

2013. ápr. 76/3

M Ű E G Y E T E M 1 7 8 2



XXXII. KÖZLEKKÁRI NAPOK 2013. ÁPRILIS 5-10.

Tartalom

Miről is olvashatsz?

- 03 Főszerkesztői jegyzet
- 03 Impresszum
- 04 Rövid hírek
- 05 Bemutakozik a HK
- 06 Interjú Dr. Török Ádámval
- 08 Elnöki köszöntő
- 08 Főkormányosi köszöntő
- 09 Egyszer volt, hol nem volt...
- 10 Közlekedési Napok harminckettődszer
- 11 Hajtás, pajtás!
- 12 Tereld a szelet a vitorládval
- 13 Adj te is vérplazmát!
- 14 Várostervezési Napok - 72 órás szakmai gyakorlat
- 16 Porból vagy és porrá leszel
- 17 Közlekedési paradigmák
- 18 Versenyben az életért
- 19 A 0 bővületében
- 20 AMTS 2013
- 20 Az állam az átomban
- 21 BuBi - a budapesti bérbicikli program
- 22 Szakkolli a következő hónapban is!
- 22 Fejlesztések a közlekedés biztonságáért
- 23 Porsche 985 vs. Ford Capri - 1. rész
- 24 Karasúsítás a mindennapokban
- 25 Összezárv
- 26 Könyvajánló
- 26 Zeneajánló
- 27 Filmajánló
- 27 Sorozat ajánló
- 28 Kolikonyha
- 29 Rejtély
- 29 Nem mi mondtuk...
- 30 Viccek



10



08



14



18



20



21



25

Főszerkesztői jegyzet

Kedves Olvasó!

Kellemes hófúvásokkal és simogató szélviharokkal köszöntött be hozzánk a tavasz, megbénítva a fél országot. Csak remélhetjük, hogy a - mostanában finoman szólva - különösen szeszélyesnek mondható időjárás egy kicsit kegyesebb lesz a következő időszakban, ugyanis alig több, mint egy hét múlva kezdetét veszi az a néhány nap, amit talán a karácsony után legjobban vár egy átlagos közlekes: a harmincketedik Kari Napok. Ennek a ténynek hétről hétre egyre több szemmel látható jele is van. Egyre nagyobb valószínűséggel fut bele az ember egy-egy sörváltóba a HaBárban; az egyetem és a kollégium területén megszaporodnak a csapatfilmet forgató jelmezes társaságok, készülnek a csapatpólók, épülnek a hajtányok...

A legérdekesebb dolog számomra mégis az, hogy a soron következő első generáció miként éli meg a Kari Napokat. Hányan lesznek a csapatban, mennyire aktívak a feladatok és bulik során? De a legfontosabb talán, hogy hogyan fogalmazzák meg magukban és a csapatukon belül a rendezvény fő mondanivalóját: *egy csapat van*. Mert az nyílt titok, hogy a Közlekkari Napok sokkal több, mint koncertek, bulik és napi feladatok sorozata. A Kari Napok életérzés. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint a több tucat végzett hallgató - sok esetben már családos ember -, akik minden évben visszatérnek életük

egyik - talán legfontosabb - állomásának helyszínére, hogy újra és újra átéljék azt a különleges érzést, amiben karunk kiemelkedően fejlett: a hallgatók összetartását.

Bár sok víz lefolyik még addig a Dunán, és sok hajtány is megy át felette; lehet, hogy addig újabb alapszakok indulnak, és megint megváltozik a kar rövidítése, de mégis úgy érzem, hogy a jelenlegi közlekkarosok közül - hosszú évek múltán is - nagyon sokan visszajönnek majd a Kari Napokra. Addig is küzdjetelek sportszerűen, utaztatok ingyen a túrára, keressetek aranykerekét, szórakozzatok jól a Baross SinglePlex moziban, bulizzatok hajnalig a HaBárban és vegyetek részt az idej programokon. Végezetül az összes résztvevőnek azt kívánom, hogy szép élményekkel gazdagodjon a Kari Napok során, és a végén ne csak elmondja, hanem a szíve mélyén érezze is át, hogy *egy csapat van!*

Laca



Előző számunk impresszumából sajnos véletlenül kimaradt Molnár Gyula neve. A szerkesztőség cikkírójától ezúton kérünk bocsánatot!

A szerkesztőség elérhetőségei:

1114 Budapest, Bartók B. út 27 fsz. 8-9

Tel/Fax: 1/463-3780

E-mail: kozhir@kozlekkar.hu

Honlap: kozhir.bme.hu

Köz hír Blog: kozhir.blog.hu

Facebook: www.facebook.com/kozhir

Készült 700 példányban

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

Felelős kiadó:

Dudás CsakEgySörVolt Ferenc

Felelős szerkesztő:

Dominik Doti Zsolt

Kari lap felelős:

Somogyi KicsiAVilág József

Főszerkesztő:

Majkut VaníliaKarika László

Főszerkesztő helyettes:

Zentai MárNemBALEK Zsófia

Rovatvezetők:

Ádám Panki Zsuzsa
Bortei-Doku Shaun
Stefán Óóó Péter
Zentai Zsófia

Tördelőszerkesztő:

Darázsi IPG István
Munkácsi Kristóf
Révész János

Olvasószerkesztők:

Tenk Sajnálom Csaba
Waszlavik Eszter

Terjesztési felelős:

Rupp DJ Ferenc

Írták még:

Balogh Bianka
Boczor Bubi Eszter
Ernszt EgySzuszra Anita
Mácsai Háziholnapra Domonkos
Mészáros Acsinta István
Molnár A Gyula
Somogyi Kisóó Imre
Spohn Márton
Strausz NőiTáska Péter
Tóth Csilla
Vörös Márton

Design:

Kiss Olvassunk Fanni Flóra
Zsákai MostMégFőkormányos Balázs

Nyomás:

Multiszolg Bt.
2600 Vác, Kandó K. u. 20/B
Tel: 27/502-765, Fax: 27/502-766
E-mail: info@multiszolgbt.hu

Hírek

Hónapról hónapra összegyűjtjük nektek a legfontosabb információkat, eseményeket, pályázatokat az egyetem és karunk háza tájáról.

Kérdőív kolisoknak

Elkészült a BME Egyetemi Hallgatói Képviselet és a GMF Kollégiumok Osztály (KO) közös kérdőíve a BME kollégiumaiban lakók igényeinek felmérésére. Az anonim kérdőívvel a KO célja az egyetem gondozásában lévő kollégiumok infrastruktúrájával, személyzetével kapcsolatos vélemények és tapasztalatok összegyűjtése annak érdekében, hogy a jövőbeni fejlesztéseket a kollégisták igényeihez tudják igazítani. A kérdőívet minden egyetemi hallgató Neptunban megadott e-mail címére elküldték.

Oktatóink díjai

A Magyar Érdemrend lovagkeresztjét vehette át Dr. Kulcsár Béla, karunk egykori dékánja, az Anyagmozgatási és Logisztikai Rendszerek Tanszék egyetemi tanára az ipari logisztikában elvégzett kutatásban elért kiváló eredményért, a logisztika tudományágának hazai megalapozásában végzett meghatározó tevékenységeért, valamint a járműmérnöki és logisztikai mérnöki BSc alapszakok képzési követelményeinek kidolgozásáért.

A Magyar Érdemrend lovagkereszt polgári tagozat kitüntetését vehette át Dr. Szabó András, karunk oktatási dékánhelyettese, a Vasúti Járművek, Repülőgépek és Hajók Tanszék tanszékvezető-helyettese. A tanár úr a vasúti járművek területén végzett kutatómunkájának elismeréseként részesült a díjban.

Szakkollégiumi hírek

A Közlekedésmérnöki Szakkollégium szerdánként 17:00-tól a Baross Gábor Kollégium Landler termében tarja üléseit, minden kedves érdeklődőt szeretettel várnak ülésükre. A szakkollégium által szervezett programokról bővebb információt találtak a Köz hír aktuális számában, valamint a www.szakkollegium.com honlapon.

Egy félév Bécsben

A BME és a Bécsi Műszaki Egyetem (TU Wien: www.tuwien.ac.at) pályázatot hirdet félévathallgatásra a 2013. október 1. - 2014. január 31. közötti időszakra. Pályázhat bármely kar magyar állampolgárságú, nappali tagozatos hallgatója. További információk a www.kozlekkar.hu oldalon olvashatók.



Pro Progressio ösztöndíj

A Pro Progressio Alapítvány 2013-ban második alkalommal hirdeti meg a Pro Progressio OTDK hallgatói ösztöndíjat. Az ösztöndíj célja Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem azon hallgatójának kiemelt elismerése, akik az Országos Tudományos

Utazási pályázat

Diákköri Konferencián elért eredményük alapján Pro Scientia Aranyéremben részesülnek. Az ösztöndíj összege idén 200 ezer Ft/fő.

A Műegyetemi Hallgatókért Alapítvány (MÚHAL) pályázatot hirdet a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem azon hallgatói számára, akik külföldön, egyetemünk képviseletében tartanak szakmai előadást. Bővebb információ az www.kozlekkar.hu-n, a hírek között olvasható.

Ideiglenes könyvtári változások

2013. március végétől előre láthatóan július végéig zajlik a BME OMIKK könyvtáráépület fűtési rendszerének korszerűsítése. A könyvtár felhívja olvasói figyelmét, hogy a munkálatok miatt március végétől várhatóan négy hétig a könyvtáráépületben megszokott szolgáltatások a BME Központi épületében található könyvtári helyiségekben lesznek elérhetők. Bővebb tájékoztatás a www.omikk.bme.hu honlapon olvasható.

Szemétszedés

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. kilencedik alkalommal tartja meg hagyományos országos szemétséggyűjtő akcióját 2013. április 22-én. A Föld Napja alkalmából szervezett eseményre ismét több tízezer fő jelentkezését várja a társaság. A rendezvény az elmúlt években az ország egyik legtöbb önkéntest megmozgató környezetvédelmi mozgalmává nőtte ki magát. Bővebb információ a Köz hír blogon (www.kozhir.blog.hu) olvasható.

Zsolti & Stefi



Bemutakozik a Hallgató Képviselő – Varga Balázs

A Hallgatói Képviselőt bemutató cikksorozat következő részében az egyik programfelelőst, Varga Balázst kérdeztük a mindennapi feladatairól, terveiről.

Mutatkozz be röviden!

Varga Balázs vagyok, mostanra már ötödéves közlekes hallgató. A logisztika főszakirányt választottam, azon belül pedig logisztikai folyamatok mellékszakiirányt. Ezen kívül pedig szerencsésnek érzem magam, hogy amióta egyetemre járok, koliban lakom hű szobátársammal. (Sajnos volt egy félévnyi kihagyás, de arról inkább majd személyesen mesélek annak, aki kíváncsi rá...)

