



H

KÖZHÍR



Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem
Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar Hallgatói Önkormányzat

2012. máj. 74/4



Tartalom

Miről is olvashatsz?

- 03 Főszerkesztői jegyzet
- 03 Impresszum
- 04 A katedra másik oldalán
- 06 Interjú Varga Istvánval
- 07 Interjú Szabó Andrással
- 08 Hajtányverseny 2012
- 09 Balu kapitány és a Top Ganék
- 10 Atka és a Sörkorszaki Szakik
- 10 Szesszelirtók
- 11 Laka és a B közép SC
- 11 Hubikék Sörpikék
- 12 Dzsihad Joke
- 12 Grand Theft Alcohol: SZÉszcsempészek
- 13 Közlekesek mekkája
- 14 Interjú menefrendszerűen
- 16 Csak szabadon!
- 17 Hogyan fesztiválozzunk?
- 18 Magyar vasúttörténelem 2. rész
- 19 Útra fell
- 20 Szelek szárnyán 2. rész
- 22 Két ütem két keréken
- 24 "Merjünk angolul érinteni"
- 26 Elhunyt Dr. Gedeon József
- 26 Tudtad-e, hogy...?
- 27 Kolikonyha
- 28 Zeneajánló
- 28 Filmajánló
- 29 Rejtvény
- 29 Nem mi mondtuk...
- 30 Viccek



09



08



13



17



22



24



27

Főszerkesztői jegyzet

Sziasztok!

Eljött a félév utolsó lapszáma is. Sajnos ezen sorok után egészen szeptemberig ki kell bírnotok a kedvenc újságotok nélkül. Persze ez nem jelenti azt, hogy addig tétlenkedünk. Blogunkon továbbra is pörögni fog az élet, érdekesebbnél érdekesebb írmányokkal találkozhattok ott a nyár folyamán is. Visszatekintve a félév lapszámainra - beleértve ezt is - véleményem szerint sikerült mindegyiket izgalmas és hasznos cikkekkkel megtölteni. Személy szerint a kezdeti nehézségeken is kezdek már túl lenni. Jöttek új emberek, távoztak emberek, kitűzött feladat volt a következő generáció oktatása, útjuk egyengetése, hogy ne veszítsünk a színvonalból. Örömmel látom, hogy lapszámról lapszáma alig várjátok az újságot, és a legszebb egy közhiresnek az, amikor még le sem értünk a Z épülethez, már az oda szánt újság fele útközben elfogyott. Talán nem tudjátok, de nekünk egy mosoly olvasás közben, egy „De jó, van Közhir!” felkiáltás az igazi elismerés. Én a magam és a szerkesztőség nevében is köszönöm nektek a biztató szavakat, az elismeréseket és a visszajelzéseket!

Azt hiszem, már csöpög a nyál az oldalak közt, úgyhogy kicsit váltsunk témát. Ugyebár már május van, mikor ezt a lapszámot a kezetekben tartjátok, már lassan itt a nyár. Tudom, még merész dolog ilyenekről álmodozni, hisz még van egy rakás zh, pót zh, pót-pót zh, és nem utolsó sorban egy vizsgaidőszak. Ennek ellenére úgy gondolom, már-már lehet tervezgetni. Vannak, akik nyári munkát ke-

resnek a forró hónapokra, nekik is adunk hasznos tanácsokat, de azok számára is tartogat tippeket az újság, akik a fesztiválok rengetegében vesznek el az iskolamentes időszakban.

Most nem találkozunk nyomdai körülmények közt egy jó ideig, de tudnotok kell, hogy szeptembertől igyekezni fogunk kissé felfrissülni, új, saját készítésű, érdekes dolgokkal jelentkezni, melyek már-már tútesznek azon, hogy havonta egyszer 32 oldalt végig tudsz böngészni. Ennek előfutára az új blog, melyet az Index szakemberei segítségével (akik szintén kísérleteznek még az új blogrendszerral) együttesen fejlesztünk, és szeretnénk elérni, hogy nyáron már egy tökéletes felületen élvezhessétek a digitális tartalmainkat.

Nincs más hátra, mint jobbra vagy balra, kívánok nektek sikeres zhsakat, vizsgákat! Nem utolsó sorban pedig köszönöm a Közhir csapatának ezt a fantasztikus félévi teljesítményt, melyet harmincnégy cikkíró, négy olvasószervező és egy tördelő vitt végig. Végül pedig ejtsünk szót a designról is, mely a MűTerem kiváló tagjainak kézjegye, és külön köszönet illeti Balut, aki egy-egy címlapért éjszakákat virrasztott át!

A könnyes búcsú után tehát találkozunk szeptemberben, az egyetemi újságos ládáiban!

Stefipeti



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, kozhir.blog.hu

Készült 700 példányban

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

Felelős kiadó:

Majkut Laca László

Felelős szerkesztő:

Greksa Greki Bence

Kari lap felelős:

Farkas Tímea

Főszerkesztő:

Stefán Megtisztulva Péter

Főszerkesztő-helyettes:

Bortei-Doku Mindensmerősöm Shaun

Rovatvezetők:

Ádám Pajzánkodunk? Zsuzsa

Bortei-Doku MárDiplomázik Shaun

Stefán MaHuszzonegy Péter

Zentai SzeretekTúrázni Zsófia

Tördelőszerkesztő:

Páni Ádám János

Olvasószervezők:

Hajdu Harmadiknévtelen Marcell

Kecskeméti ReadySteadyGo Bódog

Tenk Grammarnazi Csaba

Waszlavik Rajzoló Eszter

Design:

Kersity Milán

Kiss Flóra

Polgár Dávid

Terjesztési felelős:

Kovács Balázs

Írták:

Balogh Fülesbagoly Bianka

Boczor Boci Eszter

Kovács Jutalomjáték Balázs

Mácsai Mindjártvége Domonkos

Pölczman Balázs

Sándor Wellness Zsolt

Somogyi Harcos Imre

Tóth Csilla

Nyomás:

Multiszolg Bt.

2600 Vác, Kandó K. u. 20/B.

Tel: 27/502-765, Fax: 27/502-766

E-mail: info@multiszolgbt.hu

A katedra másik oldalán – Interjú Bánfi Miklóssal

Mostani számunkban a Közlekedésüzemi Tanszék egyik doktorandusz hallgatóját, a sokunkat oktató Bánfi Miklóst kérdeztem mindennapokról, oktatásról és munkáról.



Mutatkozz be, kérlek, mesélj magadról egy kicsit!

Bánfi Miklós Gábor vagyok, 1987-ben születtem Körmenen. Szentgotthárdon nőttem fel, általános iskolába is oda jártam, majd Szombathelyre nyertem felvételt egy egyházi középiskolába. 2005-ben én is - mint sokan - sikeresen leérettségiztem, majd szerencsére a Műegyetem Közlekedésmérnöki Karára is bejutottam. Itt a karon 2010-ben végeztem, bár egyes tárgycsoportok abszolválásával voltak problémáim, ami miatt fennállt a veszélye annak, hogy nem tudom időben, tehát öt év alatt elvégezni az iskolát, de végül is nagy nehezen behoztam a csúszást és a lemaradást, így nem kellett ráhúznom az öt évre. Azóta doktoranduszkodom a Közlekedésüzemi Tanszéken.

Gyakran megkérdezem emberektől, mert nagyon érdekel: miért pont közlekkar?

Tulajdonképpen mindig is érdekelt minden, ami közlekedik. ☺ Nem kimondottan és egyedülállóan csak a vasút érdekelt, világéletemben szerettem az autót meg úgy alapvetően mindent, ami gurult.

Volt esetleg valami más alternatíva az életemben, hogy ha netán nem közlekedésmérnöki kar, akkor egy másik iskola?

Igazából a matematika volt a kedvenc tantárgyam, így még szóba jöhetett, és meg is jelöltem második helyen az alkalmazott matematikát, tulajdonképpen biztosan az sem lett volna rossz! Viszont nagyon örülök, hogy ide felvettek, és itt diplomázhattam, mert szeretem ezt a kart, meg alapvetően mindent, ami itt van.

Ha jól tudom, itt a tanszéken leginkább TDK-dolgozatok és diplomamunkák konzulenseként tevékenykedsz. Hogyan állnak hozzád a hallgatók: keresnek és kérnek segítséget egyébként is, vagy csak úgy-mond muszájból?

Keresnek, időről időre egyre többen, úgy érzem, jó a viszonyom azokkal a diákokkal, akikkel együtt dolgozom. Igyekszem mindig segítséget nyújtani, főleg azokban a témákban, melyekben már alaphangon jó ötletekkel érkeznek hozzám a konzultálni akarók. Mindig igyekszem úgy segíteni, hogy főleg azokat az alapötleteket ragadják meg, amelyekkel tényleg érdemes foglalkozni. Onnantól pedig már elég jó a tendencia, általában nem kell túl sok energiát befektetnem egy-egy ilyen hallgató úgy-mond jó útra terelésébe, mert tudnak önállóan dolgozni, és nem kell utánuk járni, hogy csinálják a dolgukat, hanem tudják maguktól is, hogy milyen tempót kell diktálniuk, és milyen minőséget kell letenniük az asztalra. Ilyen téren viszonylag szerencsésnek érzem magam, mert akik eddig megfordultak nálam ez ügyben, szinte kivétel nélkül mindannyian lelkiismeretes, haladni akaró és igyekvő emberek voltak.

Ha már ott tartunk, hogy haladni akarás és igyekvés, te melyik kategóriába sorolnád az egyetemi énedet? Bulizós

és örökmozgó voltál, vagy inkább tanuló és otthonülő?

Én a kettő között valahol félúton mozogtam, illetve mozgok még mindig. Nagyon szeretem a bulikat, viszonylag sokan ismernek a hallgatóság köréből is, mondhatni úgy is, hogy megfordultam már jó pár egyetemi szórakozóhelyen, és nem vetem meg a nagy bulikat vagy a barátokkal való összeülést. Viszont ha tanulni kellett, akkor nem volt mese, leültem és tanultam, ameddig csak kellett: olyankor az került előtérbe, és nem fordítottam másra különösebb energiát és figyelmet, csak arra.

Elég sokan dolgoztok ezen a tanszéken, és viszonylag ismertek vagytok a hallgatók körében. Milyen a kapcsolatot az itt dolgozókkal, illetve milyen általánosan a hangulat az itt oktatók között?

Talán nem hazudok, ha azt mondom, példaértékű. Nagyon jó a viszonyom mind a fiatalabb, mind az idősebb korosztállyal, de ez nagyjából az egész tanszékre elmondható. Általánosságban így tényleg csak pozitív jellemzőket tudnék mondani ezzel kapcsolatban.

Konkrétan mivel foglalkozol itt a Z épület 6. emeletén?

A szakterületem a vasúti közlekedés, azon belül is leginkább a vasúti személyszállítás, annak európai uniós



elvárásokhoz igazítása. Ezen belül leginkább újszerű technológiák alkalmazási lehetőségével, és az elővárosi és városi közlekedés összehangolásával foglalkozom.

Milyen tantárgyakat oktatasz?

Közlekedési technológiát és vasúti üzemtant oktatok BSc-n, MSc-n pedig közlekedési üzemtant.

Nem biztos, hogy a legjobb kérdés, de hogy érzed, miként viszonyulnak a diákok az általad tartott tárgyakhoz, illetve hogyan viszonyulnak hozzád?

Legtöbbször közlekedési technológiáról ismerhetnek, mert ott a gyakorlatok felét én tartom, így egy viszonylag nagy hallgatóközönség fordul meg az óráimon, ezáltal pedig elég sokan ismernek. Az a tapasztalat, hogy a technológia azért egy eléggé kedvelt tantárgy, szokták szeretni az emberek, még ha idén volt is egy kis miséria vele. Főleg azért beszélünk úgy erről, mint egy szerethető és tanulható dolog, mert kedvelik az emberek, hogy ki kell menni mérni, új dolgokat látnak és ismernek meg. Nem kell folyamatosan minden gyakorlat alkalmával a teremben ülni és írni, mint a gép, hanem kimennek egy-egy héten mérni egy megadott helyszínre, és ott igazából mindenféleképpen találkozhatnak, így nem unják meg, és elkezdnek érdeklődni. Hogy hozám miként viszonyulnak? Remélem, jól. A vicceimen azért néha szoktak nevetni, ami mondjuk úgy, hogy pozitív. Bízom benne, hogy meg vannak velelem elégedve, bár az igaz, hogy még nem láttam a legutolsó OHV eredményeket...

Ha ledoktorálsz, és mondhatni, végleg felállsz az iskolapadból, mik a terveid? Szeretnél itt maradni a tanteremben oktatóként, vagy esetleg kacsintgatsz más munkahely felé is?

Az A terv az, hogy maradok.

És a B terv?

Az még várat magára. ☺

Gondolom, azért így huszonevesen van némi szabadidőd, még ha sok időt is töltesz a munkával és az iskolával. Mit csinálsz ilyenkor legszívesebben?

Nagyon szeretem a sportokat, de sajnos az üzésükre kevés lehetőségem marad. Labdaközpontú vagyok: fociz-

ni, kézilabdázni, kosarazni mindig szerettem, bár egyikben sem vagyok túl tehetséges. A legnagyobb probléma az szokott lenni, hogy olyan időpontot találunk az ismerősökkel, ami mindenkinek megfelelő lenne. Úgyhogy általában marad a sportesemények követése a tévében vagy interneten keresztül, illetve az európai és amerikai focis játékok sem elhanyagolhatók.

Nem tévedek abban, hogy tagja vagy a Közlekedéstudományi Egyesületnek is, ugye? Annak keretein belül mit csinálsz?

Nem, nem tévedsz, tényleg tagja vagyok 2008 óta. Hogy mit tevékenykedek ott? Tulajdonképpen nem sok mindent, mert szinte minden időmet leköti a Közlekedésüzemi Tanszék.

Pontosan egyébként mivel is foglalkoznak ott?

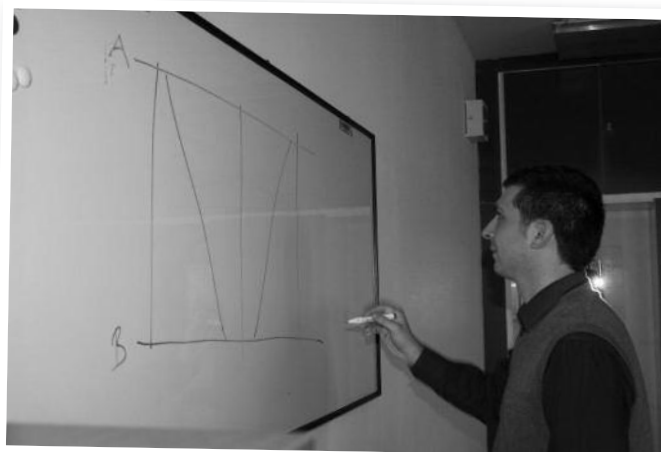
Ez egy olyan egyesület, ami a közlekedéssel foglalkozó embereket gyűjti össze, segíti a tagok közötti kommunikációt: nagyon sok konferenciát tartanak, és próbálják fejleszteni, jobbra tenni a közlekedést vagy az azzal kapcsolatos dolgokat. Ezekon a konferenciákon egyébként elég komoly beszélgetések és viták szoktak folyni, ebből is látszik, hogy aki részt vesz egy ilyenben, az elég komolyan veszi a közlekedés iránti érdeklődését és szeretetét.

Mint időben egyetemem végző és szinte egyenesben végighaladó embert kérdezlek: jó tanács vagy valami óriási titok ahhoz, hogy hogyan lehet időben elvégezni az egyetemet azon kívül, hogy tanulni kell?

Huh... hát azoknak, akik megbuktak valamilyen zárthelyin vagy vizsgán, amelyiken én átmentem, mindig azt mondtam, hogy ha nagyon akarták volna, akkor meg tudták volna csinálni. Körülbelül jó tanácsnak tűnt, hogy ha bejártak volna órára folyamatosan és szinte hiánytalanul, és ott figyeltek volna arra, amit a tanár mond, és esetleg még jegyzeteltek is

volna, és netalán még a kiadott házi feladatokat is megoldották volna, önállóan vagy akár segítséggel is, akkor simán meg lehetett volna csinálni az adott zh-t vagy vizsgát. Persze ez nem feltétlen volt mindig igaz rám sem, nekem sem volt mindig elég, néha még tanulással együtt sem. De azért azt tuti jó dolog megfogadni, hogy ha egy tanár azt mondja órán, hogy „Na fiatalok, ez és ez az anyag szinte biztos, hogy benne lesz a zh feladatsorban!”, akkor azt érdemes leírni és jól az eszébe vésni az embernek, sőt, az sem egy utolsó dolog, ha jól megtanulja az ember, mert ha egy oktató, akinek bármi köze is van a tárgyhöz, azt mondja, hogy erős a gyanú, hogy ez kérdés lesz, akkor bizony tényleg szinte biztos, hogy valamilyen formában azt a részt számon fogják kérni. A lényeg az, hogy ha tanulni kell, akkor tanulni kell!

Köszönjük, igyekszünk megfogadni a jótanácsokat!



Láthatjátok, kedves hallgatótársaim, egy fiatal oktatónk azt mondta, meg lehet csinálni, pedig neki még viszonylag friss az élmény. Úgyhogy tanulásra és hajtásra fel, itt a második zh-időszak, most még be lehet hozni azt a bizonyos kisebb-nagyobb félév elején elszenvedett lemaradást! Hajrá mindenkinek, kívánok minél több sikeres zh-t és vizsgát!

Jó tanulást a közlekesnek!

Zs



Interjú Varga István dékánjelölttel

Az aktuális kari dékáni tisztújítás kapcsán kérdeztem Varga István dékánjelöltet munkájáról, a karon belül végzett tevékenységéről és jövőbeni terveiről.



Kérem, mutakozzon be!

Varga István vagyok, a Közlekedésautomatikai Tanszék docense. 1997-ben végeztem itt a karon, és utána az MTA Sztakiban helyezkedtem el főállásban, valamint mellékállásban maradtam itt a Műegyetemen. Ez januárban fordult meg, tehát most már az elsődleges munkahelyem a BME.

Mi inspirálta arra, hogy a tisztújítás alkalmával megpályázza a vezetői posztot?

Dékánhelyettesként bekapcsolódtam az egyetemi folyamatokba, és átláttam a belső működésünket. Úgy gondoltam, hogy azzal a tudással, amit sikerült magamévá tenni és magammal hozni, érdemes megpróbálnom pályázni. A kollégák is biztattak, illetve úgy érzem, hogy megoldást tudnék ajánlani a kar jelenlegi problémáira.

Ha már a problémákat említette, hogyan látja, és értékeli a kar gazdasági és oktatási helyzetét az egyetemen belül?

Sajnos évről évre csökken a központi költségvetésből kapott bevételünk, ez leginkább a kari oktatási teljesítményünk csökkenéséből adódik. Ezt a hallgatók-kredit értéke adja, ami folyamatosan csökken.

Mit gondol, ennek mi az oka?

