Amellett hogy civilek és klubok kiállították az autóikat, azoknak is akadtak érdekességek, akik valamiért nem akarták lejárni a lábukat a több száz csodát bámulva. Az épületen kívül egy lelátót állítottak fel a szervezők, ahol mindenki kedvére nézhetett egy kis driftet. Iszonyatos gumicsikorgás, hihetetlen égett gumiszag – ezt bárki megkaphatta, aki kiment (és felfért) a lelátóra.

S ami persze nem maradhat ki egyetlen showról sem, az a majdnem meztelen lányok tömege. Szép mosollyal és hatalmas terpesszel pózoltak minden fotós kedvéért, s a férfiak úgy fotózták őket (igen, őket, és nem az autókat), mintha soha nem láttak volna még ilyet vagy ehhez hasonlót. Én csak sajnálni tudom őket… ☺

Jó volt. De tényleg. Sosem éltem-haltam az ilyen eseményekért, de most volt húzóerő, és nem bántam meg. Talán jövőre is elmegyek, mert rájöttem, hogy ez egyfajta életérzés. És nem rossz érezni.

Zsu

# Vihar előtti csend

*A magyar autóbuszgyártás jelenlegi helyzetét az előbbi, kissé közhelyesnek nevezhető mondattal lehet jellemezni: néhány érdekes hír, bejelentés, néhány darabos gyártások – mint egy-egy villám – előfordulnak, ám a nagy, átütő erejű megrendelések váratnak magukra. A buszok viszont fiatalabbak nem lesznek…*

Az érdekes bejelentést ez év tavaszán a Kravtex szolgáltatta. Bemutatásra került ugyanis a gyár normál, 22,5 colos kerekekre épített Citadell típuscsaládjának második pár, egy 12 méteres szóló és egy 18,75 méteres csuklós prototípusa. A győri illetőségű cég nem titkolt szándéka a Citadellel a budapesti flaszter meghódítása, ám pénz, és ennek következtében tender hiányában jelenleg – az összes többi gyártóval együtt - a fejlesztésre koncentrál. Ötletekből nem volt hiány, a tapasztalatok könnyen eljutottak a gyártó felé, mind az üzemeltetők (BKV, MVK, PK Zrt.), mind az utazóközönség, mind pedig a közlekedésbarátok felől. Az észrevételek közt volt bőséggel olyan, ami mosolyt csalt az arcokra, ám szerencsére többségbe voltak a józan elgondolás alapján megfogalmazott kritikák. Nézzük tehát, mire jutottak a mérnökök.

## Nem méhecske. Lódarázs!

Az első, leginkább szembeötlő különbség az autóbuszok színe. Az első modellek szakítottak a BKV színvilágát idéző kék-szürke átmenetes fényezéssel. Igaz, a formát illetően apróságokban különbözik a két jármű, de a fényezés azonos: mindkét Citadell harsány sárga színezetet kapott. A homlokfalak karakterét erősíti a feketére fényezett fényszórókeret és a hűtőmaszk-imitáció. Ügyes optikai „csalás”, hogy a 12 méteres variáns esetében a fekete szín egy keskeny sávon végigfut a teljes kocsiszekrényen, nagyobbnak mutatva az oldalüvegeket. Az egységes színezés jobban kiemeli a buszok formáit, s a későbbiekben a sérülések javítása is egyszerűbb, olcsóbb.

Előrelépés történt a belső teret illetően is: szemrevételezés után az első, ami feltűnik, a világosabb környezet, melyet a légcsatorna színével értek el. Rengeteg kritikát kapott az előző modelleknél az ajtók környéke. Miért nincsenek leburkolva az ajtómozgató rudak? Miért nincsen szélfogó üveg? A kérdésekre a válasz: a rudazatok szinte teljes magasságukban burkolat alá kerültek, így akadályozva meg az esetleges sérüléseket. Az ajtók mellé ezentúl kissé meghökkentő formavilágú, a márka logójával ékesített szélfogó üvegek kerültek. Az ajtózárás biztonságát az automata visszanyitó funkció mellett a csuklós esetében három utastéri kamera vigyázza, melyeknek TFT-kijelzője a sofőr jobbján kapott helyet. Egy negyedik, kültéri kamera pedig a tolatásnál segédkezik.

*A győri illetőségű cég nem titkolt szándéka a Citadellel a budapesti flaszter meghódítása.*

A teljes kapaszkodórendszer áttervezésre került. Új, alumínium összekötő elemeket alkalmaztak, amelyek - szemben az eddigi műanyaggal - teljesen kiküszöböli a kapaszkodók zörgését. Semmit sem változott az utastájékoztató rendszer, hiszen az már az előző pár Citadellnél is kiválóan működött. Maradtak a nagyméretű, tisztán olvasható LED-es kijelzők, melyek kívül narancssárga, belül pedig vörös fénnyel könnyítik a leolvasást.

## A „kitinpáncél” alatt.

A lényegi változások a technikai részletekben rejtőznek. A legfontosabb újdonsága a Lódarazsaknak, hogy meghatározásra került a beépíthető főegységek (motor, váltó, futómű) listája. Ellentétben a kék modellekkel Cummins helyett FPT (Fiat Powertrain Technologies) motorokkal vértezték fel a buszokat, törekedve az eddig sem tolakodó motorzaj csökkentésére. Az FPT kilowattjait a 12 méteres szóló esetében Allison, a nem egészen 19 méteres csuklósnál pedig ZF sebességváltó továbbítja a kerekek felé. Mindkét variánshoz társíthatja a kedves vevő a ZF újdonságát, az EcoLife váltót is. (Erről bővebben a Közhír 72/1-es, februári számában olvashattok.)

A futóművet kizárólag a ZF szolgáltathatja a Citadellekhez, ám a választás lehetősége így is adott. Ez az opciós skála jelenleg a legszélesebb a hazai autóbuszgyártók között. A tesztelések során fény derült a motorsátor problémáira, nevezetesen a motor szerviz közbeni elérésére. A vezetőoldalon, az utolsó ülések alatt és mögött is szerelőnyílások kerültek kialakításra, így a motor minden irányból hozzáférhetővé vált. A karbantartást, diagnosztikát segíti ezenkívül a CAN hálózati kommunikációs rendszer, melyet első ízben építettek a Credoba.

## A találkozás

A legújabb Credokkal, illetve a fejlődés mértékével az április 28-án, Tökölön megrendezésre került 8. Nemzetközi Buszfesztiválon bárki személyesen megismerkedhetett, sőt kérdéseit, észrevételeit a tervezőgárdának fel is tehette.

*balakaa*

# Nem csak gyártás, szolgáltatás is

*Mint azt mindnyájan tudjuk, a fővárosi közlekedés talán soha nem látott mélypontját súrolja. A járműpark olyan szinten elöregedett, és elhasználódott, hogy az öreg Ikarusokat már forgalomból leállított buszokkal kell foltozgatni. Erre keres megoldást a főváros.*

Teljesen persze a „donorbusz projekt" sem oldja meg a problémát, csak annyit segít a dolgon, hogy éppen működjön a jármű. A nem megfelelő karbantartást és színvonalat a járművezetők és az utasok egyaránt nonszensznek tartják, különösen, hogy országunk fővárosáról van szó. Az országos média már lassan évek óta attól hangos, hogy Budapesten 1000 járművet azonnal le kell cserélni.

A magyar autóbuszgyártás itt lép a történetbe. Mint az köztudott, az utóbbi években újra felfutóban van a magyar ipar ezen egykori meghatározó ágazata. Több cég is nekiállt fejleszteni, prototípusokat gyártani, vidékre eladni, és titokban mindenki a „Jackpotra" vár, azaz a bűvös 1000 darabos BKV kocsiparkcserére.

A két legesélyesebb gyártó, a győri Kravtex Kft. és a budapesti székhelyű Magyar Autóbuszgyártó Kft. tavaly 2 héten át futtatta buszait egy időben Budapest útjain. Az utazóközönség csillogó szemekkel bámulta a vadonatúj, kényelmes, halk, tiszta, magyar járműveket. Az Autómentes Napon aztán újra bemutatkozhatott, egy kivételével, minden hazai gyártó a budapestieknek. Akkor a városvezetés azt ígérte, hamarosan még több hazait láthatunk Budapest útjain, már nem kell sokat várni.

*A BKV buszok átlagéletkora 15 év, minden 4. meghibásodik a forgalomban.*

Az ígéret aztán ígéret is maradt csupán, a régi Ikarusok teljes felújítását folytatták, ám mint kiderült, például az Ikarus 412-es esetében a felújítás egy új jármű árának kétharmadába került.

Az autóbuszgyártók ez idő alatt is szorgosan dolgoztak, terveztek, fejlesztették járműveiket. Amint az előző oldalon is olvasható, a Kravtex Kft. befejezte a Credo Citadell típuscsalád első prototípusainak áttervezését, így a második páros is elkészült. A fejlesztés nem volt hiába való, a 2010-ben megalakult BKK (Budapesti Közlekedési Központ) elképzelései szerint a járműpark megfiatalítása csak a magánszektor bevonásával valósítható meg. A tervekben az szerepel, hogy a BKV buszgarázsait a fővárosi cég bérbe adná, s magáncégekkel üzemeltetné a járatokat. Az üzemeltető cégek pedig saját autóbuszflottát működtetnének a vonalakon.