Miért jelentkezted a poszt-ra?

Egy hirtelen ötlettől vezérelve született meg bennem a döntés, hogy programfelelős akarok lenni. 2010 őszi félévében albérletben kellett laknom, így sajnos eléggé kiestem a közéletből. Aztán amikor tavasszal visszakérültem a koliba, eldöntöttem, hogy nem maradok ki semmiből. Nem sokkal később, mikor megtudtam, hogy BenY (Lázár Benedek, korábbi programfelelős - a szerk.) nem folytatja tovább, kaptam az alkalmon, és jelöltettem magam.

Mennyi idődet veszi el a programok szervezése?

Ez nagyon változó. Egy flekkenpartyra vagy egy csatábárdkiadásra például nem kell túl sokat készülni, de egy Kari Napok már mindjárt más térszta. Januárban kezdünk el dolgozni rajta, elsőként a hídfoglalással, mert azt tényleg nem lehet az utolsó pillanatra hagyni. Persze még sok más feladat is van, úgy, mint a támogatókkal egyeztetni, a koncerteket megszervezni, a feladatokat kitalálni. Általánosságban elmondható, hogy minden nap kell foglalkozni HK-s feladatokkal, sokszor még hétvégén is.

Általános tendencia, hogy csökken a rendezvények látogatottsága. Szerinted mi az oka?

Ezen már én is sokat gondolkodtam, és a hallgatói táborban

is előkerült a téma. Sajnos be kell látnunk, hogy a fiatalabb generáció már nem él annyira aktív életet, mint a korábbiak. Nagyon nehéz az embereket kihozzantani a szobájukból, külsősöket behozni pedig szinte lehetetlen. Talán az internet, a számítógépes játékok és a Facebook lehet az oka. Csak remélni tudom, hogy megváltozik végre ez a tendencia.



A Kari Napok nekünk, hallgatóknak olyan, mint a karácsony. A munka mellett neked is jut idő a bulira?

A Kari Napok szervezőként is buli. Persze nem annyira féktelen buli, mint résztvevőként, de szervezői oldalról is nagyon szórakoztató. Például az előtúra vagy a hajtányverseny és a Belső Aranykerék utáni kis iszogató. Esténként pedig ugyanúgy részt vehetünk a bulikban, mint bárki más, másnap persze mi kicsit korábban kelünk, mint az átlag, így nem ajánlatos hajnalig dorbézolni, de aki jobban bírja a kevés alvást, annak nem lehetetlen.

Szervezőként van valami különösen kedves emléked?

Egyik kedvenc emlékem az, amikor tavaly előtúra végén már az állomáson voltunk a restiben, és „vártuk” a vonatot. Kicsit megfáradtam a sok üdítő elfogyasztása után. Amikor a többiek szóltak, hogy itt a szerelvény, induljak azonnal - ekkor már sötét volt -, én úgy megindultam, hogy fel is szálltam a vonatra. Csak azt nem vettem észre, hogy kettő is van az állomáson, és hogy a többiek sehol. Ekkor esett le, hogy rossz vonatra szálltam... Mikor hazaértem, a többiek röhögve fogadtak, én meg alig bírtam mentegetőzni.

Mit csinálsz a szabadidőben?

Ha csak pihenni akarok, akkor megnézek egy jó filmet, mostanában pedig rákaptam a Trónok harca című könyvsorozatra, amelyből már a második kötetnél járok. Ha kicsit aktívabb tevékenységre vágyok, akkor bringázok egyet a városban, illetve megyek egy kört a kis lengyel Ferrarimmal (Fiat Polski 126p). És persze végül, de nem utolsósorban barátnőmmel, Katával csinálunk programokat.

Mik a terveid a jövőben?

Úgy tervezem, hogy szervezőként számomra ez lesz az utolsó Kari Napok. A májusi tisztújító választás alkalmával már nem szeretném újra jelölni magam. Szeretem csinálni ezt az egészet, de megváltoztak a prioritások. Jövőre remélem, már diploma lesz a farzsebemben, így inkább a tanulmányaimmal és a szakmai fejlődésemmel szeretnék foglalkozni, ami sajnos nem megy nekem a HK-s elfoglaltságok mellett. Úgy pedig nem akarom már folytatni, hogy csak passzív tagja legyek a képviselőnek, inkább átadom a stafétát egy lelkesebb hallgatónak.

Smiley



A katedra másik oldalán – interjú Dr. Török Ádámmal

A Közlekedésüzemi és Közlekedésgazdasági Tanszék mindig mosolygós és vidám oktatóját, Dr. Török Ádámot ismerhettek meg jobban a Közhír e havi tanárinterjújában.

Mióta tanít itt az egyetemen, és milyen tárgyakat oktat?

2004-ben végeztem, és már doktorandusz hallgatóként is a kötelező oktatási gyakorlat keretében tartottam a közúti menedzsment című tantárgyból gyakorlatokat. Azóta ez annyiban bővült, hogy ma már közlekedés-gazdaságtanból is tartok gyakorlatokat, illetve amennyiben úgy hozza a szükség, akkor megtartok egy-egy előadást is a két tantárgyból. Ezen kívül most még menedzser tréningből tartok logisztikus hallgatóknak gyakorlatot.

Szeret tanítani?

Igen, mindig érdekes dolog új emberekkel megismerkedni. Nagyon szeretek együtt gondolkozni a hallgatókkal, mert úgy látom, hogy nagyon sok jó képességű, kreatív elmével találkozhat itt az ember.

Korábban is a karra járt?

Igen, 1999-ben vettem fel, akkor még hagyományos képzésbe, amit 2004-ben sikeresen befejeztem, majd utána a karunkon folyó gazdasági mérnök képzésen vettem részt, ahol 2007-ben diplomát szereztem. Ezzel párhuzamosan tanulva, 2008-ban pedig a Baross Gábor Doktori Iskolában doktori címet szereztem.

Milyen élményei vannak az egyetemi éveiről?

Ma már úgy emlékszem, hogy kellemes. Rengeteg élményem fűződik a Közlekedésmérnöki Karhoz, a csatabárdásástól a Szakestélyeken át a gólyabálokig. Biztos, hogy ezek az emlékek az évek múltával megszépültek. Sikerült öt év alatt elvégezni az egyetemet, így az elejétől kezdve a kisebbséghez tartoztam.

Részt vett valamilyen öntevékeny kör munkájában?

Nem. Budapesti gyerekként a kollégiumban ritkán fordultam meg, és állandó időhiánnyal küzdöttem, ugyanis öt év alatt nem volt egyszerű dolog végezni. Emiatt például a külföldi tanulmányutak, külföldi félévát-hallgatások is kimaradtak az életemből. Ma már a hallgatókat biztatom,

hogy ha kell, akkor csúszassák el egy fél évvel a tanulmányaikat, de szerezzenek külföldi tapasztalatot, mert később nagyon hasznos lehet a külföldi élettapasztalat és a használható nyelvtudás.



Volt olyan tárgy, amelyikkel meggyűlt a baja?

Az első két évben volt néhány. Az ábrázoló geometriával nehezen boldogultam – azóta is emlegetjük Dr. Nyitrai János tanár úrral, ez akkor Műszaki ábrázolás I. címen futott. A Hő- és áramlástan is nehéz volt, akkor még azt gondoltam, hogy közlekedésmérnökként erre semmi szükségem nem lesz, soha nem fogom használni. Aztán az élet megmutatta, hogy ez nem igaz, fontos, hogy az ember ilyeneket is tanuljon. A legeslegvégén a Közúti menedzsment okozott nehézséget. A sors pikantériája, hogy ezt most éppen én oktatom. Akkor nehezményeztem, hogy Dr. Cseh Lajos tanár úr miért akar velünk ilyen jogi szövegeket és jogi dolgokat megtaníttatni, de most már belátom, hogy egy mérnöknek ismerni kell a munkáját meghatározó nemzetközi és hazai előírásokat, szabványokat, jogi környezetet is.

Nem volt furcsa, hogy amikor hallgató volt, akkor az édesapja is a karon dolgozott?

Nem, mert én már végeztem, amikor ő 2007 augusztusában a BME alkalmazásába került.

Van testvére?

Igen, Dr. Török Árpád, itt dolgozik a szomszéd szobában, a tanszéken. Felhőtlen gyerekkorunk volt, és azt hiszem, nagyon jó testvérek vagyunk, de erről lehet, hogy egyszer őt is meg kellene kérdezni.

A régi hallgatótársaival tartja a kapcsolatot?

3-4 volt „tankörtárssal” tartom stabilan a kapcsolatot. Például Dr. Markovits-Somogyi Ritával. Ő is itt, két szobával arrébb dolgozik a tanszéken.

Jó néhány hallgató is van, akivel – miután elvégezte az általam oktatott tárgyakat és befejezte az egyetemi képzést – nagyon jó kapcsolat alakult ki. Közülük van olyan is, aki a KTI-ben dolgozik kollegaként.

Mesélne a Közlekedéstudományi Intézetben való munkájáról?

A KTI Közlekedéspolitikai- és Közlekedésgazdasági Tagozatán vagyok tudományos munkatárs, ahol közlekedéssel, illetve közlekedéspolitikával kapcsolatos gazdasági elemzéseket végzünk, stratégiákat alkotunk.

Hogyan kezdett a KTI-ben dolgozni?

Amikor még volt hátra egy év az állami doktori ösztöndíjamból, és a doktori disszertációm a fejemben már összeállt, úgy gondoltam, hogy ideje tapasztalatot szerezni és egy kicsit kipróbálni magamat a nagybetűs életben. Az ösztöndíj mellett nem volt lehetőség teljes állást vállalni – ez azóta tudtommal módosult –, ezért elkezdtem négyórás állást keresni. Nagyon sok helyre beadtam az önéletrajzomat, volt ahová behívtak elbeszélgetésre, de ahogy kiderült, hogy csak félállást tudok vállalni, mindenhol bezárultak a kapuk és a lehetőségek. Egyedül Dr. Heinczinger Mária, a KTI Közlekedéspolitikai- és közlekedésgazdasági tagozatának akkori vezetője mondta azt, hogy „Nem baj, gyere, most félállás, és ha megfelelsz, ebből lehet majd teljes is, ha te is úgy akarsz”. Megtetszett ez a hozzáállás, és ígent mondtam; az itteni kollegák is támogattak ebben.

Hogy lehet összeegyeztetni a kutatói munkát az oktatási tevékenységgel?