Magának a belső elosztási rendszernek is vannak visszasságai, mert

valamilyen szinten úgy mond bünteti, ha kiscsoportosan, laborfoglalkozások keretein belül oktatunk, és inkább a nagy hallgatószámú előadásokat részesíti előnyben. De érdekes módon például a Gépészmérnöki Karon nem csökkent ez az oktatási teljesítmény, tehát nem lehet azt mondani, hogy ez kimondottan a mérnök karokon jelentkezik. Véleményem szerint nálunk az a legnagyobb és egyben legfájdalmasabb probléma, hogy az MSc-s hallgatók csak nagyon kis számban vannak jelen a karon. A BSc-s hallgatók száma megfelelő, a hagyományos képzés lassan kifut, viszont nincsen kellő mértékű MSc-s utánpótlás.

Igen, ezt mi is látjuk, hogy a hallgatók elmennek máshová MSc-re.

Az még nem is volna akkora baj, hogy máshová mennek; viszont más karokról, egyetemekről meg nem jönnek ide MSc-zni, és ez így már bizony nagy probléma.

Ha sikerrel jár, és Ön töltheti be a dékáni posztot, milyen tervei vannak a jövőre nézve?

A gazdasági egyensúlyunk, az oktatási versenyképességünk és tudományos teljesítményünk javításán fáradoznék, valamint törekednék rá, hogy az MSc képzésünket vonzóvá tegyük a hallgatók számára. Ehhez a felvételi rendszerünkön is kellene változtatni, mert bár évek óta könnyítünk rajta, de még így is elég nehéznek bizonyul. Más karokon az ott végzett BSc-ssek könnyebben be tudnak jutni az adott MSc-re. Másrészt azt is felül kell bírálunk, hogy az oktatásunk mennyire jó, a visszajelzésekből tudjuk, hogy vannak átfedések egyes tantárgyak között, illetve az MSc-n gyakori, hogy ismétlések fordulnak elő. Alapvetően vonzóvá kell tenni a tananyagot, de ennek látszódnia is kell, amit a megfelelő PR-tevékenységgel lehet elérni. Ha csak a honlapunkat nézzük példának okáért - mert ugye a fiatalok már szinte minden információt innen szereznek be -, be kell vallani, hogy onnan nem túl barátságos és perspektivikus kép rajzolódik ki a karról.

Hogy véli, mennyire felkészültek az alap- és a mesterképzésen résztvevő hallgatók?

Amikor én idejöttem a színötös bizonyítványommal, nem vettek fel automatikusan, felvételiznem kellett. Aztán utánam már négyes átlaggal is felvettek mindenkit. Úgy látom, hogy csökken az a tudásanyag és felkészültség, amellyel a diákok ideérkeznek, de az is igaz, hogy az engem oktató idősebb professzorok is ugyanezt mondták rólunk. Nyilván változik a világ, egyre komplexebb a minket körülvevő tér, vannak a mai hallgatóknak olyan képességeik, melyekkel mi nem rendelkezünk, viszont a természettudományos ismereteik hiányosabbak, és ez bizony rányomja bélyegét a műszaki oktatásra. Sokszor észreveszem, hogy nagymértékű piacorientáltság jellemzi a mai hallgatókat, sokat mérlegelnek, hogy vajon az adott végzettséggel, ismeretekkel mire mennek, hol tudnak elhelyezkedni, milyen körülményeket biztosít az majd később számukra. Sajnos ma nem elsődleges az egyetemre bejárás és óralátogatás, sokan dolgoznak az iskola mellett, és emiatt is hanyagolják a tanulást.

Ön szerint mivel érhető el, hogy továbbra is az ország élén járó egyetemei közé tartozhassunk, illetve elsők lehessünk?

Ez nagy felelősség, és nehéz feladat mindannyiunk számára. Egyre nagyobb a verseny mind belföldön, mind külföldön. Itthon a színvonalas elméleti oktatásunk és tudományos teljesítményünk révén még őrizzük az elsőségünket. A kutatóegyetemi programunk tovább erősíti ezt, de emellett természetesen fontos gyakorlatközelű hallgatói munka támogatása is.

Mi szükséges ahhoz, hogy mi is hasonló sikereket érhessünk el, mint Ön vagy a kollégái?

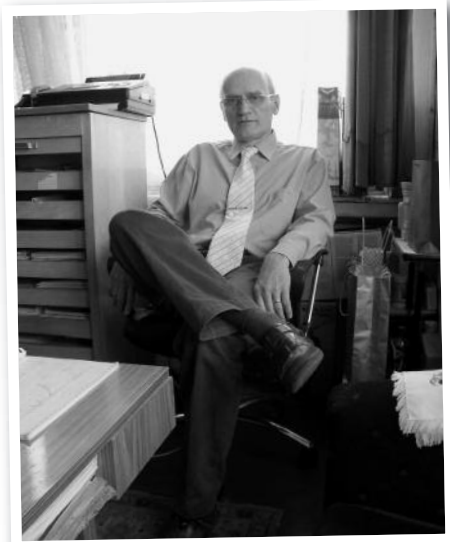
Elkötelezettség mindenekelőtt. Ahhoz, hogy valaki sikereket érjen el, fontos, hogy komolyan vegye azt, amibe belekezdett, és foglalkozzon vele, időt és energiát nem sajnálva.



Zs

Interjú Szabó András dékánjelölttel

A másik dékánjelölt Szabó András, a Vasúti Járművek és Járműrendszeranalízis Tanszék jelenlegi vezetője. Interjúnkban elmondja, hogyan látja a kar működését, és milyen céljai lennének, ha ő vezetné a következő ciklust.



Kérem, mutakozzon be!

Szabó András vagyok, a Vasúti Járművek és Járműrendszeranalízis Tanszék docense, és jelenleg a tanszék vezetője. A karral 1974-ben kerültem kapcsolatba, amikor felvételt nyertem a gépészmérnöki szak vasút-gépész ágazatára. 1979-ben a karon szereztem gépészmérnöki oklevelet, és a Ganz-MÁVAG Mozdony-, Vagon- és Gépgyárban helyezkedtem el tervezőmérnökként. Három év elteltével megpályáztam Vasúti Járművek Tanszékén kiírt tanársegédi állást, így 1982-től folyamatosan egyetemi oktatóként végzem munkámat. 1994-től a Vasúti Járművek Tanszéken előbb tanszékvezető-helyettes megbízatást kaptam, majd 2009-től a tanszékvezető lettem. 1997-től napjainkig folyamatosan ellátom az oktatásért felelős dékánhelyettesi pozíciót.

Miért indult a tisztújításon?

A kar szempontjából elég sok időt töltöttem a vezetőségében, és úgy gondolom, elég sok tapasztalatot szereztem, hogy a következő időszakban továbbbírhassam a kar ügyeit.

Mit gondol, nehézséget okozna Önnek a váltás a helyettesi posztról?

Különösebben nem. Oktatásért felelős dékánhelyettesként főképp az oktatással kapcsolatos ügyekkel foglalkoztam az elmúlt 15 évben. A meg-

beszéléseken nagyjából átláttam, hogy a dékáni tevékenység mivel jár. Igaz, más a feladat, sokkal több gazdasági és személyzeti jellegű problémával kell szembenézni. Ebben még csak annyi tapasztalatom van, amennyit tanszékvezetőként szereztem.

Milyen tervei vannak a jövőre, ha Ön töltheti be a dékáni posztot?

Megítélésem szerint karunk jelenlegi képzési struktúrája megfelel a járműipari és a közlekedési vállalatok, társaságok elvárásainak. Egyik legfontosabb feladat a képzések megszilárdítása. A BSc képzés már egy ideje folyik, de az egyik része még csak most fog kezdődni. Fontosnak tartom a tananyagok rendszeres karbantartását, az állandó ellenőrzését, és ha szükséges, azok módosítását. Az MSc képzésen még kevés a tapasztalat, de már itt is kellene egy-két ponton változtatni. A jó képzés másik feltétele a jegyzetellátottság. A jelen időszakban sikeres pályázat eredményeképp sikerült jelentős előrehaladást elérni a kari járműmérnöki BSc képzés írott tananyag-ellátásában. Keressük az utat, hogy a többi szak, főképp a szakirányok jegyzetellátását tudjuk biztosítani.

Szeretném felélnékíteni a kari tudományos tevékenységet és a kutatásokat. Ennek fontos eszközei lehetnek az ipari kapcsolatokból származó tanszéki projektek és kutatási munkák.

Fontosnak tartom a hallgatói előrehaladás javítását. Szerintem a jelentkezettek legalább kétharmada el tudja végezni az egyetemet, de jelenleg a kari képzésekben igen magas a teljesítés nélküli tantárgyfelvetelek száma. Ez rossz mind a hallgatóknak, mind az oktatóknak. Szeretném a már bevezetett, a közeljövőben bevezetésre kerülő, és a közben kifutó képzések oktatásának összehangolását is megoldani. Több lényeges pontot is felsoroltam a pályázatomban, ez a kar honlapján elérhető.

Ön szerint hogyan lehetne közelebb hozni a hallgatókat a nagybetűs élethez?

Ennek több formáját látom, ilyenek például a tanulmányi kirándulások. A diákoknak minél több alkalmat kell keresniük arra, hogy tájékozódjanak az iparban. Egy fél óras látogatással több gyakorlatot lehet szerezni, mint egy óras magyaráztatással vagy filmvetítésekkel. A másik, hogy a hallgatók szakmai gyakorlatok keretében jussanak el vállalatokhoz. Érezzék, hogy azok az ismeretanyagok, amelyeket elsajátítottak az egyetemen, hogyan fordíthatók le a mindennapok nyelvére. A harmadik terület a kutatások: a tanszékek próbálják meg a hallgatókat bevonni ezekbe. Ez nem könnyű feladat, mert ezek a projektek általában nem nyáron vannak, hanem évközben, amikor a zárthelyik miatt amúgy is elfoglaltak a hallgatók. Az oktatásban is próbálunk több, iparban jártas vendégoktatót alkalmazni.

Ha megválasztják, marad a tanszékvezetői pozícióban?

Próbálom a kettőt együtt ellátni, remélem, nem ütközöm akadályba.

Ön szerint mivel érhető el, hogy továbbra is elsőik maradjunk a járműtechnika, a közlekedés és a logisztika területén?

Egyre nagyobb a kihívás, alakulnak új felsőoktatási képzések ország-szerte, de ilyen, a három ágazatot átfogó szak csak nálunk van. Továbbra is tartanunk kell magunkat az elvárásainkhoz. Mérlegelni kell, hogy most sok hallgatónk legyen, akiket kevésbé tudunk felkészíteni, vagy kevesebb, akik a Műszaki Egyetem magas színvonalát tudják tartani. Én az utóbbi állásponton vagyok.

Mit üzen a hallgatóknak?

Próbáljanak meg jobban koncentrálni az egyetemi tanulmányokra. A kreditrendszer kicsit elkényelmesíti a résztvevőket: „Ha most nem sikerült, majd megyek legközelebb!” De egy-két év után a hallgatók is rájönnek, hogy ez nem így működik. Nem könnyű, keményen és sokat kell tanulni. A legkisebb befektetéssel ezt az órai részvétellel, a feladatok határidőre teljesítésével lehet elérni.



Dondó

Hajtányverseny 2012

Még ki sem hevertük a túra, a sportnap vagy a Mystery Gang koncert fáradalmait, április 2-án hajnali 1-kor eldőrdült a start-pisztoly, szerencsére csak képletesen szólva. Ezzel kezdetét vette a Kari Napok egyik „legközlekesebb” programja, az idén nyolcadik alkalommal megrendezett Hajtányverseny.

A megmérettetést megelőző három nap elég volt az elsősöknek, hogy felmérjék, mi vár(hat) még rájuk a hét folyamán, illetve a felsőbb éveseknek, hogy ráhangolódjanak a kari napokra, és hogy utolsó emlékeket szerezzenek néhány napra előre.

Az előrelátó csapatok valószínűleg a hajtány elkészítésével kezdték meg a felkészülést a kari napokra, mivel ez a feladat bizonyult a legmunkaigényesebbnek. Persze, ha a tavalyi hajtány még mindig sínrekész állapotban volt, akkor elég, ha a dizájnt módosították az évfolyam imidzsének megfelelően. A verseny biztonságának érdekében április 1-jén egy szakértői testület tüzetesen átvizsgálta a résztvevő csapatok hajtányait (összesen hetet), illetve megbizonyosodott a versenyszabályzatban leírt feltételek teljesüléséről.

A délután rendezett sörváltó és a filmszinkron alatt bevitt „üdítő” mennyisége (is) hozzájárult az esti Mystery Gang és Nyughatatlan koncertek sikeréhez, amely teljes hangerevével dübörgött végig a kollégium folyosóin. A kipihentség hívei viszont előrelátóan kihagyták a koncerteket, hiszen tudták, hogy az este nem egy hajnali HaBár-bulival fog folytatódni...

Hétfő reggel, hajnali fél egykor a gyanútlan Szabadság híd már csak arra eszmélt fel, hogy nyüzsgő rajta a sok egyetemista, akik mind közlekkarosnak vallják magukat. És ez még csak a kezdet! A kollégiumnál sínre helyezett hajtányok végiggurultak az utcán kiabáló és jókedvű fiataloktól övezve, aztán a híd végénél újra összegyűltek. A lassú várakozás percei következtek: utolsó simítások a díszítésen, utolsó fékpróbák, és persze a pánik, ha valami az utolsó pillanatban meghibásodott.

Mielőtt azonban a versengés megkezdődött volna, a kézzel készült csodajárgányok felvonultak a pályán, afféle próbakörként. Az építők külön-

böző meghajtási technikákat választottak: valamelyik járgányt úgy kellett tekerni, akár a vízibiciklit, mások nemes egyszerűséggel magát a biciklit építették bele a járműbe. A hajtányok kényelmi foka is változó: némelyiken a két hajtó és a két „rakomány” is kényelmes ülésekben terpeszkedhetett; valamelyiken azonban a potyautasnak jól meg kellett gondolnia, hogy hova is helyezi el a súlypontját az alig fedett vázon.



Bár az időmérés a híd egész hosszán történt, a hideg ellenére is nagy számban összegyűlt nézők nagy része a híd közepénél álldogált, de lézengő (és egyáltalán nem szomjas) szurkolók a pálya egész hosszán fellelhetőek voltak. A tömeg egy része, nyilván a jobb rálátás érdekében, a tartószerkezetre is felmászott. Középtájon állították fel a dj-pultot, később a dobogót is, és Fittikém is innen lelkesítette az összegyűlt tömeget és közvetítette az eseményeket.

A verseny menete a következőképp alakult: két-két hajtány száguldosott végig a két sín páron egymással és az idővel is versenyezve, hogy a leggyorsabb hajtány díját elnyerhesse. A pálya elejét és végét egy-egy Red Bull feliratos ív jelezte, ami komoly fejtörést okozott az elsőéves csapatnak, mivel a hajtány díszítésével együtt nem fért el alatta, így meg kellett szabadítani azt annak felső részétől. Néhány csapatnak ennél súlyosabb problémái is akadtak a hajtányukkal, de általánosságban elmondható, hogy minden csapat örült, mikor az első megtett hossz után mért időt szerzett. Főleg, ha lehagyták a szomszédos sín páron haladó ellenfeleiket!

Két gyorsasági futam után a mért eredmények összesítése, majd maga az eredmények kihirdetése következett. A dobogó harmadik helyére az Atka és a Sörkorszaki szakik egy tagja állhatott fel, a második helyet pedig a későbbi győztes csapat, Balu kapitány és a Top Ganék szerezték meg. A leggyorsabb hajtány építőinek idén a Dzsihad Joke-

ék bizonyultak. Nyereményük egy nagy tálca az év végi hajtásban leggyakrabban fogyasztott italból (nem, nem sör): Red Bullból!

A kései (vagy inkább korai) fekvés után minden tisztelem azoké, akik reggel felkeltek, és iskolába mentek, ahol bóbiskolás nélkül végigütköztek az aznapra tervezett

előadásokat. Tapasztalatom szerint azonban többen voltak azok, akik a hétfő délutáni négyórás vetélkedő miatt másztak csak ki az ágyból, és a hét további részében is követték egy közismert dal ideillő sorát: „Be nem teszük a lábukat most az egyetemre!”

Zsófi



Balu Kapitány és a Top Ganék

Zsákai Balázs, a. Balu vagyok, a kar hatodéves (igen, 6) hallgatója, aki most megpróbál Nektek néhány emléket összekaparni április első hetéből.



Február elején a HaBárban megkeresett O'rlando barátom, hogy mit szólnék egy esetleges jelöltséghez az idei Kari Napokon. Felmerülő fenntartásaimat a véreben garázdálkodó etanol gyorsan eloszlatta, és nagy mosollyal bölintottam rá a felkérésre. Összetrombitáltuk az ex-skótokat, és az első csapatmegbeszélésen szavazással, illetve önkéntes alapon megválasztottuk a tisztségeket. Így vált oldalbordámmá Payrits Ildi, kontaktommá pedig Tóth Csillu. A csapat neve addigra már-már elfogadottá vált, és hivatalosan is megalakultunk Balu Kapitány és a Top Ganék névvel.

Aztán eljött a március 13., mi pedig egy lelkes kis társasággal birtokunkba vettük a ferihegyi Repülőgép Emlékparkot, hogy a helyszínen bevitt alkohol által generált forgatókönyvnek megfelelő jeleneteket fel tudjuk venni egy volt malévos Tu-154-es társaságában. A Vatera-alapú pilótaöltönyben a „Nagyfarkas” kapitányi ülésében fogott el először az érzés, hogy most tényleg valami olyasmire készülünk, ami - amellet, hogy hatalmas bulinak ígérkezik - témájában nagyon közel áll a szívemhez.

Március utolsó szerdáján tartottuk a Szervezők vs. Jelöltek esélyki-egyenlítő focit, melyen világossá vált, hogy remek hangulatú hétnek nézünk elébe. Az első kontaktülésre Encivel elkészítettük a kötelezően leadandó tárgyakat is. Minden sínen - akarom mondani, futópályán - volt.

Évfolyamunk utolsó karinapos csapatával a végláthatatlan buli és a szüntelen arconpörgés reményében

kezdjük meg a bevonulók sorát péntek este. A nyitóbuli parádésra sikerült, a Vis Maior egy kiváló koncerttel szórakoztatta a díszteremben összegyűlt közönséget, ahol a csapat indulója is felcsendült élőben!

A szombati túrán kellemes meglepetés volt viszontlátni a rengeteg volt évfolyamtársat, és a hűvös idő ellenére mindenki jól szórakozott. A vasárnap nagyrészt a sportok jegyében telt, a délután fénypontja a gépátvétel volt. A Szabadság híd megszállása előtt a filmszinkron hozta a várt minőséget, és az előző hajnali alkoholmámor közepette megkreált hangok töltötték be a dísztermet egy rövid időre. A Mystery Gang fergeteges bulija után birtokunkba vettük a hídát, ahol Kukuk Laci vezetésével a második helyen landoltunk.

Hétfőn ötfős bandával vágtunk neki a négyórás vetélkedőnek, melyet a létszámhoz képest eredményesen teljesítettünk. A nap csúcspontját a filmszemle jelentette, ahol az eddigieket is meghaladóan színvonalas és humoros filmek szórakoztatták a nagyérdeműt. Hihetetlen érzés volt, amikor pár órával később megtudtam, hogy idén a mi filmünket értékelte a zsűri a legjobbnak! Azt hiszem, akkor éjjel is jelölre ittam magam...