Krankovics István, a Kravtex Kft. ügyvezetője bejelentette, a győri cég kész részt vállalni a főváros közlekedésének fejlesztésében, akár beszállítóként, akár szolgáltatóként. Ritka alkalom lehet tehát, hogy egy autóbuszgyártó egyszer csak szolgáltatóként lépjen fel egy város közlekedésében, de a cégvezetők elszántak, és mindenképpen megpróbálnak betörni a ma még szakadt, koszos buszok városába.

Annak érdekében, hogy tovább növelje a cég mind az utasok, mind a BKV-sok Credok iránti bizalmát, a Kravtex még tavasszal Budapestre hozza tesztre - hatodik és hetedik Credóként - az új Citadell19 és Citadell12-es autóbuszait. A tesztüzem során különös figyelmet fordítanak az autóbuszvezetők, az utasok és a szerelők észrevételeire, hogy a szériában gyártandó járművek már tökéletesen megfeleljenek mindenki igényének, aki utazik, s dolgozik vele egyaránt.

A végén nézzük át, hogyan is jutott el idáig Magyarország jelenleg legnagyobb autóbuszgyártója. A győri Kravtex Kft. és a mosonmagyaróvári Kühne Zrt. 1999 óta foglalkozik gyártással. Eleinte alacsony darabszámú, egyedi kivitelű járműveket készített a cég, majd tíz év folyamatos fejlesztés és technikai beruházás eredményeképp mára a Volán-társaságok első számú partnerévé vált, s évente mintegy 120-150 darab jármű előállításával vezeti a hazai autóbusz értékesítéseket. 2008-ban zöldmezős beruházásban mintegy 1,5 milliárd forintos befektetéssel épült fel Mosonmagyaróváron egy 11000 négyzetméter alapterületű autóbuszgyár, mely vázgyártó-, fényező- és összeszerelő üzemegységekből áll. A végösszeszereléseket, a vizsgáztatást, valamint a későbbi nagyobb javításokat Győrben végzik, ahol a cég központja is található. A mosonmagyaróvári és győri üzemekből egy műszakban évente akár 600 új Credo gördülhet ki, ez jelenleg a hazai buszpiac legnagyobb gyártókapacitását jelenti. 2009-ben a cég bemutatta a teljes mértékben saját tervezésű Citadell családot, melyet Szombath Imre a Kravtex Kft. és a Kühne Zrt. teljes konstruktőri gárdájával közösen tervezett meg.

Hogy mit hoz a jövő, nem lehet tudni. A politika kiszámíthatatlan, de egyben bízhat mindenki: Budapest közösségi közlekedése újra egy fővároshoz méltó színvonalat fog képviselni, reményeim szerint magyar buszokkal az utakon.

Stefipeti

# Formula hungarikum

*E cikk keretében egy kis kedvcsinálót olvashattok az augusztusban megrendezésre kerülő győri Formula Student versennyel kapcsolatban, és a Dudás Alexanderrel készült interjúból megtudhatjátok, miért jó pályabírónak jelentkezni.*

A Formula Student egy közel 30 éves történelemre visszatekintő nemzetközi versenysorozat, melyben olyan, diákok alkotta csapatok mérik össze erejüket, mint egyetemünk üdvöskéje, a BME Formula Racing Team. Ezen versenysorozat célja, hogy lehetőséget adjon a fiatal mérnökök számára, hogy bizonyíthassák találékonyságukat és elszántságukat, miközben rengeteget tanulhatnak az iskola keretein kívül. 2010 augusztusában rendeztek Magyarországon először ilyen versenyt, azonban ehhez friss, ropogós diplomájú közlekedésmérnökök emberfeletti munkája kellett. Köztük Dudás Alexanderé, aki nem is olyan rég még ugyanazokat a padokat koptatta, amelyeket jelenleg mi, kedves diáktársaim. A következő, vele készült interjúban többek között mesél az egyetemi éveiről, és segít megérteni, hogy egy Formula Student versenyhétvége micsoda megmérettetés, nem csak a résztvevő csapatoknak, de a verseny rendezőinek is.

**Ha valaki esetleg nem hallott volna még róla, hogyan képzeljen el egy Formula Student versenyt?**

A Formula Student versenyek alapvetően konstrukciós versenyek, tehát nem csak a klasszikus értelemben vett autóversenyzésről szólnak, hanem a műszaki, üzleti és gazdasági tervekről, azok prezentálásáról is. Egy ilyen rendezvény így tartalmilag és időben is két részre bomlik. Az első két napon a gépátvétel mellett a prezentációs versenyszámok zajlanak, melyek során a csapatok elméleti felkészültségüket és terveik kidolgozottságát bizonyíthatják. A harmadik és negyedik napon a dinamikus, tehát autózós számokon mutatják meg a csapatok autóik képességeit.

**Honnan jött az ötlet, hogy egy ilyen futamot csináljatok?**

Az ötlet Csütörtöki Tamás barátom, egykori évfolyamtársam fejéből pattant ki 2009 áprilisában, aki még aznap megkeresett és megkért, hogy legyek az Formula Student Hungary műszaki vezetője. Mondanom sem kell, hogy nem sokat gondolkodtam. Korábbi BME Formula Racing Team csapatkapitányságom komoly függőséget hagyott bennem. Az egyéb műszaki témákon túl a dinamikus versenyszámok szervezését Sándor Péter barátommal végzem, aki a versenyen a főpályabírói posztot tölti be.

**Mikor diplomáztál, és mi mindennel foglalkoztál azóta?**

2009 júniusában diplomáztam autógépészként. A diplomafélévem során kaptam egy ajánlatot a győri Széchenyi István Egyetem Audi Hungaria Belső Égésű Motorok Tanszékétől, amit el is fogadtam. Azóta egyetemi tanársegédként és doktoranduszként dolgozom a tanszéknek, ahol az Audi Hungariaval folytatott együttműködésnek köszönhetően rendkívül változatos munkával foglalkozhatok, amit a nemrég átadott, rendkívül modern motorlabor csak fokoz. Emellett folyamatosan dolgoztam az első magyar Formula Student versenyen 2010-ben, jelenleg a 2011-est szervezem.

**A Közlekkaron megszerzett tudás milyen mérnökké tett?**

A komoly elméleti alapokon túl úgy gondolom, hogy az itteni kihívások és megpróbáltatások, melyeket a Formula Studentes egyetemi tevékenységem erősen kiegészített, rendkívüli módon megedzettek. Itt főleg a dolgok emberi oldalára kell gondolni, ezen „tréning” után úgy érzem, hogy bármilyen kihívást elfogadhatok, nem szenvedek majd hiányt elszántságban vagy kitartásban. Továbbá minden hencegést félretéve nyugodtan állíthatom, hogy komoly szükség van hazánkban jól képzett munkaerőre. Ez általánosságban is igaz, de a járműipar terén különösen. Gondoljunk csak a legújabb gyárbővítésekre (Audi, Daimler, GM)! Személyes beszélgetésekben hallottam komoly cégek HR-eseitől, hogy milyen ádáz küzdelmet folytatnak annak érdekében, hogy egymás vállalataitól elcsábítsák a mérnököket. Tehát érdemes keményen tanulni, az egyetem mellett plusz projektekben részt venni! Ha már itt tartunk, adnék egy jó tanácsot a kollégáknak: manapság egyre gyakrabban hangzik el állásinterjúkon a „Milyen plusz szakmai tevékenységet folytatott az egyetemi tanulmányai mellett?” kérdés. Ezért a legkomolyabban ajánlom mindenkinek, hogy vegyen részt olyan projektekben, mint a Formula Student, TDK vagy bármilyen tanulmányi verseny! Nekem ezek rengeteget segítettek.

**Az egyetemen melyik tárggyal gyűlt meg legjobban a bajod?**

Leginkább a korai tárgyak okoztak nehézségeket, gimnázium után nem volt egyszerű az átállás. Ábrázoló geometriából például gyakran látogattam a vizsgákat, ami nem volt örömteli élmény, és gyakran kaptuk Nyitrai tanár úrtól az ívet, ám így utólag azt kell, hogy mondjam: igaza volt... Bizonyára vannak, akik meglepődnek ezen, amit megértek, hiszen amikor hallgató voltam, nekem sem esett jól a kritika. De azt el kell fogadni, hogy a tárgyak/kreditek megszerzése önmagában még nem elég. Meg kell tanulni igényes, precíz munkát végezni, hogy büszkék lehessünk önmagunkra és a munkánkra. Fontos, hogy az önbecsülésünk ne engedje azt, hogy silány minőségű anyagot adjunk ki a kezeink közül. Azt

hiszem, hogy gyakran igen éles bírálataival Nyitrai tanár úr erre a bizonyos értelemben vett „felnőtté válásra" sarkallt minket. A másik „kedvenc" a mérnöki fizika volt, amit ma ÁJGT-nek hívnak. Akkoriban a vizsga három részből állt, és könnyen előfordult, hogy a reggel nyolckor megkezdett vizsganapod este hatkor zárult elégtelen érdemjeggyel.

**Hány ember munkájára volt szükség, hogy itthon is megvalósulhasson egy Formula Student futam?**

Összességében a másfél éves előkészítési munka nagy részét 5-6 ember végezte, majd a verseny előtti 1-2 hétben a segítők száma nagyjából 40-re nőtt. Itt a pályabírókra és a rendezvény működését biztosító személyzetre kell gondolni. Ezen a ponton jegyezném meg, hogy ők szinte mind önkéntesek, ezért még nagyobb elismerés illeti őket!