Időben nagyon nehéz, teljes hivatás mind a kettő. Szerencsére az ottani munkaadóim és az itteni munkaadóim ezt nagyon flexibilisen tudják kezelni, úgyhogy így összeegyeztethető. Az egyetemen megtanuljuk, hogy egy nap 24 órából és egy éjszakából áll, és ez bizony, ha kell, így is van.

A tapasztalatom az, hogy egyébként a két terület, a kutatás és az oktatás nagyon szépen kiegészítik egymást. Kutatóként az embernek új dolgokon kell gondolkoznia, új tendenciákat kell felismernie, oktatóként pedig a legfrissebb kutatási eredményeket kell bevonni az oktatásba. Cél, hogy a hallgatók a legfrissebb eredmények ismeretével kerüljenek ki az életbe.

Milyen területeken végzett kutatásokat?

'99-ben, amikor idekerültem, akkor nagyon érdekeltek a gépjárművek környezetterhelési, környezetvédelmi problémái, ez aztán odáig terjedt, hogy a doktori disszertációm is ilyen jellegű témából írtam, megspékelve egy kis közlekedés-gazdaságtannal, ár- és díjképzési stratégiákkal. Azóta az élet nagyon sokfelé sodort. Foglalkoztam térképészettel, szenor-technológiával, vagy gépjárművekben dolgozó belső égésű hűtőgépek égésfolyamataival. Most éppen a Nemzeti Közlekedési Stratégiának a légügyi munkacsoportjában tevékenykedem. Tehát azt lehet mondani, hogy minden ágazatot érintettem. Majdnem. A vízi közlekedéshez annyi közöm volt, hogy a Thesszaloniki Közlekedéstudományi Intézetben dolgozhattam egy évet, ahol gyakorlatilag egy konténerátrokó hajóterminál megvalósíthatósági tanulmányában sikerült részt vennem.

Milyen volt a görög munka?

Amikor Dr. Tánczos Lészlóné professzor asszony irányításával megnyertem a görög ösztöndíjat egy évre, nagyon örültem neki. Elképzeltem, hogy egy lappal ülök a homokos

tengerparton, nyugágyban koktélokot iszogatok. Reggel tízkor felkelek, kezdem a munkát, déltől háromig szieszta, ötkor meg abbahagyom (a munkát). Ehhez képest a Hellén Közlekedéstudományi Intézet egy abszolút nyugat-európai színvonalon működő, Európa élvonalába tartozó kutatóintézet. Reggel 7:45-kor van kezdés, és 19 óráig mindenki dolgozik, mint a gép, egy húszperces ebédszünetet kivéve. Hétvégéken azért kikapcsolódtam, többször voltam Athénban, illetve a nagyobb görög kikötőkben.



Görögországban egyszer a Hellén Közlekedéstudományi Intézet igazgatója beszélgetés közben említett egy görög mondást, amit megfontolásra érdemesnek tartottam és tartok: „Két dolog miatt nem szabad idegeskedni: 1. Ha lehet rajta változtatni, akkor változtatnod kell rajta! 2. Ha nem lehet rajta változtatni, akkor meg minnek idegeskedni?”. Tehát nem érdemes idegeskedni, mérgelődni, hanem vidámnak kell lenni! Számomra mosolyogni nem megerőltető, szomorúnak lenni viszont fárasztó.

Kik azok, akiknek szakmailag sokat köszönhet?

Először mindenképpen családomnak. Aztán persze Tánczos professzor asszonyt említeném, aki nemcsak témavezetőm volt a doktoranduszi éveim alatt, hanem ok-

tató-nevelő szerepet is betöltött az életemben. Nagy Zoltán tanár úrnak köszönhetem, hogy itt maradtam az egyetemen. A Z épület büféjében ő kérdezte meg tőlem, hogy akarok-e doktori képzésben részt venni. Meg kell említenem mindenképpen Dr. Legeza Enikő tanárnőt, aki hosszú éveken keresztül szobatársam volt, bölcs tanácsaival igazgatta életemet, és elkötelezettségével támogatott - nélküle sem jöhetett volna mindez létre.

Mivel tölti szabadidejét?

Nincs kifejezett hobbim, nem gyűjtök semmit. Szeretek a barátokkal egy jó vörösbort mellett elbeszélgetni, aludni és utazni.

Mit üzen a hallgatóknak?

Nagy problémát jelent - amit a saját gyakorlataimon és előadásaimon rendszeresen elmondok -, hogy nagyon nem mindig, hogy mikor kezd el az ember az álláskeresést, kapcsolatépítést. Az a fajta hallgatói hozzáállás, hogy „elvégezem az egyetemet, aztán majd elkezdek állást keresni, és beülök a vezérigazgatói borszékbe” nagyon keveseknek adatik meg. A legtöbb embernek az egyetemi évek alatt kellene az elképzelésének megfelelő állást megtalálnia, de ezért kevesen tesznek bármilyen erőfeszítést. Általában az utolsó félévben diplomatervezés címszó alatt kezdik meg az álláskeresést, vagy rosszabb esetben az államvizsgát követően. Fel kell ismerni, hogy - a kapcsolati tőkénk felépítése érdekében - hallgatóként még élhetünk a jól hangzó BME névvel. A nagy cégek, ipari partnerek segítőkészek.

Eszti



Csak egy sör volt! – XXXII. Kari Napok

Ismét elérkeztünk az év azon szakaszába, amikor a márcsicscsergessel gazdagított, kellemes tavaszi időjárás mellett nemcsak a szoknyák rövidülnek, hanem már mindnyájunk fejében ott motoszkál az az agyzsibbasztó gondolat, hogy bizony mindjárt kezdetét veszi a Kari Napok, és fel kell készíteni a szervezetünket egy hét mámorra!

Mikor ezt a cikket olvassátok, már minden bizonnyal lázasan számoljátok vissza a napokat, hiszen egy hét múlva kezdetét veszi az idei Kari Napok. A következő néhány gondolatban az idei programokról és tudnivalókról szeretnék írni nektek.

Biztosan észrevettétek már, hogy idén egy nappal rövidebb lett a rendezvény. Ennek az az egyszerű oka, hogy az utóbbi években egyre csökken a csapatok aktív tagjainak száma, így arra gondoltunk a szervezőkkel, hogy ha egy nappal rövidebbre vesszük, talán nem fulladnak ki annyira a csapatok a végére és többen fogtok részt venni a feladatokon, bulikon is. Megvalósítás szempontjából ez semmi mást nem

jelent, mint hogy összevontuk a Mr. F(x) dx-et az Egyetemi Portyával, és a kettőből egy igen izgalmas vetélkedő kerekedett ki, na de majd meglátjátok ti is!

Ne feledjétek, hogy a kollégium egész területén tilos a dohányzás! Aki szeretne rágyújtani, az a kollégium bejáratától számított 5 méteren kívül teheti azt meg, kerülve a hangoskodást. Senkinek nem hiányzik, hogy összetűzésbe kerüljünk a szomszédainkkal. Ezért szeretnék megkérni minden dohányost, hogy a KN alatt fokozottan figyeljen rá, hogy az utcán ne hangoskodjon senki!

A tavalyi és tavalyelőtti évvel ellentétben idén nem nyitjuk ki a tornatermet, mivel lesz olyan sportvetélkedő, amit ott rendezünk meg. Ezen kívül mindenben próbáltunk hűek maradni a hagyományokhoz, és megtartani minden közkedvelt versenyszámot; itt-ott változott csak a program. További információért böngésszék a www.karinapok.hu-t!

Mindenkinek kívánok kemény, odaadó, de mindenekelőtt tisztességes és egymással szemben korrekt versengést, hiszen sosem szabad elfelejteni, hogy: „Egy csapat van, Kari Napok!”.

A szervezőknek pedig kitartást és jó kedvet kívánok egész hétre, és ezúton szeretném előre megköszönni az egész heti kemény munkájukat!

Chip



Hajdihó, karinapozók!

Egy jó kari napos köszöntő kulcsszavai: tavasz, jó idő, márcsicscsergés, miniszoknyás csajok. Tegnap hat órát késett a vonatom a hókatasztrófa miatt, így azt hiszem, új kulcsszavakat kell keresnem...

Zsákai Balázs a. Balu Kapitány vagyok, karunk XXXI. főkörmányosi címének büszke tulajdonosa. Az első dolog, amit megígérhetek: nincs az a hóihar, hegyomlás, hurrikán, vagy özönvíz, ami elrettentheti szervezőinket attól, hogy megtartsák kedvenc kari eseményünk harmincketedik felvonását! A cikk megjelenésekor reményeim szerint már minden csapat lázasan végzi a nevezés utáni teendőket: lassan körvonalaznak a forgatókönyvek, forgácsolódnak

a vasúti kerékprofilok, összeáll a próbázó válogatott. Majunk védőfalainak építése közben még bejárunk az előadásokra, „csak egy sörre megyünk

le a HaBárba”, csinálgatjuk a fél éves házikat, de legbelül már érezzük, hogy hamarosan minden meg fog változni.

Április 5-én a szokásos asztalon táncolós hangulatú nyitó bulival megkezdődik az év legjobban várt hete, a Kari Napok. Igaz, idén egy nappal rövidebb ideig, de töretlen lelkesedéssel élvezhetjük a kedvelt programokat és feladatokat, és újabb kihívásokkal ismerkedhetünk meg. A túrán életre szóló barátságot köthetünk BKK- és MÁV-alkalmazottakkal, a sörváltókon megtisztíthatjuk torkunkat az előző kör keserű ízétől, a filmszemlén kisfilmeket nézhetünk nagyvászonon, a hajtányversenyen kicsit kiszellőztetjük magun-



kat, a Balu Kapitány Próbán pedig... ez maradjon meglepetés!

A feladatokon kívül természetesen rengeteg buli is vár ránk, talán sikerül megismételni a tavalyelőtti díszterempadló-hullámoztatást a Paddy and the Rats-koncerten, és minden nap hajnalig pörögni a HaBárban.

Bízom benne, hogy idén is szép számmal képviseljük majd évfolyamainkat, és hogy elsőseink a tavalyi gólyacsapatéhoz hasonló létszámmal, lendülettel és kitartással vágnak neki a megmérettetésnek. A Kari Napok lezárásaként a győzelemre érdemes csapat jelöltjének pedig büszkén és tisztelettel nyújthatom majd át a Közlekkari Kupát!

Gyűjtsetek sok-sok élményt, igyatok ennél is több söröcskét, és ami a legfontosabb: segítsétek egymást a Kari Napokon és az után is bármikor!

Balu Kapitány



Egyszer volt, hol nem volt...