A keddi napon került sor az O'rlando-próbára, melytől nagyjából két hete rettegettem... Szerencsére meggyőztük a csapattársakat, hogy vegyük lazára, így kissé könnyebb feladat volt legyűrni a spenótos-tejes-tor-más finomságokkal fűszerezett ivópróbát. Este szomorúan konstatáltam, hogy az áltudományos előadás nem fog teljes létszámmal lezajlani, de amit Bicsák „áldoktor-PhD” Gyuri produkált a pódiumon, kárpótolt mindenért!

A szerdát Mr. F(x)dx-szel indítottuk, majd egy kis pihi után következett az Aranykerék. A belső feladatok kapcsán meg kell említenem Bambit, Mátét, Mogyit, Pitét és Tücsit, akik végigvitték a csapat nevében az estét. Nem irigyeltem őket. ☺ A dísztermi programok után csatlakoztam a külső kerék központjához, majd a végleges helyszín ismeretében mi is autóbá pattantunk, és a többiekkel karöltve igyekeztünk megtalálni az elrejtett kereket. Mikor Cápa rátalált, tudtam, a csapat álma - hogy egyszer filmet nyerjünk és kereket találjunk - az idén végre beteljesült!

A csütörtöki portyán a csapat hozta szokásos formáját, és az eredményhirdetésig már csak az extra sörváltók voltak hátra. A népszavazás után rövid időre kiürült a díszterem, majd elérkezett a várva-várt pillanat. „A 31. Közlekkari Napok győztese: Balu Kapitány és a Top Ganék!” Anyukám szerint jól fogalmazok, de azt tényleg nem tudom szavakkal leírni, amit a színpadon éreztem, mikor TsoTso és Chip a magasba emelték a kezem. Azt ígértem, emlékeket szedek össze Nektek, azok nagyjából itt érnek véget.

A győzelem szerencsén, kitartáson, összhangon, tapasztalaton múlik: teljesen mindegy, hogy nekünk ezekből melyik jutott, maroknyi csapattal remek hangulatban, görcsölés nélkül buliztunk végig egy felejthetetlen hetet Veletek, és egy ilyen közösségben csak ez számít igazán!

Köszönöm minden jelölttársamnak, hogy nem a véres küzdelem, hanem a békés alkoholizmus rögző útján vezette a csapatát! Köszönöm Ganék, hogy ilyen jó csapatom voltatok, és egy hétre valóra váltottátok az álmomat, és kapitány lehettem a saját gépünk fedélzetén!

Továbbra is úgy gondolom, hogy a legjobb csapat, melynek életem során részese lehetek, a Közlekkar! Köszönöm Nektek, hogy én lehetek a harmincegyedik, sosem foglak cserbenhagyni Titeket!

Balu



Atka és a Sörkorszaki Szakik

Kovács Attila (a. Atka) vagyok. Az a szerencse ért, hogy én viselhettem a főkormányos-jelölt címet az első csapatban idén. Kicsit késve kezdtünk készülődni, és főleg az utolsó hetekben jó pár álmatlan éjszakánk volt, de sikerült összehoznunk egy klassz kis társaságot. A lelkesedés hatalmas volt 67 tagú csapatunkban, ezzel talán a legnépesebb brigád voltunk a Kari Napokon. Mindjárt az elején észrevetettük a csapatokkal, hogy minket nem lehet félvállról venni, sikerült mindjárt első nap a dobogóra verekednünk magunkat. A jó helyezésünkről nem mondtunk le, így a második naptól kezdve, büszkén tartottuk dobogós helyezésünket, pontosabban annak második fokát. Túrán is voltunk bőven, bár páran eltértünk a tervezettől, így Nagykovácsiban lyukadtunk ki.

A sportnapon is megcsillogtattuk tudásunkat: fociztunk, dartsoltunk, csocsóztunk és felestorpedóztunk. Este következett a hajtányverseny, ami még minket is meglepett: harmadikak lettünk, ami hihetetlen siker volt mindnyájunknak. Ezúton is köszönöm mindenkinek, aki részt vett a

hajtány építésében, hisz ez elsősorban az ő érdemük.

Hétfőn került sor a filmszemlére. A filmünkkel voltunk legjobban megkésve, az utolsó héten minden szabadidőnket feláldozva forgattunk, vágunk, kapkodunk. Ennek ellenére úgy érzem, hogy megneveltettük a jelenlévő közönséget.



Elérkezett az O'rlando-próba, amitől a leginkább féltünk, mivel inkább csak hírért hallottuk. Pozitív csatlódás lett számomra, akármilyen hihetetlen is, így visszagondolva egész jó buli volt. Helyezésünk se volt az utolsó, negyedik helyet értünk el. Következett a nagy nap, amibe viszont rengeteg időt, energiát öltünk, és sok embert mozgattunk meg: a külső

aranykerék. A tapasztalatlanságunk ellenére itt is jók voltunk, és már mi is az aranykerékért indultunk, mikor jött a hír, hogy Balu kapitány csapata megtalálta. A belső aranykerék is igazán izgalmas volt, főkormányos-jelöltként rengeteg jó feladatban vettem részt. Sajnos elérkezett az utolsó nap, minden emberünket megmozgatva hajtottunk egy esetleges első helyért, de semmi kétség, megérdemelten nyertek Baluék. Ezúton is gratulálok nekik, hihetetlen jól teljesítettek. De nem volt kisebb az öröm nálunk sem, hisz ez nekünk, elsősöknek egy győzelemmel felérő második hely volt: úgy gondolom, nem kis meglepetést okoztunk a többi évfolyamnak. Átéreztük a Kari Napok hangulatát, és ezúton is köszönöm minden csapattagnak a segítséget, a jó hangulatot. Garantáltan ott leszünk jövőre is, nagyon jól éreztük magunkat.

Atka



Szesszelírtók



Gyümi vagyok, a Szesszelírtók jelöltje. Mikor elvállaltam a jelöltséget, kicsit féltem, hogy kevés aktív csapattag lesz, illetve akik el fognak jönni, azok sem tudnak majd túl sok időt áldozni a Kari Napokra. Ennek két oka is volt: az egyik, hogy az évfolyamunkon igen sok a HK-s és a szervező, akik így a feladatok egy részéből automatikusan kiesnek, a másik pedig, hogy nyolcadik félévre a tanterv szerint már végeznünk kellett volna a BSc-vel. Így sokan vannak (vagyunk), akik már a végén járnak, és most már

sajnos nem fér bele sok bukdácsolás. Ennek ellenére kis futkározással, telefonálgatással (szinte) minden feladathoz sikerült rátermett embert találni. Az előkészületekkel is megvoltunk kissé csúszva: a hajtány, a póló és a film is majdnem az utolsó pillanatban készült el.

Az első néhány nap feladatainál kissé az érdeklődés hiányát éreztem a csapatban, viszont főleg a kari napok második felére mintha megjött volna a csapat kedve a kihívásokhoz (gondolom a csütörtöki dékáni szünet is besegített), így a végére jól teljesítettünk. Bár nem sikerült úgy, ahogy szeretnénk volna és amennyi energiát beleöltünk, annak külön örültem, hogy a filmünkben a régi főkormányosok és jelöltek közül többet is sikerült szerepeltetni. Nagyon nagy köszönet nekik!

Mostanra már tisztán látszik, hogy milyen feladatokban vagyunk rendszerint gyengébbek, ilyenek a

hajtány, a film, a túra. Ha ezekre oda tudunk figyelni, az eddigieknél még jobb eredményt érhetünk el. A kisebb kellemetlenségek ellenére nagyon élveztem a jelöltséget, nagy élmény marad számomra! Köszönöm a saját csapatomnak, hogy itt voltak, hogy a jelöltjük lehettem! Bár nem a legesztikusabb szokás, de nekem legjobban a csapatom beavatása esett. Nagyon örültem neki!

Köszönet a csapatoknak, hogy eljöttek és részt vettek, a szervezőknek pedig, hogy megrendezték a XXXI. Kari Napokat! A győztes csapatnak gratulálok, további hasonló sikereket, jó szórakozást kívánok nem csak nekik, de az összes csapatnak, résztvevőnek, szervezőnek!

Gyümi



Laka és a B közép SC

Lakatos András Rudolf a. Laka vagyok, az ötödéves csapat, a Laka és a B közép SC főkörmányos-jelöltje. Csapatunk nevéhez híven a huligánkodást és az ahhoz kapcsolódó minden egyéb más mocskolódást hajtottunk végre a Kari Napok alatt, amelyben óriási szerepet vállalt az ordítva hányás királya, Berta Zsolt a. Gerzson - aki egyébként a kontakt szerepét töltötte be -, Magyarország izonagykövete, Ablonczy Lajos a. Ably - húséges cicám. Amikor ez nyilvánosságra került, sokan csak fogták a fejüket, hogy miként lehet egy ennyire elmebeteg „vezérkarral” rendelkező csapatot összetenni. Ehhez jó tudni, hogy Gerzson antialkoholista életmódjának köszönhetően Szegedi Viktória, azaz Vikirálylány is besegített a munkában, majd esténként négykézlábas lett, mert nem tudta eldönteni, hogy Gerzson itta-e magát Lakára vagy Laka itta-e magát Gerzsonra.

A rövid sztorik után nézzük a többit. Történt, hogy a „Torkos csütörtököt” átnevezték O’rlando próbára, ahol mindenki kedve szerint fogyasztott el minden finomságot egy háromfogásos skót vacsorán.



A filmünk - a tavalyihoz hasonlóan - közönségszavazás lett, amiért köszönet a kameraman Szabó Vincének, Viktor, Téged meg utállak! ☺ Kijózanodásra alig volt idő, rögtön a bevonuláson történt rotytolás után a túrán folytattuk az aljasodást, amelynek tanulsága, hogy jó a vonaton a vécé. Elég foghíjas emlékeim vannak a rendezvénytől kapcsolatban, viszont egy

olyan jó érzés kering bennem, mintha valami világmegváltót tettem volna, pedig csak piáltam.

Úgy érzem, ismét egy feledhetetlen nyolc napot hagytunk magunk mögött, amelyen szerintem mi letünk a legbüdösebb és a legtöbbször intim testrészeket mutogató csapat. Jövőre ezt is kéretik pontozni. ☺ Hatalmas tisztelet a győrieknek, akik megmutatták, hogyan kell az ipart üzni 0-24-ben, Dr. Kokrehel úrnak, valamint hajtányosainknak.

Csapatom tagjainak, a szervezőknek - különösen annak, aki kiszedett az árokból - maximális tisztelet; hatalmas élmény volt, beittunk, bebűnőztünk úgy, ahogy az ágyék lüktet: kegyetlenül. *Egy pólód van, kari napos!*

Laka



Hubikék Sörpikék

Sziasztok! Tiszai Tibi vagyok, a Hubikék Sörpikék csapat főkörmányos-jelöltje, felépülő alkoholista. Mondjuk, egy hét után mindenki ezt mondhatja magáról, aki pedig nem, az rosszul csinálta.

Idén szerdán volt az esélyki-egyenlítő foci, melyen remekül éreztük magunkat, a labdát, később Föld anyánk hűvös szeretetét. Meg a forgását. Mindent egybevéve emlékeztető esemény volt, remek csapatépítő jelleggel. Sebaj, idegenben jó az X is.

Ezek után jött a nyitóbuli, a Vis Maior koncerttel, a beszámolókat szereztem remekül éreztem magam.

Másnap reggel mentünk túrára, idén a Pilist vettük be. A lakosság biztos örült nekünk. A turistaútvonalak szépek voltak, az avar nagyon kényelmes, összességében öt csillagot tudok adni Nagykovácsi vendéglátó egységeinek és a sajtos pulykamellnek. A nap végén a sörváltó már csak hab volt a tortán.

A vasárnap délután a sportról szólt, idén a felesszakkot leváltotta a felestorpedó. Ennek résztvevői nagyon

szépen néztek ki a „harc” után. (Az eredmény a tavalyival egyezett meg: sakkmatt.) Este a koncertek dobták fel a hangulatot, amit a hajtányverseny követett. Ezt már nagyon vártam, mert a tavalyi hajtányunk még a rajtig sem jutott el, ellenben az ideji gép - ami három nap alatt készült el - végigment, és a negyedik helyezést hozta el. Hétfőn a négyórásan elég furcsa dolgokat kellett begyűjteni - idén is...

A keddi programokat már nagyon vártam, de féltem is tőle egy kicsit, nekem ez volt az első próbám. Nem gondoltam volna, hogy *mindent* be lehet színezni zöldre, a környezetvédők álmái váltak valóra. A szerdai belső keréken nagyon jó programok voltak, születtek érdekes szerenádok, érdekes arcú emberek, érdekes eredetű piák. A külső kerekre idén a megszkottnával előbb megtalálták. Az utolsó nap az extra sörváltókkal és a záróbullival eléggé ütősre sikerült.



Az egész hét óriási volt, a bulik nagyon jól sikerültek (azt mondták, hogy jól éreztem magam), ezt csak megerősíteni tudom az általam össze-vadászott képek alapján. Még egyszer szeretném megköszönni mindenkinek, hogy ott lehettem, a csapatomnak, szervezőknek és a többi jelöltnek! Jövőre ugyanitt!

Tibi



Dzsihad Joke

Rizmajer Zoltán vagyok, és a harmadik évfolyam Dzsihad Joke csapatának főkörmányos-jelöltjeként vettem részt az idei Kari Napokon. Nehéz élménybeszámolót írni arról a bizonyos egy hétről, és nem azért, mert nem emlékszünk semmire - bár vannak homályos pillanatok.

Ki tudnám emelni a túrát, ami idén is a nagyon jól sikerült. Laza kis séta volt, bár megint akadtak olyanok, akik az út dupláját tették meg a nagy amplitúdó vagy egy lightos kitérő miatt, de szerencsére ismét mindenki hazaért sikeresen.

Másnap éjjel a hajtányversenyen elértük az első helyet, amiért nagyon büszke vagyok a hajtányépítő csapatunkra, valamint a hajtókra is. Ezen kívül hatalmas buli volt a hídon, meg persze utána az áldott Habárban. ☺



Négyórás vetélkedőre külön élmény volt csipkebokorvesszőt lopni a Corvinus arborétumából és 48 000 forintnyi Hello Kitty-s cuccról látni számlát. Bár itt az elsősök vitték a prímet a 700-as nagyságrendű Budapest-bérlettel... Ehhez gratula!

Próbán a zöld árnyalatok domináltak, még jó, hogy Öcsivel előtte kipróbáltuk a vödör akusztikáját a minél jobb hangzás érdekében. A belső kerék is külön gyönyörűség volt, a koktél finom volt, a lányok szépek, az illatok kellemesek, és még csokiszósz is kaptunk. ☺

Másnap kissé nehezen indult az egyetemi portya, de mire összehoztuk az EFOTT-lábmotot az Anthony Hopkins Emlékgyep mellett, már egészen felrázódtunk, bár az a két óra hosszantartó izomlá-

zat okozott, ugyebár ilyen ez az egészséges életmód...

A kortesbeszédekből leginkább az maradt meg, hogy Laka bxxxxmeg, szerintem mindenki tudja, mire gondolok! Ezúton is szeretnék gratulálni Balunak, karunk 31. főkörmányosának: nagyon megérdemelte. Szeretném megköszönni az összes jelöltnek, és minden csapatnak ezt a hetet.

Külön hálával tartozunk a szervezőknek, hogy vállalták ennek az egésznek a lebonyolítását, le a kalappal előttük! Végül a saját csapatom minden tagjának hálás vagyok, akik segítettek és részt vettek a feladatokban, jók voltunk, és jövőre még jobbak leszünk. És talán mással el sem tudnék köszönni, mint amit mindenki tud: egy csapat van, Kari Napok!

Rizi



Grand Theft Alcohol: SZEszcsempészek

Hegyi Levi vagyok, a győri csapat főkörmányos-jelöltje. Arra kértek, hogy értékeljem ezt a hetet, de azt kell, hogy mondjam, nehéz lesz, mert az emlékeim meglehetősen homályosak és foltosak... Mivel is kezdjem? Talán az esélykiegyenlítő focival, amikor is tiszteletreméltó mennyiségű nedű fogyott el. Az szép kis este volt.



De inkább térjünk a péntekre, amikor népes kis csapatunk megérkezett Győrből. Kiadtam nekik, hogy a vonaton fogyjanak az italok, hiszen célként tűztük ki, hogy a győri delegáció az első pillanattól kezdve legyen illuminált állapotban. Ennek oka

leginkább az volt, hogy tavaly megnyertük el a nagyszerű Gerzson-díjat, és szerettem volna, hogy ez idén is a mienk legyen - sikerült!

A túra idén is jól volt, bár kevesen vettünk benne részt mi, győriek, de annál többen tévedtünk el. Túra után jött a vasárnap a sportprogramokkal. A hosszú sétát nem igazán pihentük ki, de úgy érzem, mindenki kitett magáért, és a lehető legjobban teljesítette a rárótt feladatot.

Még fel se ocsúdtunk a vasárnap esti koncertből, máris mehettünk a Szabadság hídra, ahol megmérkőzhettünk hajtányunkkal. Don Baligács olyan hajtányt hozott össze, melyre büszkéek lehetünk, hiszen miután átment a hídon, visszafelé még a Móriczra is elvitte a többiekét étkezni, bár a váltófelvágás nem sikerült, inkább a nyomkarima vágódott fel!

A hétfői négyórás vetélkedőre mindenki alkotott valamit, amíg én a műanyagpohár-gyűjtés ürügyén kocsmatúráztam, persze a végére kicsit be is csíptem.

És aztán jött a kedd, az a fránya kedd... Annyi biztos, hogy a csapatunkból ötven úgy gondoljuk, soha többé nem eszünk erős paprikát, de azért végigküzdöttük magunkat az O'lando-próbán, mely szintén sok örömet szerzett, főleg a nézőknek ☺. Áltudományosan idén nem tudtunk sajnos részt venni, ahogy megfelelő jármű híján a külső keréken se, de ezért cserébe az egész csapat belsőzhetett. Túlságosan erre sem emlékszem, de a többiek elmondása szerint jó volt!

Gratulálok minden csapatnak, az enyémnek azért, mert idén 2,5 ember is delegálhatta magát Győrből a top 10-be; köszönöm oldalbordámnak, Lacinak, Glórinak, a kontaktok gyöngyének, a lányoknak, akik anyám helyett anyáim voltak, és a csapatomnak, akiknek sikerült ismét a legalkoholistább csapat címet elnyerni!

Don Feroce



Közlekesek Mekkája

Van egy hely, ahova a közlekkárosoknak legalább egyszer el kell látogatniuk: ez a Szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeum névre keresztelt ipartörténeti szakgyűjtemény, amely öt kiállítóteremmel, bemutatócsarnokkal, szabadtéri kiállító területtel és közel 60 járművel várja a közlekedés iránt érdeklődőket.