**Mi volt a legnehezebb a legelső verseny szervezésekor?**

Rengeteg dolgot tudnék itt felsorolni, de a legnehezebb dolgok közé tartoztak a támogatók meggyőzése és a helyszínválasztás. Kis ország révén nincsenek olyan lehetőségeink, mint nyugatabbra, de mi egy percig sem kesergünk ezen, hanem a meglévőből hozzuk ki a maximumot. Szakmailag a gépátvétel megfelelő színvonalának

biztosítása, és a pályabírók felkészítése jelentett komoly kihívást. Ezeken a területeken idén nagyot fogunk fejlődni.

**Formula Racing Teames pályafutásod során többször kellett versenyzőként helytállnod a bíráló szakemberek előtt. Most milyen érzés a másik oldalon állni?**

Rátapintottál a munkánk egyik nehéz pontjára. Mivel korábban a csapatunkkal rengeteget küzdöttünk és dolgoztunk az eredményeinkért, akár éjt nappallá téve – amikor az ember éjjel kettőkor megy aludni, de négykor már kapja a telefont, hogy gond van az autóval, menjen azonnal a boxba, és ebben nincs semmi túlzás –, akkor nem könnyű szigorúnak lenni. Főleg olyankor nehéz, amikor látom, hogy a verseny során rengeteg műszaki nehézséget küzd le egy csapat, lelkesen dolgozik, ám mégis adódik egy biztonságkritikus műszaki hiba, melynek okán kötelező diszkvalifikálni a járművüket. Mindazonáltal fontos, hogy következetesen betartassuk a szabályokat, hiszen e nélkül értelmetlenné és igazságtalanná válna az egész. Más rendezőkkel szemben talán abban különbözünk, hogy mielőtt kiszabunk egy büntetést alaposan kivizsgáljuk az esetet, és részletesen tájékoztatjuk az érintett csapatot. Ezen hozzáállásunkat komolyan elismerték a csapatok.

**Milyenek voltak a visszajelzések, hogy érezték magukat a csapatok tavaly augusztusban?**

Rendkívül jó visszajelzéseket kaptunk! Úgy érzem sikerült megvalósítanunk azon filozófiánkat, hogy a verseny minden komolysága és szakmaisága mellett becsempésztünk az egészbe egy kis egészséges „hungarikum"-ot, ami nagyon bejött a résztvevőknek.

**Hol és mikor lesz a következő magyar Formula Student verseny?**

A második versenyünket 2011. augusztus 18-21. között rendezzük meg Győr-Gönyü kikötőjében, ahol az elsőt is tartottuk.

**Az idei versenyre eddig hány csapat adta le a nevezését?**

Idén 30 csapat jelentkezett 14 nemzetből (angol, német, francia, svéd, finn, észt, cseh, szlovák, horvát, görög, olasz, osztrák, orosz, magyar), tehát rendkívül színes lesz a mezőny, melyben két magyar csapat is található ( Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, Kecskeméti Főiskola)!

**A tavalyi pályabíró team képes lesz ezt a megnövekedett csapatszámot kezelni?**

A pályabíró csapatunkon nagy erőkkel kell dolgoznunk, hiszen jól látszik, hogy ez egy komoly kihívást jelent. Folyamatos toborzást tartunk, nagy szükségünk van újabb önkéntesekre. Rendszeres képzéseket is tartunk nekik (a következőre várhatóan május közepén kerül majd sor), melyeket jó hangulatú csapatépítéssel szoktunk befejezni.

**Mivel győznél meg mondjuk engem, hogy a 32 fokban egy zászlóval integessek kisebb hallássérülést elszenvedve?**

Úgy gondolom, hogy rendkívül érdekes dolog kipróbálni a pályabíráskodást. Rengeteget lehet tanulni a csapatoktól és az öregdiák kollégáktól a versenytechnikáról és a motorsport gyakorlati oldaláról. A résztvevők gyakran a leginnovatívabb technikai megoldásokat vonultatják fel, melyek - Ross Brawn elmondása szerint - néha még a Forma-1-be is megtalálják az útjukat. Természetesen jól mutat egy ilyen tapasztalat a szakmai önéletrajzban, és nyári tábornak sem utolsó. A családias hangulatot pedig a csapatok nyitottsága, és az esténként megrendezett Formula Student Hungary Club garantálja, ahol a csapatok, bírák és a rendezők találkozhatnak, lazíthatnak a mozgalmas napok után. Azt viszont nem szabad elfelejteni, hogy mindez kemény munkát és felelősségvállalást is jelent!

*Harkai Zsolt*

# Kincskeresés GPS-szel

*Aki a cím alapján igazi kincsre gondolt, most csalódni fog, ugyanis nem arannyal teli ládák kereséséről, hanem a geocachingről szeretnék e cikkben mesélni.*

A geocaching egy olyan szabadidős tevékenység, amelynek célja ládák megtalálása GPS koordináták segítségével, olyan helyeken, amelyek történelmi, földrajzi, kulturális vagy más szempontból érdekesek. A láda megtalálói ezáltal kirándulnak, új helyeket ismernek meg.

A játék őse egy letterboxing nevű szabadidős tevékenység, ami már 1854-ben elindult! Ennek a játéknak a célja postaládák megkeresése, azok pecsétnyomatának megszerzése és a láda naplójában a megtaláló pecsétjének elhelyezése.

A geocaching 2000. május 3-án indult el Amerikából, miután a GPS-rendszerből eltávolították a szelektív zavarást. Azóta a világ számos országában rejtettek el ládát, Magyarországon több mint 2900 ládát lehet keresni.

*A játékot két honlap segíti. Nemzeti szinten a* www.geocaching.hu, *nemzetközi szinten pedig a* www.geocaching.com *oldal.*

Különböző ládatípusok vannak. A hagyományos geoláda egy konyhai dobozt takar, amiben egy napló-füzet (logbook), leírás a játékról, a jelszó és esetleg apró ajándékok (kincsek) vannak, amit a megtaláló kicserélhet a saját ajándékával. Fontos, hogy a láda megkeresésekor és visszarejtésekor figyeljünk arra, hogy mások ezekről ne szerezzenek tudomást.

A virtuális láda nem egy konyhai doboz, hanem a helyszínen leolvasható szó, illetve megfejthető feladvány (pl. a tábla 2. szava vagy a padok száma). A multi geoláda több pontot tartalmaz, ezeken a pontok lehetnek hagyományos és virtuális ládák is, az összes pontot bejárva, összeszedve a részleteket kirakhatjuk a jelszót.

A mozgó geoláda olyan virtuális vagy hagyományos láda, ami minden megtaláló után változtatja a helyét, az új rejtés helyének koordinátáit és az új jelszót a honlapon kell megadni.

A geoládák speciális változata az esemény geoláda, amit csak a magyar honlapra lehet bejegyezni, ezek egyes szervezett eseményekhez kötődnek.

Aki kedvet kapott a ládakereséshez, keresse fel a nevezett honlapokat!

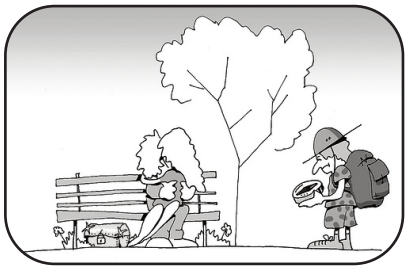
A geocaching nagy kedvelője a Közlekedésüzemi Tanszék egyik oktatója, Tokodi Jenő is, akinek feltettem néhány kérdést a témával kapcsolatban.

**Honnan hallott a geocachingről, hogyan kezdte el keresni a ládákat?**

Képzést tartottam egy vállalatnál, ahol az egyik hallgató tájékozódási futással foglalkozott. Ő hívta fel a figyelmemet az akkor kialakulóban lévő magyar geocachingre. Fiaimmal sokat jártunk gyalogosan kirándulni, főként természetjárás, kulturális kincsek felkutatása érdekében. Nos, adva volt a képlet, kirándulás közben ládát kerestünk.

**Került már kellemetlen helyzetbe ládakereséskor?**

Igen. Egy már megszüntetett láda esetében. A GPS koordináta olyan helyre mutatott, ahol tiltó táblák voltak, de kitaposott út ment arra, amin nyilván emberek rendszeresen járnak. Biciklivel simán begurultam az úton a pontig. Éppen keresgéltem, amikor megjelenik a Vízművek terepjárója, majd kiszáll belőle két fegyveres. Rákérdeztek - no nem a közvetlenül jelszóra hanem -, hogy mit keresek. Mutattam a láda honlapjának kinyomtatott lapját a csővezetékről készült fényképpel. Azt mondták, hogy itt nem lehet, de akkor már a jegyzőkönyvnél tartottunk, és hívták a rendőrséget is. A rendőrök szirénázva jöttek, szintén fegyverekkel. Azt hitték, hogy én is terrorista vagyok a GPS-szel. Kerülgettek, vigyázzállásban kellett kiraknom a cuccaimat, még a nyereg alatti pótgumit is megnézték. Újabb adategyeztetés rádión, majd a kerékpárt betették a rendőrautóba, és bevittek a rendőrkapitányságra, ahol másfél órai zárka után egy barátságosabb rendőr jött, aki azt mondta, hogy most már nincs rám szüksége, és visszaadták a cuccaimat. Alaposan ellenőrizték, hogy a bringa az enyém-e, majd utamra bocsátottak.