XXVII. (2008)

A 2008-ban megrendezett Kari Napokon 7 csapat versengett a fő kormányosi címért. Az első évfolyamosok Szűsz Ervin vezetésével a Szekszcoast tagjaiként. Szűcs Gábor (alias Szüchivas) és a Whiskeygek szercsére nem mérsároltak le senkit. Domokos Tibor a harmadikosok évfolyamából egy ütőképes alakulatot hozott össze, Rambó és a Partyzánok még a JimBeamBó-próbát is megnyerték. A negyedik évfolyam Hősök. Zip nevű csapata Zipszer Gábor (a. Zipek) főhőssel az élen végighősködte ezt az egy hetet. Hajsza! híján sikerült is megnyerniük a XXVII. Kari Napokat, filmjüket képregényesre vették, ezzel megszerezve a Baross Filmszemle első díját. Az ötödévesek Vik Miller's Disco-Sokk csapata megvédte címét Molnár Viktor vezetésével. A hatodévesek Edmond Alkesz és Bourbon Rabjai nevű alakulatának, Cserenyi Gábor vezényletével sikerült megszereznie a harmadik helyet. A 25+-os János Bácsi (Surányi János) csapata megmutatta nekünk, hogy öregember nem vénember, és éppen csak lemaradtak a dobogóról.

XXVIII. (2009)

Ebben az évben ismét hét csapat indult a megmérettetésen. Hatalmas versengést követően ugyan, de hetedik helyre szorult a negyedévesek Pjetruska és a Mintamókus Őrs csapata Koncz Petra vezényletével, végig hozták a jó hangulatot az úttörődalokkal. Hatodik helyet sikerült megszerezni a harmadéveseket vezető Cimer Mónika Leigya Hercegnő és a Birodalmi Részegedők nevű csapatának. A The Beerfather és a sörmaffia, a másodévesek csapata Bilkó Péterrel a főszerepben elhozta az ötödik helyet. Az elsősök, Chipke Józsi (Dudás Ferenc) és a 101 kisfröccs a sokadévesek tapasztalatának is köszönhetően megtalálta a Külső Aranykereket. Iberpaker Péter csöves haverjaival együtt egy teljes hétre beköltözött a díszterembe, az Iberspar csapat rutinjának köszönhetően megszerezte a harmadik helyet. Töki fűnfzig yardja a Belső Aranykerék megnyerésének köszön-

hetően csak kevéssel maradt le a végső győzelemről. A hatodévesek, Gróf Lazlo (Bánhidi László) és a Vércsoport a határozott rendőri fellépés ellenére zsinórban harmadjára nyerte meg a Kari Napokat.

XXIX. (2010)

Ezen a versengésen hat csapat indult. Méltóan helytállva mutatkozott be az elsőéves Lazy Milán és a Pokerfake-ek csapat Kersity Milán vezetésével, sikerült filmjükkel elhódítaniuk a Baross Filmszemle első díját. A rutinosabbnak számító harmadéves Vic'ero (Szegedi Viktória) és a sínre hányt kalózok társaságának sikerült megszereznie az 5. helyet. Negyedik helyen végzett Laca Luke (Majkut László) és a Hét Mesterivász, a kezdeti nehézségek után beindult a csapat szekere, a jelmezükkel pedig vitték a prímet. A hatodéves földönkívüli delegáció tagjai lelkesen versengtek TsoTso (a. Döme Csongor) és a BARoSSlakók néven. Mogyoró Felügyelő és a C.S.I.bészek Jurácsik Péter vezetésével a második helyen végeztek, de nem szomorkodtak eredményhirdetés után sem, ahogy egész héten is fergeteges hangulatot teremtettek. A feladatok több mint felét megnyerték, így első helyen végzett a Kozmikus Shukárázás, akik roma életérzést sugároztak felénk, Vajdájuknak és egyben fő kormányosnak is Berkesi Ádámot választották.

XXX. (2011)

Hét csapat vágott neki a XXX. Kari Napok megpróbáltatásainak, hetedik helyet sikerült elcsípnie Diószegi Sándor vezetésével a győri Széchenyi egyetem maroknyi, újonc csapatának, akik elnyerték a „szimpatikus csapat” címet. Utolsó előtti helyen végzett Szikora Márk Tamás (a. Jézus) és a haverjai, azaz az elsőévesek. Ötödik helyen fejezték be a versengést a Zsóka Viktor vezette Én és a Parasztok, filmjük közönségdíjas lett. Némó kapitány (Németh Mihály), „avagy holtan inni káros” zombijai a negyedik helyet szerezték meg, elnyerték a Baross Singleplex első díját is. Polgári Dávid a. Dick Diesel és csapata, a Rejsz-Royce komolyan vették a csapat arculatának kiötlésekor a 30.

(XXX) Kari Napok apropóját. Második lett Nagy Ákos (Főszaki) és az Ötéves Terv, emlékeztet dalokat köszönhetünk nekik, mint például a Fizu. A dobogó legfelső fokára az ötödévesek skótszoknyás alakulata, O'rlando (Selmeczy András) és a MacIsza Klán állhatott, szinte minden verseny-számban az élbolyban végeztek.

XXXI. (2012)

Ebben az évben is hét csapat vett részt az egész hetes rendezvényen, a tavalyi pozitív élményeken felbuzdulva ismét érkezett győri különítmény, a Hegyi Levente vezette Grand Theft Alcohol: SZeszcsempészek. A harmadéves Dzsihad Joke, azaz a konyharuhás „terroristák” jelöltje Rizmajer Zoltán volt. Sikerült a leggyorsabb hajtányt elkészíteniük, ennek ellenére csak a hatodik helyen végeztek. A másodévesek (Hubikék sörpikék) Tiszai TörpTibi vezetésével megszerezték maguknak az 5. helyet, rengeteg kék tempera és ételfesték felhasználása mellett. Negyedik lett Laka és a B közép SC csapata, a huli-gánkodás és a „mocskolódás” vezéralakja pedig Lakatos András Rudolf a. Laka volt. Az általuk készített film ebben az évben is közönségdíjas lett, továbbá Laka gyakori alulöltözöttségével emlékeztet pillanatokat szerzett. Csekély létszámuk ellenére Erdei Zoltán (Gyümi) és a Szesszelirtók kevesen indultak neki a versengésnek, de a hét közepétől beleerősítettek, és így 3. helyen végeztek. Nem kis meglepetést okoztak az elsősök második helyezéssel. Atka (Kovács Attila) és a Sörkorszaki Szakik csapat minden feladatban szépen helytálltak, megmutatták, hogy nem lehet félvállról venni őket. A hatodévesek csapata, Balu Kapitány és a TopGanéknak talán a rutinnak is köszönhetően kis létszámuk ellenére is becsületesen helyt álltak. Megnyerték a Filmszemlét, és elhozták a Külső Aranykereket is, ami azelőtt sosem sikerült nekik. Így lett a XXXI. Fő kormányosunk Zsáka Balázs, alias Balu Kapitány.

Csilla



Közlekkari Napok harminckettedszer

Bizonyára már ti is rápörögtetek a XXXII. Kari Napokra, és mindannyian eldöntöttétek már, hogy melyik feladatokban fogtok részt venni. Nyilvánvaló, hogy már napok óta nem bírtok aludni, mert mint a kisgyerekek, számláljátok a napokat, órákat, melyek elválasztanak benneteket az első „éééóóó” felcsendülésétől, az első „EKS!” felhangzásától!

Igyekeztünk idén (is) úgy előkészíteni a programokat, hogy azoknak nagy élvezettel és hatalmas lelkesedéssel rugaszkodjatok neki. Célunk, hogy feledhetetlen Kari Napokat szervezzünk nektek, reméljük, a feledés maximum az elfogyasztott nedűk miatt fordulhat elő.

Természetesen a szokásos pénztek hajcihő nem maradhat el, a hagyományokhoz híven Varga István dékán úr és Dudás Ferenc HK elnökünk megnyitó beszédével indul a rendezvény, amit a nulladik sörváltó követ majd. Ha péntek, akkor bevonulás; kíváncsian várjuk a csapatok bemutatkozását, reméljük, hogy a könnyek majd a nevetéstől szöknek a szemünkbe, és nem egyéb okok miatt. A kellő hangulat megalapozásához már-már elengedhetetlen

kellék a közlekes társaság számára a Kisföldalatti zenekar fellépése, így este ők játszanak nekünk a díszterem színpadán. Inni ér, tombolni kötelező, aztán HaBárban találkozzunk - kelleni fogtok a meglepetés feladatokhoz!

Előre sajnálhatjuk Nagymaros és Zebegény lakóit, ugyanis idei túránk e két település között fog vezetni. Kellemes környezet, csodaszép tájkép vár bennünket, gyertek minél többen, hiszen tudjátok: itt a nagy létszám jó sok pontot ér. Hozzatok a szomszédot, a szomszéd nénit, barátot, barátnőt, mindenki számít; olyan ez, mint az ÁJGT zéhá - nagy létszámban jó a hangulat!

Reméljük, nem fáradtok el nagyon a túrán, és este lesz még energiátok egy örült sörváltóhoz és HaBárbulihoz; garantált lesz a hangulat, hogyha a túráról utolsóként hazaérkező embert ünnepeelve fogadjuk!

Vasárnap sportnapot tartunk, mert fontos az egészség, meg nem

árt kimozogni magunkból a sok-sok elfogyasztott sört, úgyhogy lehet focizni, dartsózni, csocsózni, kidobni egymást kislabdával (persze mindenkinek csak a fejét, meg ne sántuljatok ☺), aki pedig az ésjátékok híve, bátran leülhet feles sakkozni, bár azt garantálni tudjuk, hogy okosabb biztosan nem lesz tőle. A képességeket azonban fejlesztheti, maradjunk annyiban, hogy láttunk már közlekest „repülni” feles sakk után.



A kevésbé sportosoknak javasoljuk, hogy az utolsó simításokat végezzék el a csapat hajtányán, mert délután eljön a gépátvétel ideje is, ahol az új szabályok értelmében igencsak figyelembe fogják venni a kerékprofil kialakítását, úgyhogy tegyék oda magatokat, és mutassátok meg, hogy a mérnök igenis precíz ember, és tud olyat alkotni, ami a technikai zsűrinek is ínyére van! A nagy izgalmakat le kell vezetni egy gyors sörváltóval, aztán megnyitja kapuit előttünk a Baross SinglePlex, és megnézzük a csapatok (remélhetőleg nagyon beteg) filmjeit a bevágott szinkronizált filmrészletekkel együtt.