A múzeum 1992. július 14-én nyitotta meg kapuit a nagyközönség előtt, egy 1914-ben épült régi HÉV-kocsiszínben. Budapest és a vidéki nagyvárosok fejlődésének történetét mutatja be a városi közlekedés szemszögéből. A tárlatokból a látogatók képet kaphatnak a magyar főváros közösségi közlekedésének kialakulásáról és fejlődéséről. A budapesti képek és leírások nosztalgia-
val töltenek el minket, emellett számos ritkán látott fotó és tervrajz is díszíti az első terem belsejét, és korabeli dokumentumokat és jegyfajtákat is megtekinthetünk. A következő tárlat a történelmi Magyarország nagyvárosainak közlekedését mutatja be. A vonalhálózati térképek és mára már rég eltűnt járművek látványa viszszahozza azokat az időket, amikor még jegyet kellett venni a villamoson utazó kalauztól. A szomszédban a közlekedést kiszolgáló infrastruktúrával ismerkedhetünk meg. A pálya, a felsővezeték építésének, fenntartásának régi tárgyak és elektronikai berendezések állítanak örök emléket.

A következő teremben pedig egy régi kovácsműhelyt rendeztek be. Az utána lévő csarnokban a főváros autóbuszüzeme táru a szemünk elé. Kétoldalt régi tablók és leírások tarkítják a falakat. Középen régi autóbuszok és trolis várakoznak, nyitott ajtóval várva a látogatókat: egy Ikarus 556 és egy csuklós Ikarus 180-as, melyben még megvan hátul a kalauz elfordítható kisasztala. Az utóbbi működőképes állapotban van, néhány na-

gyobb rendezvényre saját lábán is elgurul. Troliból egy régi, 1968-ban készült ZIU-5/D típusú, és egy ritkaságnak számító sárga Ikarus 260T látható.

A kiállítótermeket elhagyva megérkezünk a kocsiszínbe. A sárga villamosok között néhol megbújik egy-egy zöld HÉV-mozdony is, vagy sötétebb színben ragyogó pályakarbantartó és hóseprő gép.



Kevés kivétellel mindegyikre felszállhatunk, így a fantáziánkban nincsen határa. Lehetünk naphosszat álló villamosvezető, aki kézi ablaktörővel tisztítja az ablakot maga előtt az esőben, csúszós pályaszakaszhoz érkező akár szórhatjuk a homokot a tölcserbe a kanállal, hogy az utazás zökkenőmentes legyen! Vagy kalauzokká válhatunk, nyithatjuk az ajtókat, kezelhetjük a jegyeket. Ha meg egyszerű uatsként szállunk fel a járműre, akkor is letekerhetjük az ablakokat,

szaladhatunk a villamos után, és ahol nincs zárt ajtó, könnyedén lóghatunk a korlátba kapaszkodva. Ha a HÉV mozdonyaira szállunk fel, akkor pályamunkás és mozdonyvezető szerepében tetszelegve vezethetjük a szerelvényt, vagy az állomáson pakolhatjuk be az árukat a mozdonyban kialakított területre.

Néhány járművet sajnos lezártak a kíváncsi szemek előtt. Ilyen a vidéken igen elterjedt Bengáli, vagy a kísérleti Hungaroplan villamos, melyből mindössze másfél darab készült. Erről a villamosról érdemes tudni, hogy a meghajtást a Ganz biztosította, míg a felépítményt az Ikarus. A fejlesztésnél a költséghatékonyság volt az elsődleges szempont: a kocsik főképp az Ikarus 200-as, kisebb részben a 400-as buszcsalád formavilágát örökölte, az ablakoktól kezdve a vezető műszerfaláig.

A szabadtéri kiállításon régi és jelenleg is közlekedő HÉV-kocsik várják a látogatókat. A pályamunkagépeken és mérőkocsin kívül itt van kiállítva egy régi UV villamos, mely pár éve még a Baross Kollégium előtt futotta utolsó útjait. Itt állít örök emléket az hazai metrógyártásnak a Ganz 400-as metrószerelvénye, mely újkorában még a hármas vonalon közlekedett, de mára csak egy gyorsan le-
tűnő álom maradt.

A gyűjtemény sokak számára nosztalgikus lehet, hiszen nap mint nap sokan látták azokat a járműveket, melyek a hatvanas-hetvenes években olyannyira meghatározták a budapesti utcaképet. További képek és videók a Közhír blogon!

Dondó



Interjú menetrendszerűen

Sokan belegondolunk, hogyan vágunk majd neki az életnek, ha a diploma már a zsebünkben lesz. Hogy pontosan mi lesz majd a feladatkörünk, és hogy azokban miként teljesítünk. Interjúalanya Pék Patrik, aki már középiskolás diákévei közepén néhány társával együtt elkezdte közlekedésszervezési szaktudását gyarapítani, illetve akkori tudását felhasználva a dolgok mélyére ásni, és létrehozni valami jobbat, olcsóbbat.



Szeretném, ha első körben mesélnél nekünk egy kicsit az egyesületekről!

Az egyesületet 2009 novemberében hoztuk létre Pécs és Térsége Községi Közlekedéséért Egyesület néven. Körülbelül tízen voltunk az alapító tagok között, nagyrészt középiskolások. Természetesen nem hasra ütés szerint jött az ötlet, nagyon régóta gondolkodtunk már valami hasonlón. Iskola mellett rengeteget foglalkoztam a közlekedéssel, bár ezt lehet, hogy nem kell mondanom, a karon bizonyára rengetegen voltak, vannak ugyanígy. Nálam is természetes volt egy-egy családi összejövetelnél a „Te még mindig buszozol?” kérdés. Azt hitték, ez csak egy gyerekkori szenvedély és majd elmúlik. Hát szerencsére nem múlt el (ne-

vet). A folyamatos fórumozásoknak köszönhetően sikerült találni olyan embereket, akik ugyancsak hasonló dolgokat szeretnének, mint mi. A pécsi Park Mozinál találkoztunk először, addig a legtöbbünket még nem is ismertem, azóta természetesen barátságok kötődtek. Jelenleg kb. 15 fix tagunk van, plusz folyamatosan segítik a munkánkat külsős közlekedésbarát munkatársak.

Mik voltak az egyesület legfontosabb céljai?

A pécsi villamosvonal emlékének megőrzése, tehát tulajdonképpen hagyományörzés. Továbbá szakmailag és gazdaságilag helytálló javaslatok készítése a cégeknek az utasok komfortérzetének növeléséért, hogy az emberek szívesebben vegyék igénybe a közösségi közlekedést.

Ha jól tudom, már az egyesület előtt is volt részed vonalhálózati átalakításban. Szeretném, ha erről is beszélnél nekünk!

Ez így igaz. Nálunk, Szekszárdon is bekövetkezett, ami Magyarországon már-már tendencia: növekedtek a kiadások, csökkent az utasszám. Az önkormányzat ki is fizette a veszteséget, de sajnos nem történt lépés a kiadások csökkentésére, vagy ha igen, akkor azok nagyon kis léptékben.

Szerencsére egy képviselő felkarolta a közösségi közlekedés ügyét, és egy civil összefogás segítségével változásokat ért el. Sikerült ütemesebb, nagyobb járatsűrűségű rendszert kialakítani a vonalhálózat átalakításával, így az autóbuszok nem futottak többet, mint a régi rendszerben.

Én ekkor az eseményeket tulajdonképpen külsőként, a háttérből figyeltem (még csak 16 éves voltam), de mint említettem, rengeteget olvastam a kisvárosi közlekedésről és annak sajátosságairól, ennek köszönhetően sokszor kikérték a véleménye-

met. Ugyebár egy kisvárosban a szükségletek nagy részét ismerjük, vagy a felmérések során megismerjük. A menetrendet, útvonalakat az utasok igényeihez kell hangolni, valamint figyelni kell a nagyobb eseményekre, programokra, hogy akkor se hagyja a tömegközlekedés magára az utasokat. Például ilyen egy szentmise, egy kisvárosban erre is oda kell figyelni.

A változások óta Szekszárdon az utasszám nőtt, és most stagnál, ami Magyarországon szinte egyedülálló dolog a kisvárosok között.

Az egyesületek eddig milyen javaslatokat tett, milyen eredményeket ért el?

Legelső projektünk a Pécssett 1969-ben megszűnt villamosvonal emlékére szervezendő rendezvény lett volna. Bár ez anyagi forrás hiányában sajnos megghiúsult, de természetesen még nem tettünk le róla. Aztán az első javaslatunkat a Gemenc Volán felé írtuk meg. A terveink szerint a vasúti menetrendhez és munkahelyekhez igazodva lehetne közlekedtetni a buszokat, kisebb költségvetésből. A javaslatot nem fogadták el még a mai napig sem, pedig még most is megállná a helyét.

A következő nagyobb projektünk még mindig aktuális. 2011 decemberében Siófok pályázatot írt ki a közösségi közlekedés fejlesztésére. A nyár fővárosában ugyanis nagy veszteséggel üzemelt a tömegközlekedés, és szerették volna, ha ez a veszteség töredékére csökkent volna.

Ezen a pályázaton mi is indultunk, sőt meg is nyertük, így lehetőségünk nyílt egy tanulmány elkészítésére, amit természetesen maximális erőbedobással kezdtünk el és vittünk végig.

Első körben le kellett ülni a várossal és meg kellett nézni, hogy mivel van pontosan a baj: a menetrenddel, a vonalakkal, az utasokkal ☺ vagy a szolgáltatóval, netán mind-egyikkel. A beszélgetés közben kiderült, hogy ők is pontosan erre a kérdésre várják a választ.

Ezután a következő lépés a Kapos Volán megkeresése volt. Kérdeztük őket a menetrendről, a vonalokról, valamint a menetrendben szereplő jelzésekről. Mivel Siófok kisváros, ezért rengeteg betérést tesznek a bu-

szok a vonalakon; ezek szükségszerűségét vizsgáltuk, valamint próbáltuk keresni az optimális megoldást, ami szolgáltatónak és utasnak is megfelelő. A jelzésekről pedig azért kérdeztük őket, mert volt olyan, hogy egy buszhoz akár három piktogram is tartozott a buszmegállóban lévő menetrendeknél. És ilyenkor hamar előfordul az, hogy az utasok azért nem használják a buszokat, mert úgy vannak vele, hogy hamarabb eljutnak gyalog a célhoz, minthogy értelmezni tudnák a menetrendet. Nem egy másik kisvárosban fajultak a betérések, jelzések már odáig, hogy a buszok a kórház érintésével, Mari néni kérésére péntekenként közlekedtek. Persze most egy kicsit túloztam az utóbbival, de ezt mindenképpen szeretttük volna elkerülni. Bár hozzá kell tenni, hogy a jelzéseket már itt is nagyon nehéz volt követni az embernek, pláne ha most járnak ott először, ami ebben a városban nem ritka, hiszen Siófok a Balaton fővárosa.



Amint ez a megbeszélés lezajlott, elkezdtek a munka más, ránk eső részét. Elindultak, az igényfelmérések, utasszámlálások. Nem volt olyan járat, amivel ne utaztunk volna. Egyenként kérdeztük meg az utasokat az utazási szokásaikról, úticélja-

ikról. Nagyon készségesek voltak, és gond nélkül választottak a feltett kérdésekre, ez megkönnyítette a munkánkat. Külön oda kellett figyelni, hogy nyáron többszörös az utasforgalom a városban, ezt például a járatok sűrítésével kívánjuk orvosolni. Figyelembe vettük az iskolák csengetési rendjét, a műszakkezdéseket, a helyközi buszok menetrendjét is.

A javaslatunk alapján a város rengeteget spórolhat majd, és az utasok többet kapnak a pénzükért. A terünket a városnál most vizsgálják, reméljük, minél hamarabb megláthatjuk a munkánk eredményét.



Szeretném, ha mesélnél egy kicsit a feladatok megosztásáról, a saját feladataidról, és magadról is!

Mindenkinek megvan a saját feladata. Például ilyen a menetrendkészítés, tanulmány megírása, utasszámlálás levezénylése. Az, hogy ki mihez ért jobban, miről tud többet, természetesen függ attól, hogy mi az, ami a témában érdekli, többet olvasott róla.

Én 17 éves korom óta vagyok az egyesületben, az én feladatam a menetrend kialakítása, új vonalak létrehozása, régiak megszüntetése vagy azok átalakítása. Ez tulajdonképpen egy kreatív munka. Elő kell tudni adni a terveket önkormányzatoknak, volánoknak. A busztársasá-

goknál nehezebben fogadnak el egy fiatal srácot, nem könnyű elérni, hogy adjanak a szavamra, de természetesen itt is van kivétel. Az önkormányzatoknál valahogy más a helyzet, ott könnyebben lehet boldogulni, sokkal nyitottabbak az újításokra, új ötletekre. Sőt van, ahol bevallják, hogy örülnek a fiataloknak, mert nekik már nincsenek olyan eredeti ötleteik, mint egy külsősnek. Ez természetes, ha mi hozunk létre valamit, akkor azon csak apró változtatásokat mérünk eszközölni, nagyon ritkán avatkozunk be radikálisan, míg egy külsős hamarabb észreveheti a hibákat.

Ahhoz, hogy a munka rám eső részét eredményesen teljesítsem, meg kell ismernem a helyet, ahol tevékenykedünk, be kell járnom, sokat kell beszélgetnem emberekkel, hiszen ebből is rengeteg dolog kiderül. Ráadásul jól jön a környék megismerésében, hogy már több éve tájfutok, így nem okoz gondot, sőt, élvezem is. Ez az egész már a hobbimmá vált, hogy hogyan lehetne olcsóbban jobbat adni. Hogy ne csak kihúzzunk egy járatot a listáról, hanem meglévőekkel integráljuk és úgy megtakarítani. És persze van egy másik nagyon jó része is a dolognak. Új kapcsolataid lesznek, barátságok kötődnek, más közlekedési társaságoknál dolgozó emberekkel ismerkedhetsz meg. Például nekem is van barátom, akivel így ismerkedtem meg, és azóta már többször voltunk együtt túrázni.

Mik a terveid a jövőre nézve?

Szeretném először is elvégezni az egyetemet, hiszen egy ilyen diplomával a javaslatainkat is komolyabban veszik. De azért természetesen ebben a szakmában is igaz, hogy mindegy hány éves vagy, ha az ötleted jó, kivitelezhető, és gazdaságilag helytálló. Valamint időben egy kicsit közelebbi terveket nézve, szeretnék megvalósítani a pécsi megemlékezést a villamosról, szeretnék egy régi villamost is kiállítani a főtéren, reméljük, minden jól alakul majd.

Imi


Csak szabadon!

EFOTT-ra járni jó! Szerintem aki valaha járt már nyári fesztiválon, mindig is pozitívan fog visszaemlékezni, hiszen annyira meghatározó és kellemes élményeket szerez, melyek mellett az esetleges negatívumok eltörpülnek. Az EFOTT-ot különösen kedvelem a sok fesztivál közül, ahogy sokunknak kedvence.

Hogy miért merem ezt ilyen nyugodtan kijelenteni? Mert évek óta ez a nyár legnagyobb hallgatói bulija, és mert minden nyáron ugyanazokkal az ismerősökkel találkozom EFOTT-on, akikkel már időtlen idők óta, ráadásul folyamatosan bővülve az ifjabb generációkkal. Ennyi ember csak nem tévedhet?! Ráadásul ilyen régóta, hiszen 1976 nyarán rendezték meg az első Egyetemisták és Főiskolások Országos Turisztikai Találkozóját, azóta minden nyáron más település ad otthont a fesztiválnak, felforgatva ezzel a házigazda kisvárosok életét.

Tény, hogy ha régebbi feljegyzéseket olvasunk, teljesen más profilú rendezvényről szól az emlékezés, de már

akkor is nagy közösségformáló ereje volt. Tavaly Szolnokon például hallottam olyanról, hogy az éppen fesztiválozó „gyermek” szülei a 80-as években pont EFOTT-on jöttek össze, és a 25. évfordulót idén a Velencei-tó partján tervezik megünnepelni a fiatalssággal együtt.

Az EFOTT hazánk legrégebbi kulturális- és könnyűzenei fesztiválja, mely az elmúlt két évben folyamatos látogatócsúcsot döntött, Orfűre és Szolnokra is majdnem hetvenezren látogattak el. 2012-ben Velence lesz a vendéglátó város a Velencei-tó partján, az elmúlt pár évhez képest talán a legjobb strandolási, valamint ren-

geteg sportolási lehetőséggel. Persze amellet sem mehetünk el, hogy a házigazda egyetem a BME lesz, és magunkat ismerve egészen biztosan nagyon remek programok lesznek, főleg, ha megmutatjuk az egyetemi, kari sajátosságainkat is.



EFOTT 2012
Velence, július 3–8.



Tehát akkor nézzük a teendőid, hogy idén ott lehess az EFOTT-on.

Első és legfontosabb az elhatározás, hogy csupa jófej emberrel ott akarsz lenni Velencén 2012. július 3–8. között, és persze szabadddá teszed ezt a pár napot a nyaradból.

Érdemes beszerezned minél hamarabb a jegyedet! Minden BME-s kollégiumban tudsz még kedvezményes belépőt venni, ami elég jó ajánlat az épp aktuális jegyárakhoz képest is.

Szerezned kell egy sátrat, vagy egy ismerőst, aki rendelkezik eggyel, és hajlandó kölcsönadni és/vagy eljönni veled. Aki egy kicsit kényesebb, az kereshet a környéken szállást, de

egyrésről nem érdemes olyan sok felesleges pénzt kiadni, másrésről pedig az már nem ugyanolyan, mint amikor a többiekkel végigsátorozod azt a pár felejthetetlen napot - főleg, hogy szokott lenni közlekes tábor. Viszonylag sokan egy helyre verjük fel a sátrakat, így nem kell idegenek hőbörgését hallgatnod a szomszédból, továbbá egy kicsit biztonságosabb is, mert hamarabb felfigyelhet a társaság egy esetleges lopásra, rongálásra.

Kell némi pénzalapot elkülönítened, hogy alkalomadtán - persze csak mértékkel - megigyal egy sört, vagy többet, vagy sokkal többet, mindenki a saját szokása szerint. Egyébként az árak nem vészesek, egy picivel vannak a HaBár árai felett, de ha egy másik fesztiválhoz hasonlítjuk, még olcsó is. A kaja más kérdés: a fesztivál területén elég drágán lehet táplálkozni, ezért is érdemes többek között körbenézni a városban, mert akár féláron is megkaphatod ugyanazt az ételt. Plusz ha már ott jársz, akkor érdemes feltérképezni a házigazda várost és a környéket is.

Művelődj zeneileg, mert sokkal jobb úgy a tömegben ugrálni, hogy te is tudod üvölni az épp elhangzó dalok szövegeit. Apropó zene! Lesz minden, ami szemszájnak ingere, az összes hazai zenekar, akik általában szoktak fesztiválokon zenélni.

Már kora délutántól kezdődnek a koncertek, de ahogy kezd besötétedni, egyre ismerősebbé válhatnak a zenekarok által játszott dalok.

Összességében egy nagyon színvonalas és közönségbarát nyári fesztivál az EFOTT, mindenkit csak biztatni tudok, hogy csatlakozzon az évek óta nagy számmal jelenlévő közlekes különítményhez! Remélem, találkozunk Velencén!

Checklist:

napijegy v. bérlet
sátor v. szállásfoglalás
pénz, igazolványok
TAJ kártya
naptej, esőkabát
és sok más egyéb...