**Rejtett el saját ládát is?**

Igen. A városligeti láda a nagyobbik fiam ötlete volt, mert a Szent István Gimnáziumba járt – sajnos mára a láda folyamatos karbantartása rám maradt. A Magyar Hajó- és Darugyár fejlesztőmérnöke voltam, ezért került egy láda a Hajógyári-szigetre is. Végül Attyapusztán van egy kármelita rendház egy eldugott helyen. Szerettem volna, ha többen megismerik, és felkerül az elektronikus térképek adatbázisába a hely.

**Van valamilyen különleges cél, amit szeretne a kessiggel kapcsolatban elérni?**

Edzeni változatos útvonalon, szép környezetben, tisztán (nem sárban, mocsárban, szemétben). A GC elegáns játék lehet, tele ötlettel, természet- és környezetbarát szándékkal. A GC szerintem a XXI. század sportja, tessék használni a legkorszerűbb technikát és a saját fizikai adottságokat, ötleteket, tervezést, szervezést.

**Miért ajánlja a geocachinget a hallgatóknak?**

Mert a geocaching tevékenység során megtanulhatják használni az internetet, a GSM-hálózatot, a GPS technológiát, a térképészet alapjait és fejben alkalmazni a térinformatikát.

*Eszti*

# Halogatjuk a globális rendrakást

*A politika, a foci, és a közlekedés három olyan dolog, amelyhez mindenki „ért”, mindenkinek van róla véleménye. A környezetvédelem egy negyedik olyan, amelyről mindenkinek van véleménye, de kevesen értenek hozzá.*

Nem csodálkoznék, ha pusztán a bevezető után az olvasók jelentős százaléka továbblapozna: tagadhatatlan, hogy minden létező csapból a környezetvédelem folyik mostanság. Emiatt írom ezt a cikket is: miközben törtem a fejem a következő témán, eleinte észre se vettem, minden „zöld” volt, ami a kezembe akadt. Elég csak a fukusimai atomerőmű-katasztrófára, és az annak következtében elindult atomenergia-utálatra vagy a Föld Órájára gondolni. De ez csak az utóbbi hetek sajtóláza, a környezettudatosság a háttérben (és egyre inkább az előtérben) már évek óta jelen van. Ez két fő okra vezethető vissza.

Az egyik (a korábbi) az, hogy a legtöbb vélekedés szerint mi vagyunk az a generáció, amelyik abszolút utolsóként esélyes, hogy cselekedjen valamit, megfordítsa a már nagyjából megfordíthatatlant. Ezért törnek elő egyre radikálisabb hangok az aktivisták soraiból, hisz lehetőségeiket fogyni látják. Sokan viszont pont emiatt a fellépés miatt titulálják őket hippinek, és veszik szavukat semmibe. Itt pedig zárult is az ördögi kör, hiszen ha semmit nem csinálnának, ugyanitt tartanának. Így tehát mindenki, aki látja azt, amit mások még nem, és a cselekvés hiánya aggasztja, az „faölelő grínpíszes”, és „majd megunja a transzparenssel szaladgálást”.

*Régebben évente volt egy-két jelentősebb esemény a világban, most gondoljunk csak vissza pár hónapra: Ausztrália, Chile, Új-Zéland, Rio de Janeiro, Kína, Japán… Ugye?*

A másik ok az, amely nagyon sok esemény hátterében húzódik: a kapitalizmus. Attól függetlenül, hogy „faölelőnek lenni ciki”, a zöld cégek támogatása, zöld termékek vásárlása lett maga a trend. Újfajta úri hóbort ez: aki megteheti, jótékonykodik egy kicsit, csak most épp nem a szegényeknek ad, hanem a bolygónak, amelyen él. A másik nagyúrral pedig, az egészségtudatossággal karöltve vonzóbbá teszik a jegyükben készített termékeket, mint bármelyik másik. Innentől kezdve senki ne csodálkozzon, hogy minden második óriáscég tér át a bio-gondolkodásra! Ha feltesszük a bűvös kérdést, amelyet minden gyanús helyzetben érdemes: „Miért éri meg nekik?”, látjuk is a választ. Nem más, mint marketingkampány. Ugyanígy jöttem rá a szelektív hulladékgyűjtők megjelenésének és népszerűségének rejtélyére is. Megjelentek, mert az Unió előírta, népszerűek, mert nincs szemétdíjuk.

Mit kapunk tehát így? Egy olyan világot, amelyben az ipar érdekei (vagy ahol nem, az előírásai) azt diktálják, hogy vegyék figyelembe a Föld sorsát. A lakosság pedig napról napra bombázva van, emlékeztetve a kötelességére: kapcsolja le a villanyt, ne folyassa a vizet, komposztáljon! A nép ebben a témában viszont elég megjósolhatóan reagál: minél erősebb a nyomás, annál rezignáltabb. És itt jön a képbe a téma második ördögi köre: „ha a többiek sem…, én ugyan mit tudok tenni?”. Valójában azonban nincs másról szó, mint a kényelemről. Ahhoz, hogy az ember az előbbi feltevés mellett („ha a többiek sem…”) is úgy érezze, hogy az ő környezettudatos cselekedete érdemi változást okoz, akkora lépést kéne tennie, amely már jelentősen levinné az életminőségét a komfort terén. Találkoztam angol tankönyvvel, amely például a fürdővíz locsolási célra való felhasználását javasolta. Amikor ezen felül még ilyen javaslatokat hallunk a különböző brossúrákon, hogy mellőzzük a készülékek készenléti módját, vagy készítsünk ajándékot régi palackokból, valljuk be, nem hisszük el, hogy komolyan gondolták. A probléma ott rejlik, hogy az emberek nem veszik észre: ha mindenki csak egy picit változtatna (globális összegzés után tényleg nagyon kicsire van szükség), jelentősen megváltoznának az események.

Földanyánk eközben háborog, ezzel kevesen szállnak vitába. Régebben évente volt egy-két jelentősebb esemény a világban, most gondoljunk csak vissza pár hónapra: Ausztrália, Chile, Új-Zéland, Rio de Janeiro, Kína, Japán… Ugye? A világ nagy vezetői pedig csak látszatintézkedésekkel dobálóznak. Azok a döntéshozók, akik (elvben) olyan kvalifikáltak, hogy egész nemzetek nevében döntenek, pont ők kereskednek szén-dioxid kvótákkal, és tűznek ki célokat mától 50 évre. Ha a rendszert maguk a létrehozói játsszák ki, mi értelme az egésznek?

Ha hátrébb lépünk, szinte tragikomikus a felállás: van egy gyerek, akinek a szobájában egyre nagyobb a rendetlenség. Az anyja megmondta neki, hogy ha nem rak rendet, előbb-utóbb a fejére dől az egész. De ő továbbra sem cselekszik, pedig tudja, mi fog történni. De gondolja, hogy a szobának úgyis lesz utána másik tulajdonosa, fájjon majd az ő feje miatta. Addig is: „Hej, ráérünk arra még!”.

*Sonci*

# Fél év Stuttgartban a csillagosoknál

*Nagy öröm, ha a magyar műegyetemista szétnézhet a világban, szélesítheti tudományos horizontját, és tapasztalatra tehet szert külföldön. Ezt az egyik legnagyobb múltú autógyárban tenni, akiknél 125 éve feltalálták az autót, pedig külön boldogság. Vajon érvényesülhetnek a karunk a tanulói külföldön? Megbecsülik őket? A verítékkel megszerzett tudás többet hoz az irodai kávéfőzésnél? Ezekre a kérdésekre is megpróbálok választ adni a következő beszámolóban.*

A Daimlerhez interneten lehet gyakornoknak jelentkezni. A procedúra egyszerű, ha megvan a kiszemelt hely, akkor motivációs levelet kell írni, és feltölteni az önéletrajzot és az indexet a hálózatra. Ezek után már csak várni kell a remélhetőleg pozitív válaszra. Beszélni kell németül, de, ha ez nem megy magas fokon, akkor sem kell elkeseredni, jó angoltudással kiegészítve már jók az esélyeink.

A jelentkezést a kívánt kezdés előtt minimum 3-5 hónappal érdemes megtenni, egyszerre akár több helyre is. Erre pár hét múlva választ adnak, és ha megfelel a tanuló, akkor következik egy interjú, ami a nagy távolság miatt általában telefonos. A beszélgetés sikeres teljesítése után pedig megkezdődik a papírmunka.

A papírok elintézése egy olyan nagy cégnél, mint a Daimler igen sokáig is eltarthat. Akármennyire is EU tagok vagyunk, és sokan már a BSc képzésben tanulnak, ez a bürokratikus munka könnyen hosszadalmas lehet. A Daimler az ügyintézés nagy részét magára vállalja, még az adó papírokat is megszerzi, de a diáknak is sok tennivalója van. Kis szerencsével a cég még szállást is tud szerezni a kollégiumában, de sokan ezt maguk keresnek.

Amikor már minden papír a kezünkben van, és tudunk egy helyet, ahol majd nyugovóra hajthatjuk a fejünket, akkor neki lehet vágni külföldi karrierünknek.

Én szerencsés módon az előfejlesztési részleghez kerültem, ami egy igazi álom megvalósulását jelentette. Tulajdonképpen itt kezdik el fejleszteni az összes autót, hatalmas csarnokokban fúrják, faragják, fabrikálják a teljesen egyedi változatokat, amikkel fokozatosan kísérletezik azt, hogy milyen legyen az utcai modell.