Kis pihi után el is indulunk a hídra, hogy együtt szurkolhassunk a csapatok hajtányainak, kinek a gyorsaságért, kinek a célba érésért fogunk drukkolni. A lényeg a buzdítás - és hogy ne másszatok magasra a hídon!

Hétfőn időben magatokhoz kelene térnetek, mert jön a foci második felvonása, ahol csapat a csapat

ellen, véralkoholszint a véralkoholszint ellen fog küzdeni! Ezt követi az Egyetemi Portyából és Mr. F(x) dx-ből összevont Kettős Körintegrál Mr. F(x) dx, ahol szükség lesz az ügyességekre és az eszetekre is, úgyhogy mindent bele! Ezen a napon valószínűleg az átlagosnál is több szoknyás fiút és férfit fogunk látni (ki minek érzi magát...), hiszen a Paddy and the Rats hozza el a skót felföld kemény dallamait a Baross palota dísztermébe, és ők gondoskodnak aznap estére az igazi ereszedelahajam hangulatról.

Amennyiben nehezen, ám sikerrel kiheveritek az előző nap megpróbáltatásait, össze kell ám szedni a brigád apraját-nagyját, hiszen eljön kedden a 4 órás vetélkedő, és be kell szereznetek fél Budapestet kemény négy óra alatt. Dolgos kis vetélkedő

lesz ez, valószínűleg nagyon jól fog esni utána a „Ajakra, garatra, EKS!” vezényszó. Ha utolsó előtti nap, akkor eljönnek hozzánk Kerékék, akik belső és külső tulajdonságaikkal egyaránt elkápráztatnak minket - szükség van azonban a teljes külső tulajdonságok megtalálásához a belsők kiaknázására is, érdemes tehát az erőket ide is összpontosítani! Utána lehet ám habározni hajnalig, már ha bírni fogtok még.

Szomorúan, ám várakozással telve indulunk majd neki az utolsó napnak, amikor Balu Kapitány próbára hív benneteket, a sörváltók és extra sörváltók után a kortesbeszéd is elhangzanak majd. A népszavazás újra 20 és 50 forintosokkal történik, a gyors számlálás után pedig kihirdetjük az eredményeket, és beavatjuk a 32. főkormányost! Neki már nem kell majd sokat fogyasztania a záróbulin, ám titeket szeretettel vár a HaBárpult, hogy méltón zárhassátok le a XXXII. Közlekkari Napokat!

Higgyétek el: mi tudjuk, hol lesztek április 5. és 10. között. Ott-hon jobb, ha nem tudják majd...

Galammb & Zsu



Hajtás, pajtás!

A hajtányversenyek mindig is a Kari Napok leghíresebb eseményei közé tartoztak; a kilencedik alkalom közeledtével azonban bátran kijelenthetjük, hogy immár példamutató hagyománnyá is vált. Ebből az alkalomból készítettünk egy rövid visszatekintést a dicső múltról.

A versenyt 2001-ben rendezték meg első ízben a Szabadság hídon. A hajtányépítés tekintetében szigorú technikai követelményeknek kellett megfelelniük az indulni szándékozóknak. Azoknak, akik úgy érezték, hogy sikerült teljesíteniük a követelményeket, egy Gépátvételnak nevezett műszaki mustrának kellett alávetniük járműveiket. Ennek során az oktatóinkból és külsős szakértőkből verbuvált zsűri a szerkezetet, továbbá a fék- és hajtásrendszer műszaki és minőségi kivitelezését vizsgálta meg. A tartalom és a forma egységének megteremtése jegyében valamennyi csapat a témájához illeszkedő felépítménnyel és díszítésekkel látta el a gépeket.

A sínek mellett és a híd tartószerkezetének ívein tolongó tömeg szórakoztatásáról a csapatok, valamint a hangfalakból bömbölő zene gondoskodott. Az első próbafterutam után következtek az éles futamok, melynek során először - bemutató gyanánt - a Szabadság híd Szent Gelért tér felőli oldaláról indították párosával a hajtányokat, amelyek - immáron az igazi verseny keretében - a híd pesti oldaláról indultak vissza, hogy minél gyorsabban megtegyék a mintegy 200 méteres versenytávot.

I. Hajtányverseny

A XX. Közlekkari Napok keretein belül került sor az első hajtányversenyre, amely a Technikai Próbát jelentette. Ezen még csak négy csapat indult, a győztes csapatot Mancsi (Telek Zoltán) és a Baross Gyöngyei alkották.

II. Hajtányverseny

Három évvel később szintén a Technikai Próbá keretein belül zajlott a verseny, amelyre már külsős csapatok is jelentkezhettek. A második hajtányversenyen nyolc csapat



indult, a győzelmet Huk Kapitány (Bellér László) és a Ser-tenger kalózzai vívták ki.

III. Hajtányverseny

A következő hajtányversenyt változatlan helyszínen és változatlan kiírással rendezték meg a XXIV. Kari Napok Technikai Próbájaként, melynek során a közönség a hajtányok technikai és minőségi fejlődésének lehetett szemtanúja. Ez alkalommal is 8 csapat versengett egymással, és a nemes küzdelem végén MadSah (Madai Sándor) és a Sörökök állhattak fel a dobogó legfelső fokára.

IV. Hajtányverseny

A szokott helyszínen és fel tételekkel zajlott le a IV. Hajtányverseny, amely a jubileumi XXV. Közlekkari Napok egyik fő nevezetessége volt. A viadalon hat csapat vett részt, amelyek - az előző évek technikai fejlesztéseit követően - ezúttal inkább a külcsín megújítására helyezték a hangsúlyt a nagyszámú nézősereg legnagyobb öröme. Az első helyezést a Sörrendészek érdemelték ki SörBalázs (Püski Balázs) vezetésével.

V. Hajtányverseny

A következő évben ismét birtokba vettük a Szabadság hidat, hogy

a gépészetben jártas hallgatótársaink megmérkőzzenek egymással. A színvonalas és izgalmas versenyt JimBeamBó (Horváth László) és a Jägercsókók nyerték meg.

VI. Hajtányverseny

2008-ban és 2009-ben - a híd felújítása miatt - sajnos elmaradt a rendezvény, így a két év kihagyás miatt még felfokozottabb érdeklődés kísérte a soron következőt. A győzelmet a Vajda (Berkesi Ádám) vezette Koszmikus Shukárázás csapat szerezte meg, bár állítólag a leggyorsabb járgány kereke a verseny után az első kanyarban kitört.

VII. Hajtányverseny

Ebben az évben néhány - versenyen kívül felvonuló - motoros hajtány színesítette a mezőnyt. A hét csapat járművei közül ugyan mindössze három volt képes rá, hogy végigmenjen a pályán, ennek ellenére születtek remek mérnöki megoldások, és a hangulat is fergeteges volt. A derbit végül O'rlando és a MacIssza Klán nyerte.

VIII. Hajtányverseny

Egy fergeteges Mystery Gang-koncert után, hajnali 1-kor dördült el a képzeletbeli startpisztoly, amely jelt adott a futam indítására. Balu kapitányék előző évi győztes hajtánya lecsúszott a dobogó második fokára, míg a leggyorsabb hajtány építőjének a Rizmajer Zoltán vezette Dzsihad Joke csapat bizonyult.

IX. Hajtányverseny

Idén is lesznek Kari Napok, tehát idén is lesz Hajtányverseny! Most is hatalmas izgalmaknak nézünk elébe, szóval aki lemarad az eseményről, az kimarad egy felejthetetlen élményből! Részleteket a facebook.com/hajtany címen találsz.



Strausz Pety

Tereld a szelet a vitorládba!

Gondolkoztál már rajta, mi lesz az egyetem után? Inkább sodródsz az árral, mert nem tudod, hogy lépj előre? Ismered a szakmád nagyjait? Íme, néhány egyesület, amiket jól használva növelheted az esélyeid a munka világában!

Bár az egyetemi évek alatt el-gondolunk, vajon mi vár ránk a nagybetűs életben, mindig megnyugtadjuk magunkat: „Az még mesze van.”, és csak később, az álláslehetőségek között csemegézve ötlük fel bennünk, hogy valami hiányzik. Valami olyan, amit kapcsolatrendszernek hívunk, és ami megkönnyíti azt, hogy kiemelkedj a munkakeresők szürke tömegéből. Jó, oké, eddig valószínűleg nem mondtam újat. De tudod, hogy szerezz kapcsolatokat, és építs ki olyan viszonyt más emberekkel, hogy a későbbi pályád során a te malmadra hajtsák a vizet?

A közlekedéssel foglalkozó egyesületek konferenciáin és klubdelutánjain kötetlen körülmények között ismerkedhetsz meg szakmai tekintélyekkel. Egy-egy ilyen eseményen kiváló lehetőség nyílik rá, hogy kapcsolatot építs, új emberekkel találkozz, és új ismeretekkel bővítsd a tudásod. Nem mellékesen ezek az emberek később potenciálisan a karrieredet is egyengethetik.



A Közlekedéstudományi Egyesület kínálatában a karunk minden hallgatója megtalálhatja a szakjához, valamint érdeklődéséhez leginkább közelálló témákat, tagozatokat. Diákok évi 500 Ft jelképes összegért lehetnek tagjai az egyesületnek, amihez csatlakozva további előnyöket élvezhetnek. A KTE 90%-os kedvezményt ad a hallgatóknak a konferenciákon való részvétel díjából, emellett havonta küld hírlevelet a legfontosabb információkat összegyűjtve. A különböző tagozatok, szakosztályok rendszeresen tartanak klubdelutánokat az aktuális kérdések megvitatására. További felvilágosításért keressétek Török Ádámot az St. 408-ban vagy e-mailen az atorok@kgazd.bme.hu címen.



A Magyar Logisztikai Egyesület a logisztika minden területét felölelve, érdekes programot kínálva csillapítja tagjai kíváncsiságát. Minden hónap második szerdáján ingyenes klubdelután tartanak, ahová szívesen várnak minden tagot és érdeklődőt, akik az előre meghirdetett témáról szeretnének tájékozódni. Éves szinten 1500 Ft-tal könnyebbül meg a zsebünk jelentkezéskor, ha a diákigazolványunkat felmutatjuk, a választékos programskáláért és a hírlevélért cserébe. További felvilágosítást adhat Markovits-Somogyi Rita az St. 410-ben vagy e-mailben a rsomogyi@kgazd.bme.hu címen.