Crilla



Hogyan fesztiválozzunk?

Lassan kezdődik a nyár, jön az örült zenei fesztiválok sorozata, melyek a huszonévesek körében szinte elkerülhetetlen velejárói a szünetnek. Nem mindegy azonban, hogy miként oldjuk meg az élénk kerülő feladatokat: ha megfogadod az alábbi tanácsokat, számos kellemetlenségtől megkímélheted magad.

Sátrazás

Hol érdemes egy fesztiválon lakni? Mivel az autód hátsó ülése viszonylag kényelmetlen egy héten át, a szabad ég alatt sem a legpraktikusabb aludni, az apartmanok, házak árai pedig egy Hilton szállodáéval versengenek, ezért én a sátrazást ajánlom. A sátorhelyet általában a fesztiválbelépő ára magában foglalja. Az érkezés utáni első dologotok az legyen, hogy a sátrat felállítjátok. Érdemes a nap állását figyelni, mert attól, hogy délután pont egy fa árnyékába ütöd le a lakhelyed, az még reggel szörnyű lehet. Hangsúlyoznám, hogy első és legfontosabb feladat legyen a sátor felferése! Ugyanis ha már a restiből se találsz ki, akkor kissé érdekes lesz ez a művelet, és ha akkor kezdesz kreatívkodni, akkor bizony egy épkezláb sátorral kevesebb jut számodra, ami egy héten át már kellemetlen lehet. A sátor ugyan nem széf, de mégis tele van értékkel egy héten keresztül. Tudom, nem hangzik valami bombabiztos megoldásnak, de egy lakatot érdemes rácsapni a cipzárra. Apropos lakat. Tapasztalatból mondom, legalább három kulcs legyen hozzá, mert nem jó dolog eltörni csak azért a cipzárat, mert bent felejtetted vagy elhagytad. Persze aki akar, az így is be tud menni a sátrradba, de még mindig hatalmas viszatartó erővel bír a lakat.

Mit egyek?

Enni kell. Még a kari napokon se lehet csak sörön, boron és barátain élni egész héten át, ezért ennünk kell. Arról nem is beszélve, hogy ha már kezdünk szétcsúszni, egy jó kis zabálás még mindig helyre tud rázni. Egy fesztivál során borul az értékrend: minek egyek 1100 forintért meleg ételt, hisz' abból legalább öt sör kijön. Hát igaz, de akkor mit ér-

demes ennünk? A lángos egy remek választás, mert párszáz forintért hozzájut az ember, továbbá zsíros, így szívja az alkoholt, finom, és mindig frissen sültve kapod meg. Ha találsz a zsebedben egy kis aprót, megspékelheted tejföllel és sajttal, bár érdemes az ár-érték arányt átgondolni. A gyroszosnál is találhatunk még viszonylag jó áron ehető és meleg ételt. 1000 forint alatt maradunk még ezesetben is, és a gyroszban, a hamburgerben (mely ötször olyan laktató, mint egy gyorséttermi), valamint hot-dogban is van hús és tápérték. Ezek az ételek is szinte azonnal megvannak, és költséghatékonyak. Persze fellelhetők olyan kiskocsmák, ahol zsíros kenyeret, olcsó melegszendvicset és hasonló nyalánságokat találhatsz, ezt a helyszín feltérképezése után tudod eldönteni.

Itt a pénzem, hol a pénzem?

Ajánlott egy fesztiválra több kisebb címletben vinni a pénzed, és azt a sátor mélyén tárolni. Ebből az adagból kell ki-kiszedegetni az adott napra, napszakra szánt összeget. Ne feledd, ha elfogyna, még akkor is kérhetsz kölcsön barátaitól, amit a sátorban majd rendezni tudtok. Bankkártya is legyen nálad, de kizárólag a sátorban. Nem érdemes magaddal hordani, mert ha még el nem is hagyod, akkor is előfordulhat, hogy az ábécében azzal a tudattal, hogy „van még rajta pénz”, te fogod felvásárolni a sörkészlet felét.

Kitörölném, de mivel?

Hát igen. Nem tudhatod, hogy egy gyomorpróbáló fesztivál alkalmával hol és mikor jön rád a szapora. A helyszínen a mobilvécék nem épp arról híresek, hogy tele vannak vécépapírral, így ha el akarod kerülni a kellemetlen helyzetet, mindig hordj magadnál egy keveset.

Hool vaagy? Nem halloom!

A legnagyobb állatság az éjszaka közepén felhívni a haverodat, hogy hol van, különösen, ha sejtetted, hogy koncerten. Mielőtt megpróbálnád túl-üvöltetni az éppen aktuális zenekart és a több száz decibelt, gondold három betűre: SMS.

Vízben óvatosan!

Rengeteg fesztivál van nyáron vízparton. Idén ilyen lesz például az EFOTT, valamint szokás szerint a Hegyalja és a Balaton Sound is - a teljesség igénye nélkül. Pancsolni jó, teli vele a program nélküli délelőtt, jó érzés 35°C-ban csobbanni egyet. Van egy-két dolog, amire viszont oda kell figyelni. Mielőtt bemész, a zsebeid nézd át - nem szereti a vizet se az irattartó, se a mobiltelefon, de még csak a pénz se. Sörözés után pedig várj legalább fél órát, mert a nyári kánnikulában nem tudhatod, hogy reagál a szervezeted rá a vízben.

Még néhány apróság

Pár dolgot megemlítes szintjén még leírnék, mielőtt útnak indulsz. A Security márkájú kabátot viselő emberek nem azok a haverjaid, akikkel érteztél, és nem akarnak meghívni még egy fröccsre. A bokor nem mobilvécé, még ha annak is tűnik, 12 000 Ft-ot ér a használata. A járóelők és autók nem célpontok, amiket ki kell dobnod. Utolsósorban pedig lehet, hogy magam ellen beszélek, de hasznos tipp a lányoknak: akármilyen jól akartok kinézni, hagyjátok éjszakára a sátorban a miniszoknyát! Egy stage-diving alkalmával nem fogjátok magatok kellemesen érezni a kiéhezett férfikezek rengetegében, valamint eredetileg a szoknyát sem fejfedőnek találták ki.

Kellemes fesztiválozást mindenkinek, éreztétek magatok a lehető legjobban!

Stefipetri



Magyar vasúttörténelem – 2. rész

A legutóbbi Közhírben olvashattatok egy cikket a magyar vasúti közlekedés kialakulásáról, illetve rövid történelméről, az 1848-as szabadságharcig. A sorozat folytatásaként most megtudhatod, mi történt a hazai vasúti közlekedés területén a dualizmus korától az 1968-as vasúti törvény kihirdetéséig.

A szabadságharc leverése után a magyarországi vasutakat osztrák és magyar magántársaságok építették a bécsi kormány felügyelete alatt. Ezek különleges engedélyekkel, feltételekkel alapított magánvállalkozások voltak, amelyek működését az állam különféle kedvezményekkel segítette, és jelentős profitot hoztak tulajdonosaiknak. A vasutak teljesen megváltoztatták az egyes országok működését, a piacok kiterjedését, a hadviselés logisztikáját. 1867-ig, azaz a kiegyezésig a hazai vasúthálózat hossza elérte a 2341 kilométert.

A dualizmus időszakában továbbfejlődött a vasúti hálózat. Az ország jelentős összegű államkölcsönt kapott vasút- és csatornafejlesztésre, amelynek segítségével az felvásárolta a csődbe ment Magyar Északi Vasutat. A Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium 1869-ben úgy határozott, hogy az államkincstár kezelésébe vett vasút és a közeljövőben megnyíló Zákány-Zágráb vonal neve Magyar Királyi Államvasutak legyen - így alakult meg a mai MÁV jogelődje. 1876-ban pedig elkezdődött a vonalak államosítása, a magyar vasúthálózat jelentős részét kiépítő nagy hazai magán-vasúttársaságokat pénzügyi nehézségeik miatt kevés kivétellel államosították. Vonalait és járműveiket a Magyar Királyi Államvasutak vette át. A cég terjeszkedni kezdett, 1880-tól pedig már külön törvénnyel pártolták a helyi érdekű vasutak csatlakozását hálózataikhoz. Baross Gábor „vasminiszter” mind a személy-, mind az áruszállításban jelentős tarifareformot hajtott végre. Az új díjtételek nem csak a vasutak jóvelmezőségét, hanem a vasút kereskedelmet, mezőgazdaságot, ipart fejlesztő hatását is figyelembe vették. A nehéz anyagi helyzetbe kerülő magánvasutakat az állam rendszeresen ki-segítette vagy kivásárolta, így a hálózat fejlődése töretlen volt.

A dualista monarchia idején Magyarországon megkezdődött, majd je-

lentős fejlődésnek indult a vasúti járműgyártás. A MÁV saját világszínvonalú gyártókapacitással rendelkezett (MÁVAG), olyannyira, hogy néhány évvel alapítása után már Európába, Latin-Amerikába és Afrikába is exportálta termékeit.

A világháború utáni trianoni békeszerződés eredménye kétszeresen is nehéz helyzetbe hozta a hazai vasutakat: egyrészt a történelmi Magyarország közlekedési hálózatait számtalan helyen vágta el a gyakorlatilag átjárhatatlan új határ. Másrészt a csökkent méretű MÁV számtalan olyan nyugdíj jogosultért kellett helytálljon, akik a történelmi Magyarország területén maradt vasutaktól eredeztették jogos követeléseiket. Ez olyan jelentős pénzügyi problémákat jelentett az állami vasúttársaság számára, amiket a két világháború között soha nem tudott megoldani. Sőt ebben a korban jelentett először komoly konkurenciát a vasútnak a közúti közlekedés. A kihívásnak a hazai vasúttársaságok saját busztársaság alapításával próbáltak elébe menni: 1927-ben megalapították a MÁVAUT távolsági busztársaságot.

1931. szeptember 13-án volt egy hatalmas vasúti katasztrófa, a biatorbágyi viaduktot felrobbantotta Matuska Szilveszter. A merényletet a férfi éjjel, 0 óra 20 perckor követte el a hídon, a bécsi gyorsvonat áthaladása-kor. A terrortámadás 22 áldozatot követelt. A később örültnék nyilvánított Matuska közvetlenül éjfél után egy ek-razittal töltött pokolgépet rögzített a viadukthoz, és amikor az osztrák fővárosba tartó nemzetközi gyorsvonat áthaladt a hídon, felrobbantotta a szerkezetet. Bár a mozdony vezetője a szerelvény kisiklása után megpróbált megállni, egyetlen kocsi kivételével az egész vonat a mélybe zuhant. Idővel a biatorbágyi viadukt felrobbantásának ügyében előkerültek az összeesküvés-elméletek, melyek főleg azt firtatták, hogy a kisiklott vonatra miért nem áru-

sítottak első osztályú jegyeket, illetve, hogy Matuska hogyan boldogult egyedül a két méter magas pokolgéppel. Ezekre a kérdésekre maig nem sikerült választ találni.

A magyar vasút egyébként ekkor rendkívül híres és fejlett volt, a világ első ipari frekvenciával villamosított vonala 1932-ben a Budapest-Hegyes-halom vonal volt. Emellett a magyar mozdonygyártás is világhírű volt.

1953 előtt jellemző volt nálunk a munkaverseny. A két legjelentősebb, legnagyobb hírnévre szert tett mozgalom a 2000 tonnás és az 500 kilométeres mozgalom volt, melyet egy magasabb rendű munkamódszernek állítottak be. Az akkori vezetés több vasútvonal építésébe is belekezdett: tervezték egy belső vasúti körgyűrű megépítését a dunaföldvári híd bekapcsolásával. Sok terv csak terv maradt, a megkezdett építkezések rendszerint pénzihiány miatt maradtak félbe. 1959-től indultak meg az első vonalbezárások.

A következő nagy történelmi esemény az 1968-as közlekedési koncepció, amelynek lényege a vasút-közút közötti kapcsolat átgondolása volt. Az alapgondolat szerint a gazdaság nem a konkrét ágazatoktól, hanem a közlekedéstől egységében igényelte a szállítási feladatok teljesítését. Ennek érdekében liberalizálták a közúti áruszállítást, megszüntették a szállítási körzeteket. A vasúthálózat „ész-szerűsítése” céljából 1968 és 1982 között összesen 634 km normál, 360 km keskenynyomtávú és 672 km gazdasági vasúti vonalat számoltak fel. A mellékvonalak bezárása nem járt érdemi megtakarítással, a MÁV anyagi helyzete tovább romlott.

Az 1968. évi IV. törvény a vasútról megszüntette a helyi érdekű vasutakat, kivéve a formálisan a mai napig létező Fertővidéki HÉV-et. A Budapest-környéki helyi érdekű vasutakat integrálták az akkor létrehozott BKV-ba, ezek a mai napig elővárosi vasútként üzemelnek.

Eszti



Útra fel!

Ha a zárthelyik garmadájától nem is látszik, azért lassan, de biztosan közeledik a nyár. Valamilyen szinten mindenki útra fog kelni, biztosan lesznek néhányan, akik ezt autóval fogják megtenni. Következő írásom nekik, az autópályázóknak szól.

Az első és legfontosabb a biztonság. Az autópálya az a hely, ahol a tapasztalatlanságból vagy netán figyelmetlenségből származó apróbb hibáknak is súlyos, végzetes következményei lehetnek. Gondoljuk végig, hogy elég felkészültek vagyunk-e egy hosszabb, több száz kilométeres monoton útra az autópályán. Nem elég csak lélekben felkészülni: nézzük át az autónkat is! Noha a régi (vagy talán nem is oly régi) jogosítványszerzésnél jókat mosolygott az ember magában az indulás előtti kötelező ellenőrzések hallatán, egy-egy komolyabb út előtt nem árt ténylegesen körülsétálni a „vasat”.

Ajánlatos a klímaberendezést is frissíteni. Egy új pollenszűrő, illetve a járatok fertőtlenítése mind-mind segíthet a légkondicionálót, és ezáltal magunkat is jó egészségben tartani. Apó légkondi: ugye senkinek sem hat újdonságként, hogy bármennyire is melegünk van, nem szabad a hűs levegőt magunkra irányítani? Tűhűteni sem szabad az autót, hisz' egy ki-beszállás után egyből megcsapja az embert a hideg, szintén a megbetegedést kockáztatjuk. Fontoljuk meg, hogy eleve szükség van-e a légkondira. Egy esetleges hűvös, huszonpár fok körüli nyári napon lehet, hogy az autó pihenőkben történő átszellőztetése is ér annyit, hogy kellemes hőmérséklet legyen az utastérben, cserébe nem szívjuk le a motor teljesítményét, illetve a pénztárcánkat a klíma használatával.

Még indulás előtt ellenőrizzük az utastéri 12 voltos csatlakozó(i)kat, valamint szerelkezzünk fel a különböző kábelekből, eszközökből: GPS, teleföntöltő, hűtőtáska csatlakozó kábele, esetleg inverter. A techinkai felszereléseken kívül ne feledkezzünk meg saját magunkról sem. Bármikor hozhatja úgy a sors, hogy több órán keresztül egy helyben vagyunk kény-

telenek állni a sztráda közepén. Min- dig legyen az autóban friss víz, esetleg harapnivaló. Figyeljünk oda az autó megpakolására! Az útközben gyakran keresett csomagjainkat érte- lemszerűen a halom tetejére rakjuk. Akár a csomagtérbe, akár az utastér- ben üresen maradt helyekre pako- lunk, ügyeljünk a rögzítésre: egy-egy intenzívebb fékezésnél lehetőleg ne landoljon minden az ölünkben.



Ha kellő mértékben felkészül- tünk, indulhat a nyaralás. Ha kül- földre visz az utunk, mindenképpen tájékozódjunk a célország úthaszná- lati díjairól. Erre a célra számos oldal létezik, ahol ki vannak gyűjtve az egyes országok adatai. Ugyan a sze- mélygépkocsikban nincs menetíró ké- szülék, attól függetlenül figyeljünk magunkra, ne hajtsuk túl magunkat! Még ha nem is érezzük magunkat fá- radtnak, két-három óránként akkor is tartsunk egy pár perc szünetet. Egy kávé, egy kis séta, és máris klasszi- sokkal frissebben ül vissza az ember a volán mögé. Hozhatja úgy az útitér-

vünk, hogy kénytelenek vagyunk éj- szaka is vezetni. A megfelelő vezetési időre ebben az esetben is ügyeljünk. Ha végképp elfáradtunk, inkább áll- junk meg egy órát aludni, vagy adjuk át a volánt. Nem a legkényelmesebb dolog autó ülésében aludni, de a szükség törvényt bont.

A kialakított pihenőkben felesle- gesen ne álljuk el azoktól a helyet, akik nem csupán nyáron, hanem egész év- ben az utakat róják többtonnás jár- műszerelvényeikkel. Ők nem tudnak a személyparkolóba állni, mi se foglaljuk el az ő helyüket. A kamionosok egyéb- ként sem rossz emberek. Negatív ki- vételek persze mindig akadnak, de a legtöbbjük tapasztalt sofőr, aki szívesen segít. Külhönban még inkább előjön az össze- tartás, minél messzebb sza- badul az ember a hazájától, annál értékesebb lesz egy parkolóban egy „hajrá ma- gyarok!” köszönés. Menet közben se lepődjünk meg, ha egy magyar rendszámú te- herautó egy-egy fénykürttel üdvözlöl bennünket, mint egyik magyar a másikat.

És ha már kamion: le- gyünk türelemmel, ha ka- mion előz kamiont. Nem céljuk a for- galom feltartása, csupán haladni szeretnének. Tévhit, hogy már 0,5 km/h sebességkülönbségnél villan balra az index. Egy előzésnél pontosan tudja az előzőtt jármű vezetője is, hogy illik visszavenni a tempóból, hogy a személygépkocsi-forgalmat ne akadályozzák feleslegesen hosszú ideig. Türelem, azzal a kis idővel nem jutunk sokkal előrébb. Szokás továbbá a „nagyoknál” az előzés megköszö- nése: mikor már az előzést végző jármű túlhaladta az előzőtt járművet, az fényjelzéssel közli, hogy visszaso- rolhat. Ezt az előzést végző a vissza- sorolás után egy balra-jobbra-balra indexeléssel köszöni meg. Ez az ők „belső kommunikációja”, ez nem ne- künk, egyszerű úrvezetőknek szól, így reagálni sem kell rá.

klabágy



Szelek szárnyán – 2. rész

A stratégiai bombázás jelentősen eltér a hagyományosnak vett légi hadviseléstől. A II. világháború kimenetelét meghatározó szárnyasok minden fronton nagy számban szerepeltek. A győzelem érdekében a mérnökök számtalan újítással és bonyolult technikával maradandó bombázókat alkottak.

Ju 87 Stuka

A Messerschmitt 109-es vadászgéphez hasonlóan ez is a németek klasszikusának számított, amelyet a spanyol polgárháború alatt fejlesztettek tökélyre. A legelső prototípus 1935-ben szállt fel. A taktikai bombázó legnagyobb jellegzetessége a burkolt futóművekre rögzített „Jerikói Kürt” nevű, nagy hangerejű sziréna, ami a pszichológiai hadviselés terén kapott jelentős szerepet. A Stuka különleges manőverrel, zuhanórepüléssel dobta le a bombákat, amely jelentősen megnövelte a találati pontosságot. Zuhanásból automatikusan felhúzó fékszárnyakkal is ellátták, hogy a nagy gyorsulások esetén fellépő roszszullét ellenére is biztonságban felemelkedjen a bomba ledobása után.