A részlegen belül a hajtáslánc-fejlesztéshez kerültem oda, ahol egy autó dinamikai szimulációkra alkalmas modelljét kellett megalkotnom egy addig számomra teljesen ismeretlen programmal. Szerencsére mindenki nagyon segítőkész volt, és a főnököm készségesen elmagyarázta, hogy hogyan kell kezelni a szoftvert, és a modellezés alapjaiba is bevezetett. A modell megépítése izgalmas feladat volt és rögtön rá kellett jönnöm, hogy az itthon megszerzett tudás nagyon is versenyképes. Az összes felmerülő kérdésre mindig gyorsan választ kaptam, függetlenül attól, hogy az éppen szakmai vagy más jellegű volt. Így nagyon gördülékenyen ment a munka. A modellhez már sok előre elkészített elem készen volt. A karosszéria, a hajtáslánc fő elemei, tengelyek, motor, mind-mind a rendelkezésemre álltak, „csak" össze kellett állítani. Persze ez nem volt ilyen egyszerű, voltak bőven buktatók, és magam is készítettem sok komponenst. A modell megépítésére öt hónapom volt, a szakmai gyakorlatom teljes hossza. Szerencsére még idő előtt elkészült a virtuális autó, ami jól reprezentálta a valóságos kocsit, így az alkotásom a jövőben is használható lesz. A munka elvégzése után új feladatot kaptam: GPS adatok kiértékelését és manipulációját.

Ezt a területet az előzőnél sokkal kevésbé ismertem, ezért talán még izgalmasabb volt. Itt már gyakorlatilag teljesen szabad kezet kaptam. Az interneten böngészve kereshettem programokat, MATLAB scripteket, funkciókat írtam, és még építettem egy egyszerű dinamikai modellt is Simulinkben. Ezt pedig addigra fejeztem be, mikorra haza kellett jönnöm.

A szakmai gyakorlatomon szerintem sok hasznos tudást szereztem, és mindenki pozitívan állt hozzám, nem éreztem, hogy megkülönböztettek volna, sőt.

Még az interjúnál bevallottam, hogy a MATLAB-ot csak éppenhogy, a szimulációkra használt Dymola programot pedig egyáltalán nem ismerem, ekkor biztos voltam benne, hogy elutasítják a jelentkezésemet. Erre csak annyit mondtak, hogy nem baj, akkor mi megtanítjuk… Tehát ilyen szempontból is rugalmasak.

Ami biztos, kávét főzni senki sem fog, sőt a Daimler szakmai gyakorlatait a német egyetemek elismerik. A gyakornokok kapnak fizetést is, de ez az összeg nem túl magas. Összegtől, tartózkodástól függően, még adózni is kellhet. Érdemes úgy kalkulálni, hogy a fizetésből pont kijön minden, és kell még egy kicsit az útiköltségre félretenni.

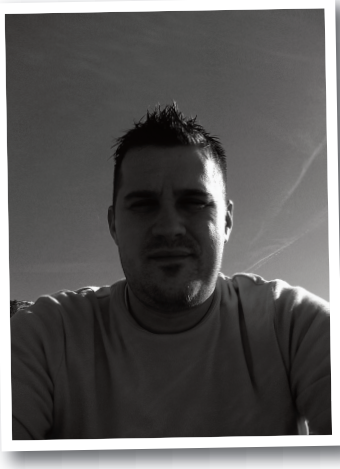
A külföldön való szakmai gyakorlat keresését mindenkinek bátran tudom ajánlani. Sok kapcsolatra, barátra, jó élményre lehet szert tenni, akár kvázi „ingyen" is, vagy csak minimális befektetéssel. Stuttgartban pedig, Európa Detroit-jában mindenki a három királyok egyikének érezheti magát a sötét reggeleken, mikor a hatalmas, forgó, fénylő csillag felé haladva viszi a gyárba az aranyat, a tömjént és a mirhát tudás formájában, mert dolgozni is kell bőven.

*Surányi Marcell*

# Változások a HaBárban

*Április elsejével nem csak a Kari Napok indult be, hanem számos kisebb-nagyobb változás történt a HaBár működésében is. Ezek egyaránt érintik a szolgáltatásokat, és a működési rendet. Cikkemben ezekről és a HaBár jövőjéről szeretnék pár információt megosztani Veletek.*

A Baross Gábor Kollégium alagsorában fellelhető Szórakoztató- és Élménycentrum alapvető célja a kari közösségi élet összekovácsolása. Ahogyan minduntalan felmerül a Szakestélyeken, akár a komoly, akár a vidám poharakban, felszólalásokban vagy a folyosói beszélgetésekben, bizony itt folyik a kari közélet. Ez az a hely, ahova egy fárasztó nap után betérhetünk, és remélhetőleg kedves, de minden bizonnyal ismerős arcok fogadnak bennünket, akár egy-egy SÖR erejéig, akár egy jó baráti beszélgetésre. Azért, hogy ez minél jobb körülmények között valósulhasson meg, április 1-jétől megújult formában üzemel a klub.



Az új működéssel új dolgozót is kaptunk. Ő Kovács Viktor, aki ezentúl főállású alkalmazottként tölti be nálunk az üzletvezetői munkakört. Találkozhattatok már vele a Kari Napok alkalmával, vagy akár 1-2 szerdai buliban is, de ha mégsem, most megismerhetitek a képről. Mint egykori törzsvendég, de talán mindenki nevében írva, ezúton szeretném megköszönni Ákosnak az elmúlt 3 év áldásos munkáját, ami során - a rengeteg beleölt plusz energiának köszönhetően - neve egybeforrt a HaBárral. Tudják ezt legjobban a gólyatábori résztvevők.

A megújult működés hoz magával némi újdonságot, de az a jövőben is alapelv marad, hogy amíg a lehetőségek engedik, a pultos mindig a kari közéletből kerül ki. Éppen ezért szeretnélek ösztönözni Téged, kedves Olvasó, hogy amennyiben érzel magadban kellő kitartást, és szeretnél egy dinamikusan leépülő csapat tagja lenni, és… (nem ragoznám tovább a marketing dumát), akkor jelentkezz bátran pultosnak. Közösségi életünk egyik megbecsült feladatkörét töltheti be, ha valakiből pultos válik, hiszen ahogy sokat tanult tanítóm, Petya mondogatta: „nem mindegy, kitől kapod ám esténként a hideg SÖR-t”.

De mégis mik azok a változások, amiket mi ebből vendégként észlelhetünk? Egyrészről, ahogy azt már az élelmesebbek biztosan észre is vették, meghosszabbodott a nyitva tartás egy vasárnapi nappal. Nem is olyan régen még a vasárnapi nyitás kultikus jelleggel bírt, és sokan előbb tértek be ide, mint a saját szobájukba lepakolni. Ennek következménye volt az érkezés estéjén rendre a folyosón sorakozó táskák tömege. Ahhoz azonban, hogy még inkább fokozhassuk a fogyasztói élményt, hogy egy ilyen manapság sűrűn használt hangzatos szóval éljek, készül a közeljövőben egy felmérés. Ennek célja, hogy mindenki jól megmondhassa a magáét, de legalábbis a pozitív, építő jellegű véleményét. Az eredményeket figyelembe véve fogjuk ugyanis a nyár folyamán felújítani magát a HaBár helyiséget és az alagsori folyosószakaszt. De a felmérés fog rámutatni arra is, hogy nekünk, mint vendégeknek, milyen szolgáltatásokra van szükségünk. Tehát akár új ötleted van, akár úgy gondolod, voltak jó kezdeményezések az évek során, amik alább hagytak, de személy szerint szívesen látnád vissza, azt írd meg nyugodtan az *info@kozlekkar.hu* címre. Maga a felmérés persze jóval célirányosabban fog rákérdezni arra, hogy mi is az, amit elvársz a klub működésével kapcsolatban. Azért fontos ez, mert az állandóan változó világunkban valahogyan nyomon kell követni, hogy mi az, amitől mindenki jobban érzi magát az alagsorban. Minél többen a sajátunknak érezzük a mi kis klubunkat, annál inkább valósulhatnak meg azok a fontos lehetőségek, amikkel kezdtem is cikkemet. A jövőben szeretnénk a helyiséget még inkább közlekessé, még inkább sajátunkká tenni, ha mással nem, apróságokkal, hiszen minden a részleteken múlik. Ha tehát otthon a padláson vagy a koli szobádban megbújik egy BKV-s jegylyukasztó, egy vasúti síndarab, egy hajókormány vagy akármilyen közlekes ereklye, amit szívesen látnál a HaBár részeként, akkor jelentkezz, és hálánk nem marad el.

*Ha tehát otthon a padláson vagy a koli szobádban megbújik egy BKV-s jegylyukasztó, egy vasúti síndarab, egy hajókormány vagy akármilyen közlekes ereklye, amit szívesen látnál a HaBár részeként, akkor jelentkezz, és hálánk nem marad el.*

Tehát a jövőben is kitörő lelkesedéssel vár mindenkit a klub, és igyekszünk egyre inkább a vendégsereg elvárásainak eleget tenni. Jöjjön eső, vagy hó, zh vagy vizsga, egy biztos pont mindig marad az életünkben, és ez a HaBár.