A Gépipari Tudományos Egyesület már több mint fél évszázada alapvető feladatként végzi a szakmai ismeretek továbbadását konferenciákon és tanfolyamokon. Az egyesület az 1867-ben megalakult Magyar Mérnökegylet (1872-től a Magyar Mérnök- és Építészegylet) hagyományainak örököse. Ezen belül a Gépészeti és Gépipari Szakosztályok tevékenységének folytatója. A GTE az ország egyik legnagyobb, műszaki értelmiséget összefogó, tudományos, társadalmi szervezete, a Műszaki és Természettudományi Egyesületek Szövetségének (MTESZ) tagja. Tevékenységük igen sokrétű: a magyar ipar, különösen a gépipar

és a kapcsolódó szakterületek (kutatás, fejlesztés, képzés és továbbképzés, üzemszervezés, minőségügy, biztonságtechnika, szabványosítás, kereskedelem stb.) területén dolgozó szakemberek és az egyesületet támogató cégek, szervezetek összefogása, szakműveltségük fejlesztése és tevékenységük háttértámogatása; a hazai ipar nemzeti és nemzetközi érdekeinek szolgálata, szakmai, szakértői, valamint szaktanácsadói tevékenység, kapcsolatok kialakítása és fenntartása. Szakterülete az ország nemzetközi szintű képviselője. Ifjúként ebben az egyesületben évente 1950 Ft-ot kell befizetnünk.



A Magyar Logisztikai, Beszerzési és Készletezési Társaság havi hírlevelében összegyűjti tagjai számára a legfontosabb hazai és külföldi szabályzás-változásokat, szakmai újításokat, valamint konferenciáin ezeket a témákat boncolgatja. Lehetőséget kínál számunkra, hogy jelentkezés után ingyenesen vehessünk részt szervezett vállalatlátogatásokon, több külföldi és hazai szakmai folyóiratot pedig jelentős kedvezményrel biztosít a belépőknek. Diákként itt is éves 1500 Ft-ot kell letennünk az asztalra a tagoknak járó előnyökért, ahol leginkább a logisztika irányában érdeklődők találhatnak színes programskálát.

Ha már megtetted az első lépést, és tagja lettél valamilyen egyesületnek, kiválasztottad a számodra érdekes tagozatát, akkor sem

Amennyiben a cikk felkeltette az érdeklődésedet, az alábbi honlapokon tájékozódhatsz az egyesületekről és programjaikról, ahol a jelentkezés módjáról is mindent megtalálsz:

KTE:	www.ktenet.hu
MLE:	www.mle.hu
GTE:	www.gteportal.eu
MLBKTE:	www.mlbkte.hu



teheted ölbe a kezedet, és dőlhetsz hátra nyugodt szívvel a székedre. „Van egy mondas, mi szerint, egy konferencia sikeressége abban mérhető, hogy hány névjegykártyát tudtam elcsérelni.” - meséli *Török Ádám*, a KUKG Tanszék oktatója és a KTE ifjúsági felelőse. „Ha az ember veszi a fáradságot, elmegy, meghallgatja az előadókat, esetleg vállalja, hogy előadást is tart, akkor tényleg lehet kapcsolatot építeni. Persze, szükséges hozzá, hogy az ember meg merjen szólalni, oda merjen lépni a másikkhoz, tudjon kérdéseket feltenni. Ugyanakkor ez az életnek egy másik területe is, amit nem tanítanak meg az iskolában, mint például hogy hogyan kell szakmai kapcsolatot építeni, hogyan kell egy kávészünetben viselkedni, hogyan kell egy ilyen jel-

legű konferencián kérdést feltenni. Később pedig, mikor éles helyzet lesz, és az embernek az állása múlhat a dolgon, már nem zöldfülűként áll hozzá az egészhez.”

Az akár több napos konferenciák mindig egy-egy téma köré épülnek fel, így csoportosítva hallgathatod a téged érintő témákat. A téma és a konferencia típusától függően a plenáris előadásoktól a párhuzamos szekcióbeszélgetésig mindennel találkozhat a lelkes hallgató egy ilyen eseményen, melyen a megszerzett tudás sem utolsó.

Smiley



Adj te is vérplazmát!

Ismét lehetőségek nyílik arra, hogy egy nemes ügy érdekében ellátogassatok a Czuczor utca 10. száma alá, és részt vegyetek a vérplazmaadáson.

A Magyar Vöröskereszt 2009 óta minden félévben megszervezi az úgynevezett vérplazmaadást (latinul plazmaferézis). Valószínűleg sokatokban felmerül a kérdés, hogy mit is ta-

kar ez valójában. A vérplazmaadás tulajdonképpen a véradás egy speciális formája, mely során az ideiglenesen levett vérből az erre a célra kialakított eszköz segítségével kiválasztják a vérplazmát, melyet később felhasználnak. Ezután a levett vért visszajuttatják a szervezetbe, így a plazmaadás kevésbé megterhelő, mint a véradás. Az emberi szervezet sokkal könnyebben képes a plazmavesztésigot pótolni, szemben a véradás során fellépő vérvesztéssel. Az állandó véradók tudják, hogy két véradás között legalább fél évnek el kell telnie, ezzel szemben a plazmaferézis egy egészséges embernél 3-4 naponta megismételhető. A folyamat során - testsúlytól függően - 500-780 ml vérplazma vehető le. Az első alkalommal történő állapotfelmérésen megvizsgálják, hogy adhat-e vérplazmát (kizárólag az adhat vérplazmát, akinek testtömege meghaladja az 50 kilogrammot, és minden plazmavétel előtti orvosi vizsgálaton egészségesnek nyilvánították).

Miért érdemes plazmát adni?

Ha ellátogattok a fent leírt címre, és a vérplazmavétel sikeresen megtörtént, ne mulasszatok el elmondani, hogy a BME Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Karán tanultok, ugyanis a levett vérplazma mennyiségével együtt ezt is beviszik az adatbázisba! A 14. oktatási hét péntekén összesítik az adatokat, így a levett plazmamennyiség alapján kialakul a műegyetemi karok közötti sorrend. Az első három helyezett kar pénznyereményben részesül! Ezen felül a résztvevőknek minden egyes plazmaadásért 2000 Ft-ot fizet a Magyar Vöröskereszt, továbbá minden 5. alkalommal további bónuszokat kaphattok, melynek értéke akár a 10 000 Ft-ot is elérheti.

Egy plazmaadás maximum 45 percet vesz igénybe, de a felhasznált plazmából előállított életmentő gyógyszerek hetekkel-hónapokkal hosszabbíthatják meg az arra rászoruló életét.

Zsolti



Várostervezési Napok – 72 órás szakmai gyakorlat

Egészen konkrét elképzeléseid vannak arról, hogyan fogod a) feltámasztani a magyar buszgyártást b) átadni a kilences metró c) kitessékelni az utolsó autót Budapest útjairól? És arról, hogy kivel fogsz legurítani egy sört egy nehéz nap után húsz-harminc év múlva? Mikor legközelebb a sokadik kevertre hívatod meg magad a HaBárban, jusson eszedbe: most van az a pillanat, amikor megismered azokat, akikkel együtt jövőbeni sikereidet elérheted!

Mivel műszaki végzettséggel stílusosabb dolgokat is véghez lehet vinni, mint a közpénzek kijátszása, bátran próbálgathatod szárnyaidat egyetemi éveid alatt is. Egy ilyen lehetőség a Várostervezési Napok, amit idén február 28. és március 4. közt rendeztek meg az egyetem építész-mérnök, építőmérnök és közlekedésmérnök hallgatóinak. Sajnos a három mérnöki területet a résztvevők kicsit torz aránnyal képviselték, hiszen a nyolc csapatba szervezett 47 jelentkezőből – talán mert a karunkon alig hirdették az eseményt, vagy talán mert a karunk oktatási kultúrájától olyannyira idegen a független, kreatív, alkotó csapatmunka – mindössze heten voltunk közlekedésmérnökök. Ebből is hárman (Hajdu Marcell, Munkácsi Kristóf valamint jómagam, Spohn Márton) egy csapatban, hiszen évfolyamtársakként együtt határoztuk el, hogy „majd mi megmutatjuk a sok építő-észnek!” – ami annyiban sikerült, hogy első díjat nyertünk, viszont ez épp hogy nem lett volna lehetséges építész (Édelmayer Zsófi) és építő (Domonkos András, Opoldusz Máté) csapattársaink nélkül.

Csapatmunka

Miről is szól a Várostervezési Napok? Határoljuk le Budapest egy területét, és – Budapestről lévén szó – biztos, hogy körbekerítünk egy adag építészeti, közlekedési, urbanisztikai (összességében: várostervezési) problémát is, majd engedjük a csapatok fantáziáját szabadra: érveljenek, vitatkozzanak, majd találjanak konszenzusos megoldásokat, hogy azokat makett, valamint egy prezentáció formájában bemutassák a szakmai zsűrinek. Idén közvetlen portánk, a BME, valamint az ELTE

lágymányosi kampusza – azon belül is különösen a Duna-part – volt a tervezési terület, ez viszont korántsem jelentette azt, hogy egymás szakmai tudására ne lett volna szükségünk!

Sajnos egyetemünkön a karok egymástól teljes elszigeteltségben végzik az oktatást. Ez azt jelentette, hogy először láthattunk „természetes élőhelyén” építész, építőt; először



fotó: Czitrovszky Balázs

próbálhattuk ki magunkat egy olyan csapatmunkában, melyben majd hivatalunk során a való világban részünk lesz. Ez egy olyan tanulási folyamatot is jelentett, ami jellegében teljesen különbözik, hasznosságában viszont legalább eléri a vas-karbon diagram összes hőmérséklet- és karbonszázalék értékének bebeflázását. Például: „melyik rakparton és hány forgalmi sáv legyen?”. Mit jelent ez az egyes mérnöki diszciplínák számára: „Milyen elrendezéssel lehet a legakadálytalanabban biztosítani az autós közlekedést?” – fordítja magának az építőmérnök. „Hogyan lehetne kevésbé környezetszennyező közlekedési módokra, például egy rakparti villamosra átcsábítani az utasokat?” – kérdi a közlekes. „Mivel lehet elérni, hogy a városlakók újra birtokba vegyék a rakpartot, a Dunát?” – így

az építész. A munka során tehát nem csupán egymás érveit, hanem egymás szakmai nyelvét, szempontrendszerét is meg kell érteni, tanulni.

Autómentes város

Talán épp az segített minket hozzá az első díjhoz, ami a közlekedésmérnöki képzésre minden itt leírt kritika ellenére is igaz: nagyon széles látókörű a tananyagunk, ami rendszerszemléletű gondolkodásra nevel. Így az előbb említett szempontokat összegyúrva egyedüli csapatként bevállaltuk, hogy mindössze 2x1 forgalmi sávot hagyunk meg a rakparton, amit elsőre még a saját közlekedésüzemi tanszékünkön konzultálni jövő tanárok is szkeptikusan fogadtak, de végül sikerült egy kerek koncepciót gyúrni az ötletből.