A kétfős gép maximális sebessége 420 km/h volt, ami a háború vége felé könnyű célpontot jelentett a gyorsan mozgó modern vadászosoknak, ha nem kaptak külön védelmet. Fegyverzete 2 db 7,92 mm-es géppuskából, 2 db 7,92 mm-es géppuskából és maximum 1800 kg bombából állt. Szárnyfesztávolsága 13,8 m, hossza 11,13 m. A repülő hatótávolsága 760 km volt. Az angliai csatában nyilvánvalóvá váltak a hátrányai, a lassú sebesség és a gyenge fegyverzet, ennek

ellenére közel 6500 darabot készítettek belőle. A háború közepén már elavultnak számított konstrukciót egészen 1944-ig gyártották.

De Havilland Mosquito



Az angliai de Havilland gyár repülője a kor egyik legnagyobb színpoltja. A sárkányszerkezet nagy része fából készült, így kapta a facsoda becenevet. Kis súlya miatt felvehette a versenyt az ellenséges vadászokkal, így nem volt szükség nehéz, forgó lövegtoronyra vagy külön lövészállásra. Első repülésére 1940. november 25-én került sor, ahol megdöbbentő módon a legmodernebb Spitfire számára is nehézséget okozott, hogy lépést tartson a Mosquitóval.

Amikor Anglia bombázása elkezdődött, a gyárat szétte-

lepítették, és a gép sárkányszerkezetét kis vidéki bútorgyárakban és fűrészüzemekben készítették. A repülő fesztávja 16,51 m, hossza 12,43 m volt. A kétfős, könnyűsúlyú gép maximum 620 km/h sebességgel repült, és 907 kg bombaterhet cipelhetett. Hatótávolsága elérte az 1964 km-t. A bombaterhen kívül nem ren-

delkezett fegyverzettel, ami alapjaiban mondott ellent a kor szokásainak.

A Mosquitót eredetileg vadász-bombázóként használták, de építettek belőle vadász-, éjszakai vadász- és felderítő változatot is. A 43 altípusból több mint 7700 darabot gyártottak. Az angol légierő egészen 1955 végéig alkalmazta.

Heinkel He 111

A jellegzetes üvegkabinos orrú, közepes méretű bombázó a német légierő egyik korai klasszikusa, mely bár a háború közepére már elavultnak számított, mégis számtalan bevetésen vett részt. A típust számtalanszor áttervezték, a kezdetben lépcsős orr megkapta az aszimmetrikus kialakítású üvegezést. A 22,58 m fesztávolságú és 16,4 m hosszú repülőt '40 és '43 között a németek legfontosabb bombázójaként tartották nyilván.

Az első példány először 1934. november 17-én szállt fel, ekkor még utasszállítóként. Ez a típus is részt vett a spanyol polgárháborúban, ahol elegendőnek bizonyult a fegyverzete. Ez később súlyos veszteségeket okozott az angliai csatában, így azt megerősítették. A végeredmény: egy 20 mm-es gépágyú az orrban, egy 13 mm-es géppuska a törzs tetején lévő lövésztoronyban és egy-három 7,92 mm-es volt géppuska a törzs alján lévő lövészgondolában, illetve ablakokban. Az így megerősített repülő lomhább lett, legnagyobb sebessége mindössze 405 km/h volt. Hatótáv-



sága elérte az 1930 km-t, és legfeljebb 2500 kg-nyi bombát vihetett.

A kétmotoros gépből készült ötmotoros iker változat is, amely a nagyméretű Me 321 vitorlázógépeket vontatta.

Boeing B-17 Flying Fortress



Az amerikaiak legendás gépének legelső prototípusa 1935. július 28-án emelkedett a levegőbe. Az angol légierőhöz az első B-17-esek 1942 augusztusában érkeztek, és a háború végéig jelentős szerepet játszottak az európai hadszíntéren.

Nem véletlenül kapta a „repülő erőd” becenevet. Fegyverzete tizenhárom darab 12,7 mm-es géppuskából állt. Lövészállást helyeztek el az erőd hátsó felében és a farkában, tornyot helyeztek a tetejére, az elejére és a hasa alá. Utóbbi jellegzetesen gömb alakú, amelybe csak alacsony emberek fértek be. Így a 31,64 m hosszú és 22,66 m fesztávolságú gép a 10 fős személyzetével képes volt a támadások elhárítására, védő kíséret nélkül. A maximális, 1814 kg bombateherrel akár 3219 km-t is repülhetett. Legnagyobb sebessége elérte a 462 km/h-t.

Az amerikai légierő körében gyakori volt a bombázók egyéni elnevezése. A háború talán leghíresebb B-17-ese a Memphis Belle, amelyről film is készült.

A típusból majdnem 12000 darabot gyártottak. 1945 után hamar leselejteztek őket, de jó néhány még a

'70-es években is repült mint erdészeti és mezőgazdasági repülő.

Consolidated B-24 Liberator

A B-17 mellett ez is jellegzetes amerikai nehézbombázó. Furcsamód sokkal kevésbé híres, pedig 466 km/h-s sebességével, 5806 kg-nyi bombaterhével és 3380 km-es hatótávolságával mind felülmúlta társát. A 33,53 m fesztávolságú és 20,47 m széles repülő manőverező képessége rosszabb volt, mint a B-17-esé, mégis jobbnak ítélték magát a típust. Több mint 18000 legyártott repülővel ez lett az Egyesült Államok legnagyobb példányszámban gyártott gépe, amelyből később felderítő és teherszállító változat is készült.



Az első példány 1939. december 29-én repült először. A két évvel később gyártott gépek hajtóműveiben már turbófeltöltőt is alkalmaztak, amely jelentős teljesítménynövekedést hozott. A tízfős legénységre tíz darab 12,7 mm-es géppuska jutott az orr-, a tető- és a faroktornyon, valamint a törzs hátsó részén kialakított oldalablakokban.

A repülőből nagy példányszámban kerültek a brit légierőhöz, de más szövetséges országokban is rendsze-

resítették. A háború végén ezeket is hamar leselejteztek a nagyobb B-29-esek megjelenése miatt.

Boeing B-29 Superfortress

1945. augusztus hatodika és kilencedike. Hirosimára és Nagaszakira az amerikaiak atombombát dobtak, és ezzel véget ért a második világháború. Mindkét bevetést nagy hatótávolságú B-29-es bombázókkal hajtották végre.

A legelső repülésre 1942. szeptember 21-én került sor, és a háború miatt az első sorozatot már egy évvel később hadrendbe állították. Túlnyomós kabinnal építették, ez lehetővé tette, hogy főképp nagy magasságból indított bombázásra alkalmazzák.

A B-29-es teljesítményében és méreteiben is túlszárnyalta elődeit. Fesztávolsága 43,36 m volt, hossza elérte a 30,18 métert. Akár 575 km/h-s sebességgel is repülhetett, és hatótávolsága kétszer akkora volt, mint a B-17-esnek: 6437 km. A 10 fős személyzetet 12 db 12,7mm-es géppuska és egy 20 mm-es gépágyú védte a farokban. A tornyok távvezéreltek voltak, a kezelők a törzsben ülve periszkóp segítségével céloztak. A méretei miatt akár 9072 kg-nyi bombaterhet is magával vihetett.

A típus sosem szárnyalt Európa felett. Mára mindössze egyetlen repülni képes B-29-es maradt a majdnem 4000 darabos sorozatból.



Dondó

Két ütem két keréken

Ha azt mondom, „kétkerekező Trabant”, a legtöbben egy régi magyar vígjáték jeleneteként képzelhetik el, pedig annál sokkal valóságosabb jelenségről van szó. A nem mindennapi Trabant sofőrjét, Ackermann Balázst, volt évfolyamtársamat kérdeztem mutatóanyagáról az egyik bemutatója próbáján.



Mikor tanultál meg vezetni?

Szoktuk mondani, hogy kormány-nyal a kezemben születtem. Hét-éves koromban kerültem először a volán közelébe úgy, hogy egy földúton kormányoztam anyukám öléből. 11 éves koromban kezdett el érdekelni a versenyzés. Elkezdtem nyúzni a szülei-
met, akik támogattak a dologban, örültek, hogy valami értelmessel kezdek foglalkozni. Mondhatjuk tehát, hogy szülei-
m tanítottak meg vezetni, mégpedig azon a Trabanton, amellyel jelenleg járok.

Először szlalomversenyeken indultam a Skoda Klub Hungária szervezésében, egy gond volt csak, hogy a Trabant motorikusan kevés volt hozzá. Mozgékony, jól fordul, de a gyári állapotú 26 lóerejével gyenge. Bár volt, hogy pont a fordulékony-
ság miatt megvertem sokkal erősebb autóval versenyzőket.

És hogy jött a kétkerekezés?

Egyszer, 13 éves koromban egy szlalomversenyen kézfékkal akartam befordulni egy hajtűkanyarban. Gondoltam, hogy majd látványos lesz: végül az is lett, mivel 45 fokban sikerült megdöntenem az autót. Szerencsére volt annyi lélekjelenlétem,

hogy a dőlés irányába korrigáltam, ahogy azt a versenyzőknek tanítják. Aznap este határoztam el, hogy ezt egyszer szándékosan meg kéne ismételni, mivel kétütemű Trabanttal ilyen még nem csinált senki. A *Go, Trabi, go!* című filmben van egy ilyen mutatóanyag, de a szemfüleseknél feltűnhet, hogy az a Trabant négyütemű. És nem értettem, miért ne lehetne kétüteművel megcsinálni, hiszen én voltam az élő példa rá. Pár év után, 2007 nyarán pedig a hülyeség és az alkotó-
erő párosult, meglelt ez a sárga kis Trabi, és elkezdtem gyakorolni vele a mutatóanyagot.

Hogy zajlott a gyakorlás?

Szüleim révén sikerült engedélyt szereznünk a rendőrség gyakorló-
pályájára, de mivel ott folyamatosan van kiképzés, nehéz volt lehetőséget találni a bejárásra. Kezdetben he-
tente egyszer, aztán egyre ritkábban jártunk ki gyakorolni. Általában ez a gyakorlás addig tartott, míg már úgy éreztem, leszakad a tudóm a sok visz-
szazuhanástól; a szüleim már kezdtek is kételkedni a dolog sikerében. Nagy-
jából két és fél hónapba telt, mire sikerült rendesen két keréken menni, és nem csak visszazuttyanni rögtön a rámpa után. Először a pályán néztek rám, hogy mit akar itt ez a gyerek, de a végén a legtartózkodóbbak is oda-
jöttek gratulálni.

Kitől kaptad az első felkérést bemutatóra?

2008-ban kaptam egy e-mailt Szelevényből, hogy látták a videóimat az interneten, és szeretnének belevenni a falunap programjába. Na, megnéztem, hol van Szelevény, kiderült, hogy Kecskeméttől 60-70 kilométerre, de végül sikerült megszervezni, lejutni. Akkor még gumi volt az autó oldalán, mert még nem voltam annyira magabiztos, és soha nem is tartottam ugye bemutatót. Emiatt a végén élő közönség előtt sikerült is oldalra állni. Hozzá tartozik, hogy egy kb. 3 méter széles utcában kellett előadni, holott

azelőtt mindig reptér méretű pályákon gyakoroltam. Szóval lementem az aszfaltról, a kocsi pedig elcsúszott a fel-
ázott, sáros talajon. Mindenki lélegzetvi-
sszafojtva nézte, hogy mi lesz, ek-
kor jelent meg a bokorból egy nagy-
darab ember, visszaborította egyedül a Trabantot, majd visszament a bo-
zótba, és azóta se láttuk.

Milyen érzés attrakciónak lenni?

Mindenki nagyon szereti, különö-
sen a gyerekeknek tetszik, akiket vi-
szek két keréken. Ez egyfajta celeb-
ség, de a jó értelemben. Szokta érde-
kelni az embereket a történet is, amely az egész mögött van. Amikor csak mondom ismerősöknek, hogy kétkerekezem Trabanttal, mondják, hogy „Aha, tök jó.” Aztán ha mutatok képet: „Aha, Photoshop.” Viszont ha megmutatom nekik élőben, nem hisz-
nek a szemüknek, aztán vihetem őket egyesével. Mondjuk, egy ilyen nap al-
kalmával nagyon le tudok fáradni, most is k. o. leszek estére.

És te vagy az egyetlen az or- szágban, aki ilyen csinál, ugye?

Igen. Az autós kaszkadőrök első-
sorban a törésre helyezik a hangsúlyt, nekem alapvetően, hogy Trabit ne tör-
jünk, mert azt szeretjük. Ezzel, mint önálló mutatóanyag, tudtommal egyedül vagyok az országban, kétütemű Tra-
banttal pedig talán a világon is.



Milyen módosításokat eszközöl- tél ezen a bemutatóautón?

Az autó motorja teljesen gyári (kétütemű, két hengeres, 600 cm³-es, 26 LE-s). Két nagyobb módosítás teszi lehetővé a produkciót: egyrészt csak a bal féltengely van benne, tehát csak a bal kerék hajt, ebből jópofán adódik, hogy meg lehet vele Y-ban fordulni anélkül, hogy az ember fogná a kor-
mányt. (Igaz, ki is próbáltam - a szerk.) Másrészt pedig a differenciál-

mű le van hegesztve. Ez persze azt vonja maga után, hogy a kétkerekezés csak balra döntve hajtható végre, egyébként át kéne építeni a teljes jelenlegi felállást. Sem a karosszéria, sem a padlólemez, sem a váz nincs megerősítve sehol. Olyannyira nem, hogy a küszöb például már majdnem el is tűnt. Persze tervezem a felújítását.

Ami trükk még szükséges: húsz liter benzin kell, hogy legyen a tartályban ahhoz, hogy lefolyjon a motorba (mert gravitációs üzemanyag-ellátású, nincs benne AC pumpa). A baloldali kerekbe pedig a szokványos 2,2 helyett 3,7-4 bar nyomás kell. Ha ennél alacsonyabb volna, nagyon kúszna az autó, akár a felni is leérhetne. A bal első kereket pedig egy ablakmosó spricni locsolja, melynek a tartálya a csomagtartóban van. Így a gumi oldalfalának kopása mérséklődik (hiszen ez ugye jóval vékonyabb, mint a futófelület). Egyébként mindig használt gumikat teszek rá, amelyeket trabantoktól, vagy régi suzukisoktól kapok.

Nem szokták elhinni, de az autó alapvetően gyári. Azért nem hiszik el, mert ilyen kis költségen ennyire szériaautóval ilyesmit nem szokás csinálni. Ha az ember beírja a YouTube keresőjébe, hogy „Trabant”, azt látja, ahogy kettéfűrészelt példányokat kínoznak a farmon. Pedig lehet értelmesen is vitézkedni ezzel az autóval, ami ugyanolyan messze van a német mérnökök által elgondolt felhasználástól. Ha van műrepülés, miért ne lehetne műautózás?

„Nagyjából két és fél hónapba telt, mire sikerült rendesen két keréken menni, és nem csak visszazutyanni rögtön a rámpa után.”

Egyszer a Trabant gyárba is el látogattál családoddal, igaz?

Igen, egyszer elmentünk a Nemzetközi Trabant Találkozóra Zwickába, amelyet minden évben megszerveznek. Az út tizenhét óra volt, és bár végig én vezettem, édesanyám járt legrosszabbul a hátsó ülésen. Bármiféle gond nélkül, 80-90-es átlagtempóval és 4,5 literes fogyasztással tettük meg az utat. A fogyasztást

egyébként nem szokták nekem elhinni, amikor a hibrid Prius ugyanilyen fogyasztással büszkélkedett pár éve.

Akit érdekel a márka, annak azt mondom, egyszer mindenképp ki kell mennie a Trabant szülővárosába. Zöld a fű, kedvesek az emberek, és mindenhol Trabantok jönnek szembe. A Trabantot egyszer haza kell vinni, és körbe kell fényképezni a gyárkapuban.



Képriport és a teljes interjú a Közhír blogon!

Hogy keveredtél a közlekkarra?

Régi elhatározásom volt az autó, illetve régebben vasútmánia miatt, illetve sokkal kevésbé ismertem még a magyar felsőoktatás rendszerét. Aztán idekerülve rájöttem, hogy másra számítottam, mert a gépészet jobban érdekelt. Ezért is jöttem el később, de jó kapcsolatokat építettem ki, kedves embereket ismertem meg. Nem bántam meg, hogy ezt a kis kitérőt megtettem, amúgy sem sikerülhet minden elsőre. Hogy jó döntés volt-e, az majd elválik, ha diplomát szerzek a Bánki gépészkaráról, ahol jelenleg vagyok. Később veteránautó-restaurátor irányban szeretnék továbbtanulni.

A társaság mondjuk hiányzik. Emlekszem, amikor egyik reggel össze-súgtak mögöttem, hogy „Te, olyan Trabantot láttam, még króm díztárcsa is volt rajta” (természetesen az enyém volt). Kérdeztem tőlük, hogy érdeklí-e őket. Mondták, persze, miért, ismerem? Mondtam, hogy igen, még kulcsom is van hozzá.

És mit szólna ahhoz, hogy a Trabant a „gagy autót” sztereotípiája?

Tíz évvel ezelőtt még nagyon üldözték, „hülye trabantos, lassú tetű,

tűnjél előlem”, stb. Most is van, hogy letolnak az útról, de ha egyedül vagyok, csomag nélkül, előszeretettel gyorsulok le komolyabb autókat csak azért is. Általában azok utálják, akiknek nem volt, vagy még sosem ültek benne. Nem egy tökéletes konstrukció, nincsenek benne modern extrák: masszázsfotel, mélynyomó a csomagtartóban. De amire az autó elvileg kell, hogy eljuttasson A-ból B-be, arra megfelel. De az utóbbi időben az emberek hozzáállása döbbenetes mértékben megváltozott: a külföldiek odavannak érte. Szoktam turistákat is szállítani egy barátom vállalkozásában, és imádják. A Várban oda-jönnek, körbefotózzák, és mindenki elkezd koccogtatni, hogy tényleg műanyagból van-e. Szóval átvette az uralmat a nosztalgia vele kapcsolatban, már nem a taposnivaló szemetet látják benne. Érdekes, hogy a brit nagykövetség egyik munkatársa is egy zöld, négyütemű, DT rendszámú Trabanttal jár. Látott

egyszer egy társaságot a városban Trabantozni, akiknek nagyon tetszett a dolog, hát ő sem akart kimaradni.

A Trabant szerethető autó: aranyos, gömbölyű, karakteres, mosolyog ránk. Limuzin karosszériája van fecskefarokkal, lámpaívakkal, megvan benne Amerika ugyanúgy, mint Európa realizmusa. Azt sugallja az ember felé, hogy „Ülj belém, légy boldog!” Nem széthúzott szemmel, vicsorogva tol le az útról, hanem ránéz, és süt benne a nap.