*Nagy Gábor*

# Írások az írásról – VII. rész: Nosztalgia

*Miután annyiféle íróeszközről szólottunk már ebben a cikksorozatban, a legexkluzívabbat a végére hagytuk: a töltőtollak történeti áttekintése a fináléhoz méltó csemege a szépet szerető olvasóknak.*

A csúcstechnika számtalan módját felsorakoztatta már az információrögzítésnek. A kedves olvasó közelében is jegyzetelhetnek ceruzával, golyóstollal, tűfilccel, zselés tollal vagy egyenest laptopba pötyögve. Ha azonban egy óriáscég vezérigazgatója egy szerződést készül ellátni a kézjegyével, vagy egy igényesebb író dedikál, akkor csaknem kivétel nélkül mind töltőtollal teszi.

Mi olyan különleges egy töltőtollban, ami az átlagos írószerek fölé emeli? Mondhatni, hasonló fajsúlyú különbség van egy golyóstoll és egy töltőtoll között, mint egy egyszerű városi autó és egy oldtimer közt. Egy-egy gyűjtőknek készült töltőtoll néha annyiba is kerül, mint egy veterán kocsi.

De haladjunk sorjában. A töltőtoll alapötlete több mint ezer éves. Egy al-Muizz nevű egyiptomi kalifa fejezte ki kívánságát egy praktikus íróeszközre: „A tulajdonos akár az ingujjába is tehesse ezt a tollat, anélkül hogy a tinta nyomot hagyna vagy kiszivárogna. A tinta csak akkor folyhasson ki belőle, amikor a tulajdonosa írni szeretne.” Ez a feljegyzés 953-ból származik.

Rengetegen kísérleteztek azzal, hogy valóra váltsák az egyiptomi uralkodó álmát - sikertelenül. A korábbi cikkekben említett fejlesztési problémák ugyanazok voltak a töltőtollnál is: a hegy és a tintaadagolás.

A töltőtollakba szánt tinta meglehetősen híg és korrodáló anyag, szemben a golyóstollakban alkalmazott sűrű, viszkózus változattal. A hajszálcsövesség elvének alapján még ez is egészen lassan szivárgott le a zárt patronból a hegyhez. A gond az volt, hogy a lefolyt tinta helyén lecsökkent a nyomás, és így egy idő után elapadt a forrás. Egy korai töltőtollgyártó cég alapítója, Waterman úr jött rá a megoldásra: vékony levegőcsatornát kell vágni a tintapatronhoz, hogy a levegő a kifolyó tinta helyét elfoglalhassa. Ezt a beállítást atmoszférikus nyomáson végezte el, ma is ezen működik a töltőtollak többsége.

A hegynek számtalan követelménynek kellett megfelelnie, elsősorban az anyagát illetően. Egy kis fémgömb ül a töltőtollak végén, ami siklik a papíron, s az ezt kettéhasító, tollfejen végigfutó bevágás juttatja el a tintát a célhoz. Ez csaknem több problémát vet fel, mint amennyit megold: a hegy anyaga legyen fém, korrózióálló és rugalmas. Ezen követelményeknek pedig az arany felel meg leginkább, mivel azonban az nagyon puha fém, hamar elkopna a kis fejecske írás közben. Ezért szokták ezt vékony irídium réteggel bevonni.

Szeretik a töltőtollakat úgy reklámozni, hogy „Irídium heggyel készül!”, ez azonban csak a laikusokat nyűgözi le, ugyanis egy igényes kialakítású változatnak a mai napig színarany hegye van, irídium bevonattal. Hangsúlyozandó: nem az egész fém tollfejről van szó, hanem csak a kis gömbről a végén. Annak ellenére, hogy az aranytartalom valami megfizethetetlen luxust sugall, lehet kapni ilyeneket egészen baráti áron is. (Az olcsóbb, tömeggyártott darabok hegye acél szokott lenni.)

Miért használnak sokan ma is töltőtollat a golyóstoll-forradalom ellenére? Mert elegánsabban, egyenletesebben fog, és nem kell annyira rányomni a papírra a hegyét. Ha az ember tucatnyi oldalt ír tele naponta, akkor nem mindegy, hogy ehhez mekkora erőkifejtésre van szüksége. A kényelmi szempont könnyen egészségügyivé válik, ha az embernek valamilyen ín- vagy ízületi betegsége van a kezében, ilyenkor ugyanis többnyire nem lehet golyóstollal írni, de töltőtollal még igen. Az utóbbival író ember csuklómozdulatai finomabbak, könnyedebbek lesznek, esetleg a kézírás is megváltozik az eszközváltás következményeképpen.

Sok rajongója van az időtlen eleganciát képviselő töltőtollaknak, ám ezek gyűjtése jelentős anyagi hátteret követel. Lenyűgöző ötvösművészeti és tervezési bravúrokkal találkozhat az, aki időt és pénzt nem kímélve utánajár ezeknek a gyönyörűségeknek. A már említett Waterman cég Serenitè fantázianevű tolla például színtiszta ródiumból készül (ennek a méregdrága fémnek a világpiaci ára körülbelül hússzorosa az aranyénak), s továbbfejlesztett tintaadagolása független a külső nyomástól, azaz ritka levegőn is lehet vele írni (ellenben a legtöbb töltőtollal nem). Ez alapján készült a „négy őselem” sorozat, amelynek minden, egyedi tervezésű darabja másfélmillió forintnyi eurót ér.

Él Japánban egy Nanahara nevű úriember, aki szamurájkardok helyett töltőtollak készítésével tölti az idejét. Az általa kézzel kovácsolt tollhegyek olyan rugalmasak, hogy használat közben változó vastagságú nyomot hagy a toll a papíron. Ez jelentősen megterheli a csuklót, ezért főleg aláíró tollnak szokták használni, viszont az írásképe gyönyörű. Sajnos az ára is az egekbe szökik, ahonnan al-Muizz kalifa elégedetten szemlélheti, hogy mi lett az ötletéből.

M*gdee!

# Koli-konyha

Sziasztok! Közeleg a vizsgaidőszak, másképp nézve fogynak a zh időpontok, és nyakunkban lihegnek a leadási határidők. Ilyenkor természetesen senkinek sincs ideje főzni, ezért a következő igen könnyen és gyorsan elkészíthető recepteket a nyárra ajánlanám, hozzávalói és ízvilágúk miatt!

Elsőként nézzük a **tojáspörköltet**!

Hozzávalók:
10-14 db tojás
1 fej vöröshagyma
kb. 4 dl paradicsomlé (ha ez nincs kéznél, 3 sűrített paradicsom konzerv is megteszi)
étolaj
oregánó, citromlé, majoránna
só, bors, pirospaprika
1 csomag tészta

Elkészítés:

A tojáspörköltet nagyon könnyű elkészíteni, és nagyon finom is, egyedüli hátulütője, hogy sok tojás kell hozzá. Először is a tojásokat dobjuk fel főni egy fazék vízben. (Ha forrástól számítva 10 percig főzzük őket, tutira kemények lesznek.) Közben a hagymát aprítsuk fel, és 3 evőkanál étolajban pároljuk meg (ahogy anno is említettem, egy kevés vízzel biztosan párolódni fog, és nem pirulni). Amikor a hagyma megpuhult, dobjunk rá egy csapott evőkanál pirospaprikát, és a lángról levéve gyorsan keverjük el, vigyázva, nehogy odaégjen. Majd a tűzre visszatéve öntsük fel a paradicsomlével. Lehet használni sűrített paradicsomot, ekkor kis vízzel is dúsítsuk, de az otthoni paradicsomlével az igazi! Sózzuk, borsozzuk, bőségesen majoránnázzuk, illetve ne sajnáljuk az oregánót sem! Ha jól időzítettünk, a tojások közben megfőttek, úgyhogy azokat pucoljuk meg, vágjuk 6 felé, és dobjuk bele a paradicsomos cuccba. Egy teáskanálnyi citromlevet adjunk még hozzá, majd hagyjuk rotyogni kis lángon 5-10 percig, és készen is van! Főtt tésztával (szinte akármilyennel jó, én csigatésztát szoktam enni hozzá) tálaljuk!

Akinek nem lenne ennyi tojása, számára ajánlom a **mexikói rizses csirkemell**et!

Hozzávalók:
1 fél csirkemell
kb. 20 dkg mexikói zöldségkeverék
1 zacskó konyhakész rizs
1 fej vöröshagyma
só, bors, Erős Pista

Elkészítés:

Egy szintén nagyon egyszerű kaja, majdnem olyan, mint egy szendvics: a hozzávalókat összedobjuk, és kész! A rizst rakjuk fel főni az előírás szerint. A fej vöröshagymát felaprítva 3 evőkanál olajon pároljuk meg (ebből baj sosem lehet ☺), kockázzuk fel a csirkemellet, majd dobjuk hozzá, és süssük addig, míg mindegyik darab megfehéredik. Ekkor dobjuk rá a mexikói zöldségeket, és pároljuk közepes lángon addig, ameddig minden alkotóelem elegendően megpuhult, erről kóstolással győződhetünk meg! Közben a kész rizst csöpögtessük le, majd öntsük rá az husis zöldségre. Ízlés szerint sózzuk, borsozzuk, illetve Erős Pistával is kínáljuk meg! Jó alaposan keverjük össze, kb. 5 percig hagyjuk, hogy az ízek egybeérjenek, és voilá! Hogy egy kicsit magyarosabb legyen, tálaláskor fogyasszunk hozzá tejfölt!