Nyugat-Európa több városában is találunk sikeres példákat a rakpartok autómentesítésére, és két tendencia egyértelmű: egyrészt párhuzamosan fejleszteni kell a közösségi közlekedést – ami esetünkben várható is, hiszen a budai fonódóvillamosprojekt harmadik ütemében kis szerencsével elkészül a rakparti villamos meghosszabbítása a Gellért tértől az Infoparkig –, és meg kell teremteni az úthálózat kényelmes és biztonságos kerékpározhatóságának feltételeit. Másrészt az autós forgalom csökkenése az alternatívák megjelenésével nem következik be automatikusan: igenis szűkíteni kell a közúti kapacitást, meg kell akadályozni az egéruak kialakulását, azaz „le kell operálni az utazókat a fenekükhöz nőtt autóról”.



*A rakparton,
majd a déli kampuszt
keresztülhalad a villamos.*

Ennek jegyében a tervezés során mi is „trükkök százait” vetettük be: a K épület előtti parkolót elrejtettük a föld alá, ezáltal nem a kvázi P+R rendszerben itt parkoló autók szomorú szélvédői, hanem a két előadás közt kávézó szürcsölő diákok, szerelmesen andalgók, kutyát sétáltatók, egyszerűen a városlakók élvezhetik a világörökségi védettségű panorámát. Átalakítottuk a Budafoki utat, lezártuk a Bertalan Lajos utca alsó szakaszát, a legkomolyabb beavatkozást pedig a Goldmann téren javasoltuk, az autópályaszerű lóhere-csomópont helyére olyan lámpás csomópontot varázsolt nekünk CAD-ben Máté és Andris - ez a Ferenciek terének átépítése óta Budapesten sem tabu -, ami minden forgalomtechnikai eszközzel a rakpartról tereli le az autósokat. Ezzel együtt a Petőfi híd északi lehajtója megszűnik, a majdani rakparti villamos itt tud közvetlenül a 4-6-os megállója alá kanyarodni, és a menza előtti halott „katlan” is kinyitható a Duna felé (egyébként tegye fel a kezét, aki tudta, hogy itt azért kell lépcsőzni az egyetem és az aluljáró között, mert egy csővezeték van az útban).

Hasznos tudás?

Közben kiütköztek a fentebb széles látókörrrel jellemzett közlekedésmérnöki tanterv vakfoltjai is: míg kartonpapírból makettezni Zsófi irányítása alatt meg tudtunk tanulni három nap alatt is, a képzésünkben teljesen hiányzó számítógépes tervezés ennél nagyobb falat. Most, hogy karunk több mint 33,3%-ban megújul (értsd: KSK-ból KJK), hadd osszuk itt meg egyöntetű tapasztalatunkat: semmi értelme nincs a 21. században fél éveken keresztül kézzel rajzoltatni tengelyeket, csapágyakat, csavar-kötéseket. Ha a karunkon nincsenek meg a kompetenciák, talán itt lenne az ideje az Építőmérnöki Kar segítség-

gével némi valóban hasznos térképészeti ismeretet, út- és vasúttervezési tudást plántálni a közlekedésmérnök hallgatók fejébe. Ez ugyanis az, ami re munkánk során valóban szükségünk lesz, és a végén még megismerkedhetnénk formálisan is építőmérnökkel még azelőtt, hogy az első munkahelyünkre kerüljünk.

Egyébként személyes véleményem, hogy siralmasan kevés tervezőirodában dolgoznak egy asztalnál építő- és közlekedésmérnökök. Pár hete szerencsém volt Budapest Városfejlesztési Stratégiájának aktuális felülvizsgálatát átolvasni, a közlekedési fejezetet kizárólag közlekedéstervező építőmérnökök írták. Talán ez is közrejátszik az olyan fiasco-kban, mint a legalábbis kétes hasznosságú (megállókiosztás stb.) 4-es metró beruházás.

IMCS

A tervezési feladatunkra vizs-
szatérve, a legtöbb csapat - így mi is - a Petőfi hídtól délre térítette le a villamost a rakpartról, és bekanyarította az ELTE, valamint az I és Q épületek felé. Ahogy Takács Viktor, a XI. kerület főépítésze - aki egyben a zsűri tagja is volt - megjegyezte, ez a fonódóvillamos-projekt gazdája, a BKK felé is fontos jelzés: ha ennyi mérnökhallgató nem ért egyet a hivatalos nyomvonallal, talán itt az ideje megvizsgálni alternatívákat is. Amiben a mi csapatunk talán még többet adott - és itt ütközött ki, hogy vérbeli közlekedési csapat vagyunk - hogy a fonódó villamos végállomását nem a Kopaszi-gát légtér-
terében, hanem a Rákóczi hídról hamarosan leendő 1-es villamos, valamint az Infopark mellett kialakítani tervezett elővárosi vasúti megálló peronjai alatt, egy intermodális csomópontban (IMCS) képeltük el.

Miután építészeti vizekre evezve kitaláltuk, hogy az IMCS csarno-

kát a déli összekötő vasúti híd Gerber-tartóira hajazó háromszögekből építjük fel, eluralkodott rajtunk a háromszögmánia, az összes környező épületen (Tuskecsarnok, CET, stb.) háromszögmintázatot véltünk felfedezni, végül Zsófi a villamosmegállóknak is háromszögekből összeállított perontetőt, a fentebb említett kávézó diákoknak és andalgó szerelmeseknek pedig háromszögekből összerakott utcabútorokat tervezett.



*A terv prezentációját megnézh-heted
itt: bit.ly/omgtriangle*

Végül a munkába korgó hassal belefeledkezve még pizzát is színte csak azért rendeltünk, mert háromszög alakú cikkekből áll. Erről jut eszembe: miközben az egyetem a normál tanterv keretében is ellát minket annyi földi jóval, hogy szabadidőnk alig marad, számomra nagyon szép volt látni, hogy az önként vállalt megmérettetésben mindenki teljes erőbedobással vett részt, egy pillanatra sem megkérdőjelezve szabad hétvégéjének feláldozását. Ez az az inspiráló élmény, amiből nem érdemes kimaradni, és ami miatt neked, kedves olvasónak is javaslom, hogy már most kezd el gyűjteni magad köré a csapattagokat, és kövesd a Várostervezési Napok Facebook-oldalát, nehogy lemaradj a jövő évi verseny határidejéről!

Marci



Porból vagy porrá leszel

Miért iszunk automatás kávé? Biztos, hogy nem az íze miatt. Oké, nem rosszak, sőt, vannak kifejezetten finomak is, de a frissen pörkölt... Gyorsan felejtjük el a reklámokat, üdv a valóságban. Csórók vagyunk és egyetemisták. Ha már választani lehet iható és pocskék között, elmondjuk, hova érdemes menni.

Nem voltunk a legalaposabb, legprecízebb tesztelők. Nem mérünk se fajlagos energiatartalmat, se térfogatot, se viszkozitást. Bor-kóstolók se vagyunk, akik hosszas ízlelgetés után kiköpik az italt, majd lesújtó kritikával illetik az előbb kóstolt lötytyöt. Fáradt egyetemisták vagyunk a szorgalmi időszak közepén, akik nyitott szemekkel próbálják túlélni a hosszú napok óráit. Ezért csak a közlekesek által frekvenciált helyekre látogattunk el, és ott is tapasztalati vagy érzelmi alapon véleményeztünk. Párszáz forintnyi apróval a zsebünkben nekivágtunk az ismert ismeretlennek. Eszti forró csokizik, míg Dondó hosszú kávéra vendégelte meg magát.

ST épület

Mi a csudaért van az automata az első emeleten? Az indokok már rég feledésbe merültek, hiszen a költözés előtt is itt volt. Nézzük a tényeket: a földszinti nagyelőadóban van a sok fáradt egyetemista, akik indokolatlanul nagy forgalmat generálnak a lépcsőházban. Önmagában ez még nem tragédia, csak veszteség. Fontos, hogy ne próbáljunk meg órakezdés előtt két perccel odamenni, mert a számítógépes terem ajtajánál váró diákok joggal telepednek le előtte, szóval senki ne lepődjön meg, ha egyszer véletlenül egy pohár lötyty zúdul majd a nyakába.

Dondó: Ezért a pénzért ezt a minőséget várom. Ha nagyon fáradt vagyok, akkor itt be lehet játszani a dupla eszpresszót, hiszen rendelhetünk pohár nélkül is. Árát tekintve korrekt, így nálam 4/5 pont.

Eszti: 80 Ft-ért krémcsokit vettem a gépből, ami a nevéhez mérten krémes volt, elég forró és finom. 4/5 pont.



J épület

Itt már nincsenek a korábban említett elhelyezkedési problémák, az előtér szép tiszta, így legalább ez rendben van.

Dondó: Vízízű. Ugyanannyiba kerül, de sokkal gyengébb. Szerencsére nincs itt sok órá, azokat kibírom kávé nélkül, úgyhogy 2/5 pont.

Eszti: Életem legeslegrosszabb automatás italát ittam a J-ben, ráadásul 100 Ft-ért. Amellett, hogy drága, még borzalmas is. Eleve nem is nevezhető forró csokinak, hiszen csak valami langyos lötyty jött ki a gépből. A teteje vízszerű volt, míg az alján valamilyen cukros darabok úszkáltak. Förtelmes, senkinek sem ajánlom. Még szomjhalál esetén sem. 1/5 pont.

F épület

Mivel a közlekes hallgatók harmadik törzshelyén, az L épületben nincs automata, ezért onnan és az F épület előadóból járhatunk át ide. Forgalmas átjáró közepén praktikus, viszont nyomasztóbb a környezet, így nem is vártunk sokat ettől a helytől.

Dondó: Nem rossz, de nem is jó. Félhomályban zombiapokalipszisra várni nem célszerű, tehát csak 3/5 pont.

Eszti: A kissé kopott, pálmafás automata a fogókúrázó kedvence lehet, ugyanis a kávé lehet venni édesítőporral, és még több más light termék közül lehet választani. Ráadásul még egy táblázatot is kihelyeztek, amelyben az italok kalória- és szénhidráttartalmát lehet megnézni. Sajnos a 95,6 kilokalóriát tartalmazó forró csokoládé túlon túl, szinte ihatatlanul édes volt, csak cukorfüggőknek ajánlom, így 2/5 pontot adtam neki.