Úgy pedig még inkább csodálatraméltó az egész, ha tudjuk, hogy az NDK-s mérnökök mindezt titokban csinálták, hiszen meg volt tiltva nekik egy önálló modell kifejlesztése. Csak akkor kaptak engedélyt, amikor oda-tolták a pártvezetés elé a kész koncepciót. Hatalmas teljesítmény volt, hogy pár mérnök (szó szerint) otthon kifőzte a duroplastot, és megtervezte a kocsi, amely aztán emberek tízezeinek lett útítársa.

Sonci



„Merjünk angolul érinteni!”

Mérőföldkőhöz érkezett a hazai közlekedésbiztonsági kutatómunka, ugyanis 2012. március 8-10. között rendezték meg az I. CERSC (Conference on Effectiveness of Road Safety Campaigns) konferenciát. Az angol nyelven tartott rendezvényen elismert hazai szakértők mellett neves európai közlekedésbiztonsági szakemberek tartottak előadásokat, valamint sor került egy érdekes és tanulságos technikai bemutatóra is, melyen Talmácsi Gábor világbajnok motorversenyző is részt vett. A rendezvény háttéréről és a jövőbeli célokról a két közlekedésmérnök főszervezővel – Kibédi-Varga Lajossal és Varga Róberttel – beszélgettem.

Mi állt a konferencia szervezésének háttérében?

Lajos: Évek óta kiemelt figyelmet fordítunk a közlekedésbiztonság fejlesztésére. Tavaly a Közlekedéstudományi Intézzel együttműködve részt vettünk az *Élet Úton* program kommunikációs stratégiájának kidolgozásában. A program elsődleges célja a közlekedés biztonságának fejlesztése az élethosszig tartó közlekedésre nevelés és szemléletformálás hatékony eszközeivel.

Azáltal, hogy mi kommunikációs tanácsadóként részt veszünk a programban, a területen számos problémára sikerült rávilágítani. A másik fontos elem a multidiszciplináris lehetőségek kihasználása, azaz a közlekedésbiztonsági és más szakterületek összekapcsolása, az együttműködés megteremtése és elősegítése.

A konferencia célja az volt, hogy megszólítsuk azokat a szakembereket, akik valamilyen módon a közlekedésbiztonság fejlesztésével foglalkoznak. Felkértük őket, hogy ismertessék a különböző területeken elért eredményeket, foglalják össze a tapasztalatokat, hogy azokból mi is tanulhassunk. Megszólítottuk és egy konferencián összehoztuk a közlekedésben érintett szakembereket, államigazgatási, versenypiaci és a civil szereplőket.

A konferencia Európán belül kiemeltnek a visegrádi országokra koncentrált. Ennek mi volt az oka?

Lajos: A visegrádi négyek gazdasági és társadalmi szempontból hasonlóak. A közlekedésbiztonság területén is hasonló problémákkal és kihívásokkal kell szembenézniük. A szomszédok szakembereinek bevonásával megteremtettük a lehetőséget arra, hogy a problémákat együtt körbejár-

juk és megvitassuk, együtt gondolkodjunk a lehetséges megoldásokról.

Emellett meghívtunk olyan kutatókat is, akik közlekedésbiztonság fejlesztésében már jóval előrébb járnak. Svédországból elfogadta meghívásunkat Sonja Forward, aki az egyik legnagyobb szaktekintély a közlekedéssz pszichológia területén. Egy nagyszabású európai kutatás keretében hosszú évek óta foglalkozik közlekedésbiztonsági szemléletformáló tevékenységek módszertani kérdéseivel. Előadásában a közlekedésbiztonsági kampányok értékelésének és fejlesztésének lehetőségeit vizsgálta. Bemutatta a legjobb gyakorlatokat, és rámutatott arra a tényre, hogy a kérdéskör egyik legkomolyabb problémája a gépjárművezetők magatartása és hozzáállása. Kiemelte, hogy a szakembereknek a hibás magatartás megváltoztatását célzó közlekedésbiztonsági kampányokra kell koncentrálniuk.

A konferencia szervezése során, illetve ehhez kapcsolódó egyéb munkálatok során a témával kapcsolatosan milyen tapasztalatokra tettek szert?

Lajos: A közlekedésbiztonsággal összefüggő kommunikációs tevékenység mellett mérnöki kutatómunkát is végzünk ezen a területen. Munkánk során azt tapasztaltuk, hogy a nemzetközi szinten is elérhető tanulmányok, forrásanyagok a szomszéd országokból hiányosan vagy egyáltalán

nem állnak rendelkezésre. Ugyanígy elmondható, hogy személyes szakmai kapcsolataink is elsősorban Nyugat-Európára koncentrálnak. Sajnos éppen a közeli szomszédainkat nem igazán ismerjük. Egyrészt azért, mert idáig a hasonlót a hasonlóval elv nem volt fontos és feltárandó terület, valamint általában csak a legjobb európai uniós gyakorlatok megismerése került előtérbe. Másrészt a konferencia kapcsán felmerült egy másik nagyon lényeges probléma, amiben mindenképpen előrelépésre van szükség. Nevezetesen, hogy ezek az anyagok csak az adott ország anyanyelvén állnak rendelkezésre. A konferencia bebizonyította, hogy a partnerek részéről igenis valós igény van arra, hogy a dokumentumok egy közös nyelven, azaz angolul is legyenek elérhetők, így biztosítva a szélesebb körű hozzáférhetőséget. Továbbá a konferencia bebizonyította azt is, hogy a visegrádi országok között szükség van a szakember- és tudáshálózat kiépítésére, erősítésére annak érdekében, hogy megismerhessük egymás kezdeményezéseit és programjait.



Hogy látjátok, itthon és nemzetközi szinten az egyes szervezetek, intézmények közötti partnerség és együttműködés mennyire valósul meg a közlekedésbiztonsági területen?

Lajos: Ezen a területen is vannak problémák és lehetőségek. A kezdeményezések akkor tudnak jól működni - ezáltal elérni a céljukat -, ha az egyes területek szakértői hatékonyan együtt tudnak működni. Azaz például egy baleset-megelőzési kampányban a kutatómérnök meghatározza a prob-



lémát és a fejlesztendő területet, az állami vagy a versenypiaci szereplő biztosítja a program megvalósíthatóságát, a kommunikációs szak-

ember pedig kidolgozza azokat a hatékony módszereket és eszközöket, valamint kiválasztja azokat az üzeneteket, melyekkel a célcsoportok a leg hatékonyabban megszólíthatók. A multidiszciplinaritásban rejlő lehetőségek kihasználatlansága, az együttműködés hiánya a hatékonyság rovására mehet. De mit is értünk pontosan egy közlekedésbiztonsági kampány hatékonysága alatt? Hogyan mérhető mindez? Hogyan lehet az eredményeket a jövőben megvalósítandó közlekedésbiztonsági szemléletformáló tevékenységek fejlesztésére fordítani? Ezek nemzetközi szinten is fontos és megválaszolendő kérdések. Ne feledjük ugyanis, hogy a szűkülő pénzügyi források a hatékonyság és költséghatékonyság fokozására készítetik a megvalósításban részt vevő szervezeteket.

Robi: Az is probléma, hogy különböző szervezetek egymástól elkülönülten készítik elő és hajtják végre a kampányokat. A kampányok és kezdeményezések gyakran nincsenek összehangolva sem témában, sem időben, sem területileg. Sok esetben előfordul, hogy nem ismerik fel a hatékony kommunikáció jelentőségét, nem vonnak be kommunikációs szakembereket a munkába. Nem beszélve arról, hogy az ilyen jellegű tevékenység a mindennapi feladatokon túl általában „sokadrangú prioritás”, ami már ön-

magában hordozza a kampány sikertelenségének veszélyét.

A konferenciával kapcsolatosan milyen nehézségek merültek fel?

Lajos: A szervezés során nem volt egyszerű a nemzetközi kapcsolatrendszer kihasználása, kiaknázása. Amint korábban említettem, erős hazai és európai uniós szakmai kapcsolatokkal rendelkezünk, de éppen lengyel, cseh és szlovák kollégáinkat nem igazán ismerjük. Egy másik probléma, hogy felgyorsult világunkban ezek a



szervezetek is a napi problémáikkal, kihívásaikkal vannak leterhelve, és bár érzik és értik egy ilyen jellegű konferencia jelentőségét, nehezen tudnak rá időt és energiát fordítani.

Robi: Napjainkban meglepőnek tűnhet, mégis komoly kihívást jelentett a konferencia egységes nyelvének meghatározása és használata. Sajnos szakmánkban arányaiban kevés az angolul értő, illetve a nyelvet társalgási szinten beszélő kollégák száma. Ezen mindenképpen változtatni kell, hiszen a nemzetközi anyagokban és platformokon az angol az elsődleges nyelv. A nyelv ismerete nélkül könnyen leszakadunk, és kulloghatunk a többiek után. Márpedig a CERSC konferencia újszerűségével is az a célunk, hogy vezessünk és ne kövessünk. Ezzel együtt örömmel tapasztaltuk, hogy akik eljöttek és a rendezvényen részt vettek (köztük nagy létszámban közlekedésmérnök hallgatók), megértették a konferencia célját és az előadásokat is. Ehhez pedig nem kell tökéletes angolság. Üzenetként annyit fogalmaznék meg a jövő közlekedésmérnök nemzedékének, és ezt már akkor is sokat hangoztattam, amikor a karon oktattam: merjetek angolul érinteni! Valamint megszólalni és kérdezni, hiszen így jutunk együtt előrébb.

A konferencia keretén belül technikai bemutatót is rendeztetek,

ahol az érdeklődők a főbb közlekedésbiztonsági kampányokhoz kapcsolódóan három helyszínen különböző szimulátorokat próbálhattak ki. A rendezvényen Talmácsi Gábor világbajnok motorversenyző is jelen volt. Ő milyen célból látogatott el a bemutatóra?

Lajos: Úgy gondoljuk – és a nemzetközi példák is ezt mutatják –, hogy egy nemzetközileg elismert és hiteles sportoló által sokkal hatékonyabban meg lehet szólítani egy adott korcsoportot. A megfogalmazott üzeneteket egy hiteles személytől sokkal inkább elfogadják. Talma motorversenyzőként és magánemberként is nagyon fontosnak tartja a közlekedésbiztonságot, a közlekedési szabályok betartását. Gáborral hosszabb távon is szeretnénk együtt dolgozni, illeszkedve az Élet Úton programban megfogalmazott alapcélokhoz.

Robi: Talma meghívása kiváló alkalom volt arra, hogy egy ilyen nagy horderejű témába elkezdjünk bevonni ismert, kedvelt és hiteles embereket. Hosszabb távon több neves sportolóval és közismert személyiséggel szeretnénk együtt dolgozni, akik ilyen üzeneteket hitelesen tudnak közvetíteni a lakosság felé.

Milyen visszajelzéseket kaptatok a konferencia után?

Robi: Pozitív visszajelzéseket kaptunk, és igény is megfogalmazódott arra nézve, hogy a konferenciával kapcsolatos témák az oktatásban is jelenjenek meg. A hallgatók néhány tantárgyban már találkozhattak ezekkel a témákkal, és célunk, hogy ezeknek a hasznos és gyakorlatias ismeretek átadását tovább erősítsük a mérnökképzésben. Továbbá szeretnénk megteremteni annak a lehetőségét, hogy ha valakit érdekel a közlekedésbiztonság vagy annak bármilyen vetülete, gyakorlatban is foglalkozhasson vele. Az érdeklődő hallgatók nyugodtan keressenek minket, és megpróbálunk nekik szakmai feladatot, TDK-, illetve diplomamunka-témát találni.

Foltai



In memoriam Dr. Gedeon József

Szomorúan tudatjuk veletek, hogy karunk címzetes egyetemi tanára, a Járműváz- és Könnyűszerkezetek Tanszék tudományos főmunkatársa 2012. április 25-én, életének 89. évében elhunyt.

Dr. Gedeon József 1923-ban született Budapesten, a Szent László Gimnáziumban érettségizett. Egyetemi tanulmányait 1947-ben fejezte be, gépészmérnöki diplomával. Egyetemi hallgatóként 1942, 1943 és 1944 nyarán a Weiss Manfréd Repülőgép- és Motorgyár gyakornoka. Még hallgatóként, 1944-ben megismerkedett az oktatómunkával is, amikor demonstrátorként mérési gyakorlatokat végzett aerodinamikai mérések tantárgyból. Tanulmányait már munka közben fejezte be, ugyanis 1946-tól a MÁVAG autóosztályán dolgozott tervezőmérnökként. 1949-1950 között a Dunai Repülőgépgyár Rt. kutatómérnöke, majd ezt követően 1957-ig a Csepel Autógyár szerszámgyárának osztályvezetője, később kutatómérnöke volt.

Hosszú és eredményes ipari gyakorlat után került az egyetemre. 1957-1971 között a Repülőgépek Tanszéken, majd a Mechanika (mai nevén Járműváz- és Könnyűszerkezetek) Tanszéken dolgozott. Részt vett a repülésmechanika, a repülőgép-tervezés és a lengéstan tantárgyak oktatásában, tananyagának fejlesztésében eleinte gyakorlatvezetőként, később előadóként is. Önállóan dolgozta ki a szerkezet-fárasztás, üzemi terhelések és kifáradás, valamint még jó néhány választható szaktantárgy tematikáját, mindenkor azzal az igényvel, hogy az adott téma legfrissebb kutatási eredményeit is megismeresse hallgatóival.

1984-ben vonult nyugdíjba, ami számára csak titulusváltást eredmé-

nyezett, kutatómunkája így vált igazán aktívá. Nyugalmazását követően rengeteg cikke, dolgozata készült, valamint életművéért az OSTIV, a vitorlázórepülés rangos nemzetközi egyesülete 2008-ban igen jelentős kitüntetésben részesítette.

Tanárként szigorú és következetes volt. Nem tűrte a fél munkát, a fegyelmezetlenséget. A szorgalmas diákokat viszont felnőttként, leendő munkatársként kezelte, és igyekezett nekik megmutatni a mérnöki tevékenység szépségeit, nehézségeit. Ehhez felhasználta az ipari tapasztalatainak bőséges anyagát, melyek közül rengeteget megosztott a Köz hír hasábjain, sok-sok lapszámon keresztül.

Kedves oktatónk emlékét örökké megőrizzük.

Stefipeti



Tudtad-e, hogy...?



...Nevadában tilos az autópályákon tevével közlekedni?

...az eddigi leghosszabb matematikai egyenlet, melyet egy tudományos lapban közöltek, 215 oldal hosszúságú volt?

...1894-ben mindössze négy autó volt az egész Egyesült Államokban?

...Szingapúrban tiltott a kétütemű motorok használata? Egy új autó adója mindössze öt dollár, de az autó öre-

gedésével ez nő. Nyolc évesnél idősebb járművel tilos az utcára menni.

...az a szállítójármű, amely az űrrepülőgépet a kilövőállomáshoz szállítja, óránként 3 kilométeres sebességgel mozog?

...az egykori amerikai elnök, Richard M. Nixon a II. világháború alatt üzemeltetett egy Snack Shack nevű helyet, ahol a harci repülősöknek ingyen hamburgert és ausztrál sört kínált?

...a tempomatot a Cadillac mutatta be 1958-ban?

...a legrégebbi feltárt görög hajó az i.e. 4. században épült és 80 évvel később süllyedt el?

...1958 és 2009 között a Formula-1-ben az Egyesült Királyság rendelkezett a legtöbb bajnoki címmel és világbajnok versenyzővel? Tíz pilóta összesen 14 világbajnokságot nyert.

...a gyermekvasutas tanfolyamra csak olyan gyerekek jelentkezhetnek,

akiknek tanulmányi átlaga eléri a 4,0-s szintet, és a szüleiknek, valamint az iskolájuk vezetőségének bele kell egyeznie a tanfolyamon való részvételbe, mivel az sok hiánnyal jár?

...a Queen Mary építése 1930 decemberében kezdődött, ám első útjára csak 1936. május 27-én indult, mivel a gazdasági világválság miatt leálltak egy időre a munkálatok?

...Joseph Kittinger százados 31 334 méter magasból ugrott ejtőernyővel, elérve ezzel a leghosszabb szabadesés és a legnagyobb sebesség rekordját?

...a helikopter sebességének növekedésével a szélnekforgó lapátok elérhetik a hangsebességet és lökeshullámokat okozhatnak a lapát felett, ami szuperszonikus áteséshez, vagyis a felhajtóerő eltűnéséhez vezet?

...a NASCAR első teljes versenyvada 1949-ben zajlott, 5000 dolláros összdíjazással?

Zm



Kolikonyha

A kari napokat kiheverve biztos sokan már az otthoni ételek ízére vágytok. Ha a húsvéti sonka- és tojásmérgezést túléltek, és van kedvetek egy kicsit a konyhában sűrögni-forogni, íme két saját kezűleg is könnyen elkészíthető, nagyon finom étel.

Frankfurti leves

Aki közelebből ismer, tudja, hogy nekem mindenem a leves, és most megosztom veletek az egyik legegyszerűbb és legfinomabb receptet, amit ilyenkor tavasszal érdemes az új, friss káposztából legalább egyszer elkészíteni.



Hozzávalók: 1/2 fej keltkáposzta, kb. 3 pár virsli, 1 fej vöröshagyma, 3 gerezd fokhagyma, kb. 2 dl tejföl, petrezselyem, ételízesítő, só, bors, majoránna, köménymag.

Elkészítés: Először a káposztát jó alaposan megmossuk. Vigyázzatok a káposzta kiválasztásával, mert én valahogy mindig alábecsülöm a méretét, és a felszeletelés után döbbenek rá, hogy bele sem fér a fazékba! Lehet azzal számolni, hogy főzés közben kicsit összeesik, de akkor se pakoljuk meg púposan az edényt. Megmosás után vágjuk félbe és szedjük ki a torzsáját, illetve a vastagabb ereit vágjuk ki és szeleteljük fel kb. egy ujjnyi vastagra, de lehet kisebb-nagyobb darabokra, ki hogy szereti. Ezután egy közepes fej hagymát szeletelünk fel, és egy 3-4 literes lábas aljában kis olajon pirítsunk meg. Érdemes ilyenkor az összes köménymagot is (egy kiskanálnyit) hozzáadni, mert anyukám nekem azt tanította, hogy ilyenkor kipattognak a magok, és intenzívebb lesz az ízük. Nyomjuk bele a fokhagymákat, tegyük hozzá a káposztát, az evőkanál majoránná

keverjük el, és hagyjuk egy kicsit párolódni. Ezután öntsük fel 1 liter vízzel, szórjunk bele egy fakanál ételízesítőt, tegyük bele a petrezselymet, ízlés szerint mehet még bele egy kis só, bors, és fedjük le.

Amíg fő, foglalkozzunk a virslivel! Szeleteljük fel őket, viszont ha szójavirslit használunk, akkor ne vágjuk túl vékonyra, mert könnyen szétmegy. A rendes virsli lehet jó vékony. Én szeretem megpirítani egy kicsit egy teflon edényben, de ha csak simán tesszük majd a levesbe, az sem gond.