*Mindenkinek kívánok eredményes, kreditekben gazdag vizsgaidőszakot, és sok pihenéssel töltött, élményekben dús nyári szünetet!*

Végül pedig az a recept, ami nem úgy kezdődik, hogy aprózz fel egy hagymát, és amit a nyári melegekre kifejezetten ajánlani tudok: az a **sütés nélküli cseresznyés kekszes-sütemény**. (Igazából nem ez a legfrappánsabb név, ezért ezennel el is keresztelem csekesütinek!)

Hozzávalók:
kb. 1,25 kg cseresznye
3 csomag puncs ízű pudingpor
20 dkg cukor
8+pár evőkanál víz
0,5 kg háztartási keksz
csokimáz

Elkészítés:

Az a király ebben az édességben, hogy nem kell mindenféle sütis hókuszpókuszokat csinálni vele, olyan egyszerű, mint az aszinkron gép kördiagramja! Egy közepes tepsi alját rakjuk ki a kekszek felével. Tegyük fel főni egy nagyobb lábasban 5 dl vízzel, a 20 dkg cukrot és a kimagozott cseresznyéket. (Az otthon, fáról szedett cseresznyével az igazi!) Közben a maradék 3 dl vízzel alaposan, csomómentesen keverjük el a 3 csomag pudingport! Ha felforrt a cseresznyés cucc, ne hagyjuk tovább forrni, öntsük gyorsan hozzá a pudingos löttyöt, és keverjük el alaposan. Elvileg egy-két perc alatt be kell sűrűsödnie. Borítsuk bele a keksszel kirakott tepsibe, majd a tetejére helyezzük rá a maradék kekszet. A csokimázat az előírás szerint készítsük el, és öntsük rá a pudingra. Ha kihűlt a tepsi, rakjuk be a hűtőbe, és végeredményben egy ínycsiklandozó, hűs felfrissülést kapunk, mely nagyobb lendületet ad a tanuláshoz, mint egy V63-as frontális ütközésnél!

*Bicsák György*

# Passiójáték

*Nikosz Kazantzakisz regénye, az* Akinek meg kell halnia *egy vallási témát boncolgató, a közönséget megosztó mű. Húsvétkor lenne igazán aktuális a cikkem, de utólag is érdemes a témára szánni az időnkből.*

A történet az 1920-as években játszódik, egy anatóliai görög faluban. A falu ekkor még török megszállottság alatt áll, ám a görög lakosok próbálnak függetlenek maradni a vallásuk gyakorlásában.

A falu vallási elöljárói a következő évi passiójátékra készülnek. A lakók közül választják ki a bibliai történet megformálására leginkább alkalmas embereket. Sok vita után Manolioszt, a pásztorfiút jelölik ki Krisztus szerepére. Társai, a 12 apostol a lehető legszínesebb társaság: ugyanúgy kapott szerepet a földesúr fia, mint a legszegényebb lakó gyermeke.

A szereplők a rendelkezésükre álló egy évet azzal töltik, hogy lelkileg felkészüljenek a „bemutatóra". Hasonló módon élnek, mint az általuk megformált személyek. Követik a pópa utasítását, hogy a lehető leghitelesebben tudják eljátszani szerepüket.

Egy nap háborús menekültek érkeznek a faluba. A helyiek nem nézik őket jó szemmel, a gonoszt látják bennük. Félnek attól, hogy az idegenek kárt tesznek az értékeikben, betegségeket terjesztenek. Manoliosz és társai segítenek a menekülteknek, befogadják őket. Úgy, ahogy Krisztus és tanítványai tették volna a helyükben. A falusiaknak ez nem tetszik, egyre ellenségesebbé válik a hangulat a tizenhárom fiatal és a lakosok között.

Hiába Manoliosz jósága, a helyi pletykákat és a rosszindulatot nem lehet megváltoztatni. A falu népe lassan azzá válik, amit minden egyes passiójátékon elítélnek: kegyetlen és vérszomjas tömeggé. A szemükben Manoliosz a bűnös, a vérét akarják, akárcsak a bibliai történetben. S valósággá válik az, amit máskor csak olvastak. Manolioszt Jézussal azonosítják, a vérét kívánják. Az „apostolai" a szerepeik szerint cselekednek úgy, hogy ők maguk észre sem veszik. Mintha az egész falu valamiféle romlott bűbáj hatása alá került volna.

Sajnos a történet végét mindannyian jól ismerjük. Játszásiból is a Gonosz győzedelmeskedik a Jó felett. De ha erre már 2000 éve figyelmeztettek, miért kell mégis így történnie?

*Vera*

# Rém rom

*Hogy kerek legyen a történet, azzal a filmmel zárom soraimat, melyet legelőször láttam itt Pesten. Ijesztgetős animációs film, főszerepben egy régi, öreg házzal.*

DJ egy teljesen átlagos kisfiú. A kertvárosban él szüleivel, akik Halloween hétvégéjén bébiszitter gondjaira bízzák. A srác legjobb barátjával, Chowder-rel múlatja az időt, ám játék közben a labda a szomszéd gyepére gurul. Mindenhol laknak házsártos és kiállhatatlan szomszédok, akinek még a gyep is szent – na, ez egy pont ilyen öregúr. A nagy felháborodásában szívrohamot kap, s a mentők viszik el.

DJ persze rosszul érzi magát, felelősnek a történtekért. Ám a mogorva öreg nem kevésbé barátságtalan háza bosszút forral. Az idősebb generáció persze nem hisz a fiúk meséjének, szerintük csak a képzeletük játszik velük. És nem kell minden romos házat egyből kísértetlakta szellemtanyának nézni.

A fiúk lassan elhiszik, hogy ilyesmi nem történhet, mikor a gonosz ház egy sütiárus lányra támad. Sikerül őt megmenteni, így hárman vágnak bele, hogy leleplezzék a rejtélyt. Kiderül, hogy a ház már hosszú évek óta elveszi a gyerekek otthagyott játékait, és senkit nem bír elviselni a közelében. Egyedül az idős bácsi tudja megfékezni, aki még mindig kórházban van.

A gonosz ház emberként viselkedik, így a gyerekek halált megvető bátorsággal a szívét kezdik el keresni. Ha azt megállítják, a ház sem viselkedik fúriaként, rendes, lakható hajlékká válik. A pincében azonban meglepő leletre akadnak: egy betonszarkofágra, melyben egy nagytestű nő nyugszik, sajnos nem békében.

A mogorva szomszéd visszatér a kórházból, s a srácok megismerik a szomorú szerelmi történetet. Kiderül a szomszédról, hogy kedves alak, csak a gyerekeket akarta elriasztani imádott szerelme közeléből. Együttes erővel végül sikerül úrrá lenni a házon, s boldogság költözik az utcába.

*Köszönöm a figyelmedet, kedves Olvasóm! Remélem, sok új élménnyel gazdagodtál, sok érdekes dolgot láttál. További kellemes és hasznos, pihentető időtöltést kívánok. A filmek mellett remélem nem feledted: olvasni jó!*

*Vera*

# A Baross DSK

*A következő cikkben szeretnék átfogó képet adni a karunkon működő diáksportkörről, a Baross DSK-ról.*

A sportkör tulajdonképpen nem más, mint az Universitas (Uni) bajnokságban szereplő kari sportolók „öntevékeny köre". Mivel egy kari öntevékeny körről van szó, így annak működését Szervezeti és Működési Szabályzatának (továbbiakban SzMSz) megfelelően kell irányítani. A SzMSz szerint a DSK felügyeleti szerve a BME KSK HÖK Hallgatói Képviselete (HK). A DSK elnöke a mindenkori HK sport- és kultúrfelelőse.

A DSK feladatai:

- A kollégium lakói számára a sportoláshoz szükséges sportszerek biztosítása.
- A rendelkezésre álló eszközállomány karbantartása és igény szerinti bővítése.
- A DSK keretein belül működő szakosztályok támogatása.

Az első pontban említett sportszereket a kollégiumban működő sportszertárból lehet kikölcsönözni. Ezzel és a második pontban leírtakkal a sportszertárosok foglalkoznak.

A harmadik pont a kari kosárlabda és röplabda szakosztályra vonatkozik. Mielőtt részletesebben írnék ezekről a csapatokról, fontosnak tartom, hogy rávilágítsak a Műegyetemi Atlétikai és Football Club (MAFC) és a Baross DSK kapcsolatára. A MAFC - mint a BME sportegyesülete - szakosztályokból áll (atlétikai, kosárlabda, tenisz, stb.). A DSK a MAFC egyik szakosztálya is egyben. Ennek érdekében a tagoknak annyit kell tenniük, hogy befizetik a féléves tagdíjat. A csapatoknak a szezon során biztosítani kell tornatermet, ahol edzhetnek, és a mérkőzéseiket játszhatják. A rendelkezésre álló termek közül a meccseket a Bercsényi koli tornatermében játsszák. A beosztásról a félév elején egy bizottság gondoskodik, melynek tagjai a karok DSK-inak vezetői.

Néhány mondatban szeretném bemutatni a kar két szakosztályát. A röplabda szakosztály eleinte a Budapest Bajnokságban indult, ekkor még sok külsős hallgató is tagja volt. 2007-ben még a Budapest A bajnokságban szerepelt a csapat, 2008-ban viszont már az Universitas Bajnokságba neveztek. Mióta a gárda magját közlekes sportolók alkotják, minden évben éles harcot vívnak a bajnoki címért (tavaly második helyezést értek el az Uni A bajnokságban).