Cirka 30 perc alatt megpuhul a káposzta, ez idő alatt még elkészítjük a rántást:

Egy teflon edénybe öntsünk egy kevés olajat, és taktáklágon pirítsunk meg benne egy fakanál lisztet. Ha kezd zsemleszínű lenni, akkor szórjunk rá egy fakanál pirospaprikát, de csak óvatosan, mert ha megég a paprika, keserű lesz. Tegyük vissza a tűzre a lábast és keverjük csomómentesre, végül öntsük a levesbe. Egy kisebb tálkába merjünk ki pár evőkanál forró levest, adjuk hozzá a tejfölt, és jól keverjük össze. A levesbe öntés után adjuk hozzá a karikákra vágott virslit. A rántástól számítva még 15 percig főzzük. Én személy szerint mindig sokáig főzöm, de szerintem olyan 40-45 perc alatt jól elkészíthető.

Mivel ez az étel nem túl laktató, úgy gondoltam, hogy desszertként nem valami süteményt ajánlok. Én imádom ezt az ételt, főleg ahogy anyukám csinálja nekem otthon, de sikerült már itt a koliban is elkészíteni, úgyhogy nem lehetetlen. Akik édesszájúak, azok imádni fogják!

Máglyarakás

Hozzávalók: 1 kg kenyér, 1 kg cukor, 1 kg liszt, 1 kg vaj, 1 kg tojás, 1 kg citrom, 1 kg vanília, 1 kg fahéj, 1 kg mazsola, 1 kg annak, aki szereti.

vagy kalács, 6 dl tej, 15 dkg cukor, 5 db tojás, baracklekvár, 3-4 db alma, citrom, vanília, fahéj, és mazsola annak, aki szereti.

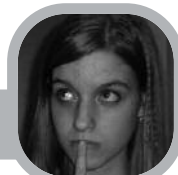
Elkészítés: Először is karikázzuk fel a kiflit. Közben tegyük fel a tejet melegedni egy fazékban, keverjük el benne a tojássárgáját, a vaníliás cukrot, a reszelt citromhéjat, a cukrot, majd öntözzük meg a kiflikarikákat ezzel a tejes-tojásos lötytyel. Hagyjuk, hogy megszívják magukat.

Rakjuk a kifliket egy tűzálló tálba, amit vajjal egy kicsit kikenünk, majd szórjuk meg a cukorral elkevert dió felével. Hámozzuk meg és vágjuk vékony szeletekre a négy-öt, lehetőleg savanykás almát, majd egyenletesen terítsük be a tálban lévő diós réteget, és szórjuk meg egy kis fahéjjal. Ha valaki nagyon szereti, akkor lehet még a tetejére baracklekvárt, a rétegek közé mazsolát tenni, illetve ha így a kari napok után alkoholhiányunk lenne, akkor locsoljuk meg egy kis pálinkával.

Ezután megfogjuk a tepsit, és 180 fokra tesszük. Amíg sül, a tojásfelhéjét verjük fel habnak, 2-3 perc alatt kész is. Végül egy evőkanál sárgabaracklekvárt is adjunk hozzá, ami igazán megadja az ízt ennek a finomságnak. Amikor az alma megpuhult a rakás tetején, kivesszük a sütőből, és egyenletesen rákenjük a tojáshabot, majd annyi időre tegyük vissza, amíg a hab „megköt”, és egy kicsit rózsaszínű lesz a teteje.



Remélem, mindkét fogás ízleni fog! Jó étvágyat!



Bia

Zeneajánló: The Men – Open Your Heart

Korszakunk szemmel láthatóan nem a gitáralapú rockzenéé. Sokan a műfaj haláláról cikkeznek, évről évre elmaradnak a gigantikus eladásokat generáló nagylemezek, a slágerlistákon pedig hiába keresünk ilyen dalokat: a fősodorbeli popzene uniformizálódott és maga is egy belterjes „szubkultúrává” vált. A független zenék világában sem a rock a nyerő. Utoljára 2010-ben az Arcade Fire volt képes szenzációt okozni a legjobb lemeznek járó Grammy-díjat is bezsebelő harmadik albumával, de a műfaj megmentőinek kikiáltott zenekarok úgy tűnik, elfogytak.

Ebben a helyzetben nyújthat felüdülést a nyers rockzene szerelmeseinek a punk ősházájából, New York-ból származó zenekar, a The Men *Open Your Heart* című lemeze, ami az eddigi legszórakoztatóbb hallgatnivaló 2012-ből. Maga az album egy hatásgyűjtemény, de a lehető legjobb hatásokból dolgozik. Tulajdonképpen egy összegzés az előző évtized egyébként is összegző jellegű punk revivaljából.

Az albumot nyitó két dal azonnal felfesti a lemez nagy részének hangulatát és hatásait: nyers, néha egy mással versengő gitárjátékot, a nyolcvanas éveket idéző hardcore punkzenét kapunk. Az artikulálatlan üvöltéssel előadott Animal a női háttér vokálakkal és a disszonáns gitárokkal bevezeti a későbbiekben is előforduló Sonic Youth-befolyást. Ezután érdekes fordulatot vesz a lemez: a

Country Song - ahogy a címéből is kiderül - egy instrumentális, visszhangosított, slide gitáros country-dal. A legnagyobb kakukktojás a Candy, a Rolling Stones Dead Flowers című szerzeményéből felépített, kissé banális country-stílusgyakorlat. A melodikus Open Your Heart kivételével a többi dal fokozatosan építkező, vagy nyilvánvalóbb Sonic Youth-hatásokat mutató alternatív rock. Szövegeket ennek szellemében ne nagyon keresünk az albumon!

Ajánlom mindazoknak vízparti sörözéshez vagy késő esti őrzöngéshez, akik szeretik néha az amerikai egyetemista élet romantikájába képzelni magunkat.

Csaba



Filmajánló – Az éhezők viadala

Ez a film is, mint mostanság a legtöbb, könyvön alapul. Először, amikor megláttam a bemutatót, arra gondoltam, hogy előbb el kellene olvasnom, nehogy csalódás érjen, de annyira megfogott a történet és a film bemutatója, hogy végül győzött a kíváncsiságom: megnéztem, és nem csalódtam.

A történet a jövőben játszódik, amikor Észak-Amerika helyén létrejött egy látszólag tökéletes ország, Panem, amit tizenkét körzetre osztottak fel, leginkább társadalmi csoportok szerint. Egy korábbi hatalmas lázadás büntetéseként a vezetőség azzal tartja félelemben a lakosságot, hogy minden évben kisorsolnak egy-egy tizenkét és tizenhét év közötti fiút és lányt, akiknek részt kell ven-

niük az Éhezők Viadalan (The Hunger Game). Főhőseink a 12. körzet kiválasztottjai, a húga helyett önként jelentkező Katniss Everdeen (Jennifer Lawrence), valamint Peeta Mellark (Josh Hutcherson).

Hogy miért is hívják játéknak ezt az egészet? A dúsgazdag Kapitóliumban ez az év fő sporteseménye. A tévé élőben közvetíti napi 24 órában az eseményeket, a szimpatikus játékosok szponzorokat vonzanak, akikről a játék közben segítséget kaphatnak, illetve fogadni is lehet a versenyzőkre. Ha viszont a show unalmassá válik, akkor a szervezők felpörgetik az eseményeket külső beavatkozásokkal (például tűzesővel, mutáns lényekkel). Van olyan körzet, ahol tényleg komolyan veszik a viadalt, és minden gyereket születésüktől

fogva erre az eseményre képeznek ki, és általában közülük kerül ki a győztes is. A 74. Éhezők Viadalan mégis Kantniss tűnik a legesélyesebbnek, egy 16 éves lány, akinek a mindennapjaiban is meg kellett küzdenie a túlélésért, így nagy előnnyel indul a többiekkel szemben. A lány megpróbál eleinte ki-maradni a játékból, viszont később már nem kerülheti el az összecsapásokat, és nem felejtethi el azt sem, hogy mindenki ellene van, és hogy a végén csak egy maradhat. De vajon ki lesz az?

A téma leginkább a Battle Royal című könyvhöz, és az abból készült filmhez hasonlítható, de a 16-os korhatárból is következtethetünk arra, hogy a filmben a túlélésért való küzdelem mellett a szerelem, a súlyos döntések és a kitartás a meghatározó tényezők. A film pont azt adja, amit a bemutató alapján elvárhatunk: egy élvezetes, izgalmas és a fiatal szereplők ellenére érett stílusú mozifilmet.

Bia



Rejtvény

Négy üzletember nyaralni ment négy különböző helyre, más-más szabadidős tevékenységet végeztek, majd más-más városban folytatták munkájukat. A következő információk alapján azonosítsd be az üzletembereket!

	Balázs	Csilla	Dani	Hédi	strand	vízisí	túra	múzeum	Amerika	Európa	Afrika	Ázsia	Budapest	Pécs	Szeged	Győr
Kiss																
Tóth																
Veres																
Nagy																
Budapest																
Pécs																
Szeged																
Győr																
Amerika																
Európa																
Afrika																
Ázsia																
strand																
vízisí																
túra																
múzeum																

Hédi, aki a múzeumlátogatást tartja a legértékesebb szabadidős tevékenységnek, nem Pécsen dolgozik. Csilla vezetékneve nem Veres. Aki Ázsiában töltötte a szabadságát, még sosem járt Szegeden. Dani vezetékneve nem Kiss. Tóth Balázs nem szereti az extrém sportokat, Dani pedig nem szeret a vízparton heverészni.

A Kiss vezetéknevű üzletember élete nagy részét Budapesten tölti. A Veres vezetéknevű üzletember nyaralása alatt sem mozdult ki Európából, Csilla viszont egészen Ázsiáig utazott. Balázs járt már Szegeden, de még csak egyszer, a szabadtéri játékokon. A Kiss vezetéknevű üzletember nem az afrikai túrán vett részt. Aki strandolással töltötte a nyaralást, Győrben dolgozik. Nagy kisasszony még sosem járt a tengerentúlon.

Vezetéknév	Keresztnév	Szabadidős tevékenység	Nyaralás helyszíne	Munkahely

Nem mi mondtuk...

Rovatunkban tisztelt oktatóink legnépszerűbb mondataiból gyűjtünk össze egy csokorra valót.

„A kettesek finoman kipusztulnak. A képletből.” (Járművek és mobilgépek)

„Ennek hogyan kell nekiállni? Másik irányba kell menni, mint amerre a példa van.” (Mechanika)

„Ha bármi érthető lenne, nyugodtan jelezzék!” (Hő- és áramlástan)

„Van-e olyan automata, amely a gyalogos fedélzetén működik?” (Közlekedési információs rendszerek)

„Megjelent a kétéves unokám CUTE feliratú pólóban. Mondom, miért van erre ráírva, hogy Common Use Terminal Equipment?” (Közlekedési információs rendszerek)

„A légi járművek felkészítése és személyzetének cseréje általában a reptéren történik. Pontosabban a csere mindig a reptéren történik.” (Közlekedési információs rendszerek)

„Az a hátránya a feszített víztükrű medencének, hogy földrengéskor kilötyög belőle a víz!” (Műszaki ábrázolás)

„Hatkor felkelek, hogy ideérjek tízre, erre kilenckor kezdődik A Silla királyság ékköve.” (Matematika)

„Budapest alaplól hosszanti irányú. Meg van a Kerepesi út.” (Városi és gyorsvasúti villamos járművek)

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

Humor

Miért nincs idejük az egyetemistáknak tanulni?

Tanakodhatunk és találgathatunk sokáig, hogy egy mai egyetemistának miért nincs elegendő ideje a tanulásra, ám a variációknak és az okoknak végelethatatlan sorát lehetne felvonultatni. Íme egy általános képzet arra, hogy a mai egyetemistáknak miért nincs idejük a tanulásra:

Lássuk tehát a 365 napot részletesen lebontva:

1. Vasárnapok - 52 vasárnap egy évben, ezek szabadnapok. Még marad 313 nap.

2. Nyári napok száma 50, amikor nagyon nagy a forróság, ezért nehéz tanulni. Még marad 263 nap.

3. Napi 8 óra alvás, ami 122 napot tesz ki. Még marad 141 nap.

4. Még van napi egy óra sport (jó az egészségnek), ez 15 nap. Még marad 126 nap.

5. Napi két óra étkezés, ami 30 napot jelent. Még marad 96 nap.

6. Napi egy óra csevegés (hisz az ember társas lény), ez ismét 15 nap. Még marad 81 nap.

7. Évi vizsganapok száma - legalább 35 nap. Még marad 46 nap.

8. Ünnepek és más szabadnapok - 40 nap. Még marad 6 nap.

9. Legalább három nap betegségben. Még marad 3 nap.

10. Legalább két nap filmekre és szórakozásra. Még marad 1 nap.

11. Ez az utolsó nap, ami az egyetemista születésnapja, ekkor csak nem fog tanulni...

Nyuszika elmegy a boltba, kérdezi a medvét:

- Medve! Kapható itt mustáros ketchup?

- Nem, nincsen, nyuszika!

Másnap megint elmegy a boltba nyuszika, megkérdezi:

- Medve! Van mustáros ketchup?

- Nincs, nyuszika!

A medve elhatározza, a nyuszika kedvéért csinál mustáros ketchupot.

Másnap nyuszika megint elmegy a boltba megkérdezi:

- Medve, van mustáros ketchup?

- Van, nyuszika! - mondja büszkén a medve.

- És ki az a hülye, aki a mustáros ketchupot meg is veszi???

Egy ügyvéd elmegy kacsára vadászni. Lő is egyet, de a kacsza beesik egy magánbirtokra. A birtok tulajdonosa, egy öreg parasztbácsi éppen ott kapálgat.

- Uram, legyen szíves, adja már ide azt a kacsát! - kéri az ügyvéd.

- Dehogyan adom, az én földemre esett, tehát már az enyém! - mondja az öreg.

- Nana! Én egy nagyon jó ügyvéd vagyok, velem ne szórakozzon! Ha nem adja ide, akkor úgy beperelem, hogy mindenét elveszíti! - fenyegetőzik az ügyvéd.

- Várjon csak! Itt, vidéken a vitás ügyeket a „három rúgás törvénye” szerint rendezzük. Hajlandó így intézni a dolgot?

- Az mit jelent?

- Én kezdem. Maga megfordul, én meg háromszor jó fenékbe rúgom. Ha bírja, akkor cserélünk, és maga jön. Azé a kacsza, aki tovább bírja.

Az ügyvéd végigméri az öreget, és azt gondolja: „Ezt az öreget kirúgom a világból is, ennél egyszerűbben úgysem tudnám elintézni a dolgot.”

Szóval, belemegy. Az öreg kezd. Nekiszalad, és egy akkora rúg az ügyvédbe, hogy az beleremeg.

Másodszorra az ügyvéd akkora rúg, hogy orrával felszántja a földet.

A harmadik rúgásra még a szeme is könnyes lesz.

Leporolja magát, és odafordul az öreghez:

- Na, forduljon meg, most én következem!

Az öreg megpödrí a bajszát:

- Jól van, feladom. Vigye csak a kacsáját!

Egy férfi borotválást kér a borbélynál. A borbély, hogy jobban feszüljön a bőr az arcán, ad neki egy fagylót:

- Kérem, vegye ezt a szájába, akkor sokkal szebben tudom megborotválni!

- Rendben - feleli a vendég, és berakja a golyót a szájába, majd teli szájjal megkérdezi:

- És mi van akkor, ha véletlenül lenyelem?

- Semmi gond - feleli a mester - Majd holnap visszahozza, ahogy a többi vendég.

Egy fiatal vállalkozó fényűző irodát bérel, berendezéssel luxusbútorokkal, és beül a hatalmas íróasztal mögé.

Egyszer csak belép az irodába egy férfi táskával a kezében.

A vállalkozó hirtelen felkapja a telefont és hangosan beszélni kezd, hogy fontosnak látszódjon.

Repkednek a számok, százmilliók, majd leteszi a kagylót és a férfihez fordul:

- Jó napot, miben segíthetek?

- Jöttem bekötni a telefont.

Pistikét és Móríckát megkérdezi a tanító néni:

- Pistike, te mi leszel felnőtt korodban?

- Rendőr.

- Az szép szakma. És te, Mórícka?

- Én bűnöző leszek.

- Miért pont bűnöző?

- Hogy majd együtt játszassak Pistikével!

Reggel:

- Apu, éhes vagyok!

- Kisfiam! Ha nem kérsz most reggelit, akkor kapsz 5 pennyt.

Elfogadja. Délben:

- Apu! Megint éhes vagyok!

- Ha most sem eszel, megint kapsz 5 pennyt.

- Na jó, add a pénzt.

Este:

- Apu! Már tényleg nagyon éhes vagyok!

- Kisfiam! Ha vacsorát sem kérsz, adok még 5 pennyt.

A kisfiú gyomra nagyot kordul, de elveszi a pénzt. Másnap reggel:

- Apu! Már nagyon-nagyon éhes vagyok!

- Oké. De ha nem adod vissza a 15 pennyt, akkor nincs reggeli!

Székely és a felesége egy szekéren utaznak. Egyszer csak nagy vihar támad. Tőlük száz méterre lecsap a villám. Azt mondja a székely:

- Na-na.

Megint lecsap a villám tőlük ötven méterre. Újra megszólal a székely:

- Na-na!

Le csap a villám ismét, és agyoncsapja az asszonyt.

Mondja a székely:

- Na, azért!

ÁLOMÁLLÁS EXTRÁKKAL



**Állást találtál a
Műegyetemi Állásbörzén?
Jelentkezz, hogy TE lehess az az 1,
akinek 6 hónapig
kiegészítjük a fizetését!**

**HAVI 20.000 FORINT
FIZETÉS-KIEGÉSZÍTÉS 6 HÓNAPIG**
**Jelentkezési határidő meghosszabbítva:
2012. május 15.**

Jelentkezésedet a **keressjol@sc.bme.hu** e-mail címre várjuk.



Az e-mailben add meg a következőket:
neved, telefonszámod, lakcímed,
Neptun kódod, valamint munkahelyed
neve, elérhetősége.

Részletek a **www.allasborze.bme.hu** oldalon találhatóak.

A TESZTPÁLYÁT KOPTASD, NE AZ ISKOLAPADOT!

TESZTFESZT

2012. MÁJUS 12.



Ha odavagy a négy kerékért, és benzin- vagy dízelgőz függő vagy, gyere el a **Continental tesztpályájára**, amit csak most, csak Neked nyitunk ki. Ha villamos-, gépész-, vegyész- vagy informatikai mérnöknek tanulsz gyere, hogy testközelből megtapasztald, **milyen egy valódi tesztpályán róni a köröket!**

A **Continental pilótái** megmutatják, hogyan tesztelik a világ leghíresebb autómárkáit, kipróbálhatod a **Totalcar Extrém Rutin** pályáját, és **paintball**-ozhatsz a barátaiddal.

Nincs más dolgod, mint hogy like-olod a Continental TesztFeszt oldalt, és a Continental TesztFeszt eseményen **május 10-ig regisztrálsz** a Regisztráló alkalmazással, utána pedig felszállsz a Continental buszra, ami egyenesen a pályára visz ki.

Lejutásodról, ebédedről és a jobbnál-jobb állásajánlatokról **a Continental gondoskodik!**

AZ ESEMÉNYT RÖGZÍTI:



Keress a Facebookon:

[www.facebook.com / Continental.EB](http://www.facebook.com/Continental.EB)

Continental