A kosárlabda szakosztály is fényes múlttal rendelkezik. Annak ellenére, hogy a csapatnak sokkal kisebb játékos merítési lehetősége van, mint például a gépész-, vagy villanykarnak, sokáig az elit Uni A és Uni B bajnokságban játszott a csapat (az Uni A-ban utoljára 2006-ban). Az utóbbi két szezont a harmadik ligában (Uni C) játszották végig.

Bízunk a jobb folytatásban!

*Fekete Márton*
*a. Marci*

# Rejtvény

*Ezúttal egy kissé rendhagyó rejtvénnyel jelentkezünk, amely talán jobban megmozgatja az agytekervényeket, mint a szokásos sudoku. Reméljük, tetszeni fog!*

Időszámításunk előtt 66-ban Jotapata városát elfoglalták a rómaiak, és zsidóknak menekülniük kellett, bár negyvenhét napig védték a várost. Köztük volt a nagy történetíró, Josephus Flavius is, aki 40 társával együtt egy barlangban talált ideiglenes menedéket. Mind elhatározták, hogy inkább meghalnak, minthogy a rómaiak kezére jussanak. Josephus Flaviusnak és egy barátjának nem tetszett az elhatározás, de nyíltan nem mertek ellenszegülni. Mivel a meghalás módozatát illetően a történetíró javaslatát fogadták el, Josephus Flavius egy nagy körbe állította fel a 41 embert és ezt mondta: minden harmadik embert megölnek egészen addig, ameddig csak egy marad, az pedig majd öngyilkos lesz. Josephus Flavius úgy helyezte el a barátját és önmagát, hogy ők ketten maradtak utolsónak. Így megmenekültek.

Hányadik helyre kellett Josephus Flavius-nak és barátjának állnia?

Négyen vannak egy társaságban: András, Béla, Csaba és Pista. Mind a négyen matematikusok és közülük az egyikről közismert, hogy eléggé szórakozott. Pista megkérdezi mindhármukat, hogy hány évesek. Megállapodnak, hogy tízestől különböző számrendszerben adják meg a korukat. A válaszok így hangzanak:

-Vegyünk négy, egymást kettő-kettő különbséggel követő számot - mondja András -, s írjuk a legkisebb szám után a következőt. Az így kapott kétjegyű szám megadja az életkoromat, ami ugyanannyi, mint a négy szám közül a két legnagyobb szám szorzata.

Most Béla van szóláson:

-Életkoromat megkapjuk, ha két szomszédos számot írunk egymás mellé. Így egy kétjegyű számot kapunk, amelynek értéke épp a két kiválasztott szám után következő két szám szorzata.

-Én vagyok a legfiatalabb - mondja Csaba -, és életkoromra pontosan ugyanazt mondhatom, mint András az ő korára.

Pista ezek után már meg tudta mondani, hogy melyikük hány éves. Sőt még azt is, hogy ki a társaság állandó szórakozottságról ismert tagja, mert ezt a tulajdonságát meg nem tagadva, most is egy kicsit szórakozottan viselkedett.

Ami Pistának sikerült, sikerülni fog neked is?

*Petrus*

# Humor

Egy szoftveres konferencián az előadó feltesz egy kérdést a hallgatóságnak:
- Képzeljék azt, hogy egy repülőgépen ülnek felszállásra várva, amikor hirtelen az eszükbe jut, hogy az Önök szoftveres részlege készítette a repülőgép vezérlő programját. Hányan próbálnának leszállni a gépről?
Rövid tétovázás után egymás után emelkednek fel a kezek a magasba. A végén mindössze egy résztvevő marad, aki nem nyújtotta fel a kezét.
- Úgy látom, Ön az életét is rábízná a céges programozóira - mondja neki elismerően az előadó.
- Én ugyan nem - mondja a fickó. - De ahogy ismerem a programozóinkat, az a repülőgép még a kifutópályáig se tudna elgurulni!

* * *

- Anyu, kérek egy pohár vizet!
- De kisfiam, ez már a nyolcadik pohár víz tíz perc alatt.
- Igen, de mit csináljak, ha kigyulladt a szobám?

* * *

- Apa, az ott egy halászhajó?
- Nem, kisfiam, az egy yacht.
- És hogy kell írni, j-vel vagy y-nal? És h-val vagy ch-val?
- Jobban megnézve mégiscsak halászhajó...

* * *

Egy kereskedő beállít az adóhivatalba.
- Kérek szépen két hét szabadságot!
- Megbolondult maga, hogy hozzánk jön szabadságot kérni?
- Hát hová menjek? Hiszen egész évben maguknak dolgozom!

* * *

Két színész találkozik a színház büféjében és leülnek beszélgetni. Az egyik színész egy órán át sorolja a sikeresebbnél sikeresebb alakításait a kollégájának. Egyszer csak észbe kap, és hozzáteszi:
- Na, most már elég, mindig csak én beszélek. Mondj te is valamit! Hogy tetszett a legutóbbi előadásom?

* * *

- Hogy hívják a román olajtársaságot?
- Lej Mol.

* * *

- Melyik az ember legelnyomottabb testrésze?
- A hátsó fele. Mert ketté van osztva, társaságban nem szólalhat meg és utoljára olvassa az újságot.

* * *

# Nem mi mondtuk…

## Rovatunkban tisztelt oktatóink legnépszerűbb mondataiból gyűjtünk össze egy csokorra valót.

„Nem is mondom, mi történt azzal a mozdonyvezetővel: oldatba ment át szegény, azon kívül, hogy meghalt.” (Járműrendszerdinamika és kontroll)

„Sok tudós próbálkozik a fehér zaj pontos szimulálásával. Mi, mérnökök, azt mondjuk, hogy ugyan nem teljesen fehér, de mindegy, elfogadjuk.” (Járműrendszerdinamika és kontroll)

„Borzasztottam itt a kedélyeket a borzasztó rajzaimmal.” (Bevezetés a biz. ber. technikába)

„Ez ilyen GTK-s tankönyvbe illő mondat volt, úgyhogy fel se írom.” (Bevezetés a biz. ber. technikába)

„A pályaelágazás az kint van a p…, szóval a prérin.” (Bevezetés a biz. ber. technikába)

„Ha egy váltót elkezdek átállítani úgy, hogy rajta van egy jármű, azzal már be lehet kerülni a másnapi hírekbe.” (Bevezetés a biz. ber. technikába)

„Nyilván nem ilyen tuc-tuc zenét szoktak hallgatni ilyen érintkezővel, hanem gyengédebb dolgokat.” (Bevezetés a biz. ber. technikába)

„85° és 95° között beszélünk építőipari derékszögről.” (Bevezetés a biz. ber. technikába)

„Magyarországon adtak ki gőzmozdonyhangokat bakelitlemezen. Halál komoly! Nekem megvan. Egyszer meg is hallgattam.” (Bevezetés a biz. ber. technikába)

„Villamossín közepén hülyén néz ki a fa, és kicsit akadályozza is a közlekedést.” (Bevezetés a biz. ber. technikába)

„Szép jó napot ezen a szerdának látszó hétfőszerű napon.” (Bevezetés a biz. ber. technikába)

„Jövő héten lesz óra, konkurálok a Kari Napokkal… legalábbis megpróbálok!” (Bevezetés a biz. ber. technikába)

„… akkor a Zobory professzor úr még fiatal kezdő volt.” (Jármű méréstechnika és jelanalízis)

„A valóság persze sose ilyen letisztult szinusz függvény, hanem valami szőrtenger mindig van rajta.” (Jármű méréstechnika és jelanalízis)

„Én Mercedest nem vennék, mert Magyarországon a joggingos barátaink leértékelték ezt az árut.” (Integrált min. ir. rendszerek)

„Az őrzés természetes logaritmusát veszem, és az lesz az ellenőrzés.” (Járműinformatika)

„Ez valami elképesztően büdös szilvapálinka, ez olyan, hogy a szagára rá lehet támaszkodni.” (Járműinformatika)

„Elmerülni az önök korában másban kell, ahhoz semmi közöm az nem része a tantárgynak.” (Járműinformatika)

„Victor Vasarely lényegesen több pénzért csinált ilyeneket.” (Járműinformatika)

„Nekem egy kézi menetvágót kellett terveznem. Olyan lett, mint egy fókaölő bunkó.” (Járműinformatika)

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

XXX.
Közlekkari Napok
MűTerem
Fotó: Adorján Péter, GrafUr, Hunor, Martina, Milán, Reni

A készülékajánlat 2011. május 31-ig, illetve a készlet erejéig érvényes, kétéves határozott idejű szerződéssel, az akcióban résztvevő felsőoktatási intézmények által kibocsátott és érvényesített diákigazolvánnyal. A szerződéskötést megelőző hitelképesség-vizsgálat eredményének függvényében a Vodafone jogosult a szolgáltatás igénybevételét előleg, vagy más biztosíték (pl. bankgarancia, kezesség, stb.) adásához kötni. Amennyiben a határozott időtartam lejárta előtt min 30 nappal egyik fél sem kéri az előfizetői szerződés megszüntetését, úgy az, a határozott idő lejártával határozatlan idejűvé alakul. Ha a szerződés két éven belül megszűnik, illetve alacsonyabb havi díjra történő váltás esetén az előfizető kötbér megfizetésére köteles. A képek illusztrációk. További részletek: www.bisztro.com/evfolyam