K földszint, déli szárny

Aki az előbbinél jobbra vágyik, az az L épületből a másik irányba kanyarodva gyorsan eljuthat egy minőségi automatához, az oldalsó bejáratnál. Már a külleme is biztató. Működés közben jelzi az ital készült-ségi fokát, kapunk keverőpálcikát, cukortartalmat is állíthatunk kedvünk szerint. Sajnos a tesztünk ideje alatt nem üzemelt, de így is megvolt a véleményünk.

Dondó: Többször ittam már itt, és jó. Választhatunk, hogy instant vagy szemes kávéból kérjük, elég nagy a választék, megkérlik az árát, de 5/5 a voksom.

Eszti: A K épületes gépnél lényegesen nagyobb a választék, mint a többi helyen, egyből gondolkodni kezdtem, hogy a három csokis ital közül melyiket kóstoljam meg. A nagy töprengés közepette azonban észrevettem, hogy kiírták, hogy „üzemen kívül”, így a 90-90 Ft-os krém- és forró csokit (utóbbi 110 Ft-ért extra változatban kapható) ki kellett hagynom. Hát, majd legközelebb...

E épület

Egy gyors kör, és mehet is a tanulás. Szünetben is hamar leérünk az előadóból, néha kicsit nagy a sor, de egy ilyen forgalmas helyen ez teljesen normális.

Dondó: Amikor általában ide betérek, sosem foglalkozom a kávé ízével, csak a hatás érdekel. De most határozottan finomnak éreztem, a voksom 4/5.

Eszti: Ugyanannyiba kerül, mint az ST-ben, a minősége is hasonlóan jó. Kellőképp forró, kellőképp krémes, csak a pohár alján maradt egy kicsi csokis massa, ami kissé csökkentette az ital értékét. Összességében viszont megéri ide betérni, 4/5 pontra értékelem.

Összefoglalva a teszt eredményét: néha érdemes átsétálni egy olyan helyre, ahol finomat ihatunk.

Eszti & Dondó



Közlekedési paradigmák

Előző számunkban írtunk a társadalmat megkötő paradigmákról, amelyek természetesen a közlekedésben is jelen vannak. Nézzünk pár kínai példát arra, hogyan is küzdötték ezt le néhányan.

Az előző cikkben említett Joel Barker foglalkozása jövőkutató. Nem véletlen, hogy a paradigmák tudományterületénél kötött ki: az ember, amikor jövőképet alkot, sosem tud igazán, gyökereiben elvonatkoztatni jelenkorától. Ennek eredményei az olyan megmosolyogtató elképzelések, mint a gőzmeghajtású robotok vagy a '60-as évek gömbölyű formavilágát idéző repülő autók, amelyek szimplán az adott kort vetítik előre, és csak néhány téren jósolnak változást. Ezért ha egy koncepció merőben eltér a kor szokásaitól, melyben születik, mindenki szkeptikusan, kezdetben elutasítással fordul felé. Sokszor hallunk régi idézeteket, melyeket azóta csúfosan megcáfolt a technika: a New York Times 1936-ban azt írta, hogy „egy rakéta sosem lesz képes elhagyni a Föld atmoszféráját”. A YouTube-on két kínai videó is kering, melyek merőben új közlekedési technológiákat mutatnak be, és a közönség természetesen ezúttal is kételkedve fogadta mindkét ötletet.



A cikkben említett videókat megtaláljátok a Közhír blogon.

2010 májusában, a Pekingi High-Tech Expón leplezte le Youzhou Song az „alagútbusz” koncepcióját. Az ötlet egyszerű, a kivitelezés már kevésbé: a több mint 1000 utas befogadására képes, 4 és fél méter magas busz két forgalmi sávot vesz maga alá, így a 2 méternél nem magasabb autók el tudnak

menni alatta. A 60 km/h-val haladni képes jármű hajtásáról napelem és elektromos betáplálás gondoskodik, amelyet nem a megszokott felsővezetékes módszerrel vesz majd fel.

A New York Times 1936-ban azt írta, hogy „Egy rakéta sosem lesz képes elhagyni a Föld atmoszféráját”.

Az áramfelvevő sín a jármű tetején lesz, ezekkel halad el az oszlopra szerelt áramátadó fejek alatt, amelyek a jármű hosszánál valamivel kisebb osztásközzel fognak elhelyezni. Alternatív megoldás, hogy a járművel egy magasságban lévő megállóba beálláskor átadófejek gondoskodnak az akkumulátorok utántöltéséről, amelyek legalább a következő állomásig elegendő töltést kapnak.

Ami a jármű pályatartását illeti, két megoldás lehetséges. Vagy hagyományos sínes vezetéssel lenne megoldva, mely esetben inkább beszélhetünk villamosról, mint buszról, vagy gumikeréken gördülne, és iránytartó automatika követné az útpályára festett jeleket. A jármű alá természetesen csak személyautók hajthatnának be, a teherautókat szenzor figyelmeztetné a kerülésre. A busz alatt közlekedő személyautókat ugyancsak szenzor figyelmeztetné, ha túl közel kerülnének a jármű lábaihoz. Nekik jelzés-méltóság is rendelkezésre állna, hiszen a busz alatt tartózkodva nem tudnák észlelni a közlekedési jelzéseket. Vész esetén a repülőkéhez hasonló csúszdákon vagy a jármű aljából aláereszkedő létrákon menekítenék az utasokat. A forgalomirányítási rendszert (alagútbusz előnyben részesítése) és a közúti rendelkezéseket is módosítani kéne hozzá.

A kivitelezés kezdetét 2010 augusztusára ígérték, ám ennek sehol nem találni nyomát. Másik érdekes

ség, hogy egy nagyon hasonló ötlet már 1969-ben megszületett, az akkori tervezők (Craig Hodgetts és Lester Walker) a Boston és New York közötti közlekedést kívánták megoldani a Landlinerrel. Az ő ötletük még kiegészült azzal, hogy a jármű meg sem állt, az utascseré menet közben történt az alá álló autóbuszok bekebelezésével és a bennük lévő leengedésével.

A másik forradalmi ötlet a vasút területéről származik. Lényege, hogy a nagysebességű vonatok úgy végezzék el az utascserét, hogy közben nem állnak meg, legfeljebb csak lelassítanak. Elsőre kicsit tragikomikusan hangozhat, de mindjárt kiderül, hogy egész briliáns ötlet. A vonat tetején pihenne egy kisebb, önállóan is gördülni képes kabin, melybe a leszállni kívánó utasok a megálló közeledtével átmennének. Eközben a megállóban egy ugyanilyen kabin várakozna az érkező vonatra, mielőtt az érkező utasok felszállnak rá. Ahogy a vonat a megállóba ér, a teteje szintjében lévő platformhoz tartozó sínről az állomáson várakozó kabint fokozatosan magával ragadja, miután a tetején pihenő kabint előzőleg leoldotta. Így váltja fel a felszálló utasok kabinja a leszállókét, a vonat pedig nem kényszerül percekig az állomáson vesztegelni. Ami az ötlet gazdáját illeti, nem olyan egyértelmű, mint az előző elképzelés esetében. Egy 2010-ben szárnyra kapott videó található a témában, többször feltöltve, amely feltalálóként Chen Jianjunt nevezi meg, azonban a Taiwan Headlines portál Peng Yulunnak tulajdonítja az ötletet, még hozzá 2007-ből. Ettől függetlenül úgy tűnik, ez az elgondolás sem jutott túl az ötlet szintjén. Lehet, hogy még mindig túlságosan ragaszkodunk az ismert koncepciókhoz?

Sonci



Versenyben az életért

Van egy doktor, aki más, mint a többiek. Van egy szolgálat, ahonnan nem mindennapi módon érkezik az ügyelet. Van egy Subaru, amin a kék villogó nap mint nap bekapcsol. A Swiss Medical Services Egészségügyi Kft. alapítójával, Dr. Kirschner Andrással beszélgettünk orvoslásról, ügyeletről, autóról.

Meséljen egy kicsit a cégről!

Orvoscsoporthoz 2000-ben alakult, akkor még az állami ellátásban vettünk részt. Ketten dolgoztunk, szóval gyakorlatilag évi 365 napot töltöttünk munkával. 2003-tól jellemzően már csak a magánszférában működünk, folyamatosan bővült munkatársaink létszáma, ma már jobban eloszlik az ellátandó feladattételek között. Körülbelül száz-hétezer betegünk van, köztük számos külföldi páciens, az Erasmus programban résztvevő külföldi hallgatók közül is rengetegen veszik igénybe szolgáltatásainkat. Számukra teljes körű egészségbiztosítást is nyújtunk. Mindig készen állunk segíteni betegeinknek, legyen szó balesetről, rosszullétről vagy akár egy nem kívánt terhesség megelőzéséről. Igyekszünk éreztetni pácienseinkkel, hogy fontosak számunkra, nyomon követjük felépülésüket, meglátogatjuk őket a kórházban, segítünk a tájékozódásban a magyar egészségügyben. Partnerként tekintünk az Országos Mentőszolgálatra (továbbiakban OMSZ), próbáljuk segíteni egymást, amikor erre lehetőség adódik.

Kicsit más autóval jár ügyelni, mint amit a magyar ember megszokhatott. Hogyan jött az ötlet beszerezni ügyeletes autó gyanánt egy ilyen?

Egy Subaru Impreza WRX STI-ről beszélünk, ami nyáron kb. 350 LE teljesítményű és 550 Nm nyomatékú motorral rendelkezik, télen ezt a teljesítményt visszavesszük 330 LE és 510 Nm körüli értékre - bár ez még így is nagyon sok a guminak. Egyébként az autó egy amerikai modell, 2005-ben érkezett az USA-ból Magyarországra, AST versenyfutóműre ültetve, még nagyobb motorteljesítménnyel, karosszériaerősítésekkel. A Mammut bevásárlóközpont tulajdonosáé volt, ő ajánlotta fel nekünk, hogy nagyon kedvező áron tudnánk ezen a nem mindennapi járgányon. Nem tervez-

tünk ilyen elképesztő teljesítményű járművet venni, ám ez annyira jó lehetőség volt, hogy nem utasíthattuk vissza. Mikor megvásároltuk 2007-ben, még egy évet futott pályán, majd a motorteljesítményt visszavetettük, a futómű ültetés sem vált javunkra, hiszen fennakadt a legkisebb padkán is, ezért ami időt a teljesítmény miatt nyertünk volna, arról az útviszonyok miatti kisebb sebesség okán le is mondhattunk.

Mivel az autó az egészségügyben szolgál, és életek múlhatnak rajta, gyakran jár szervizbe, évente két alkalommal cseréljük a motorolajat, és évente átesik fékolaj-, illetve hűtőfolyadék-cserén is. Sosem tapasztaltunk még hibát benne. Azt szokták azonban mondani, hogy egy autó versenykörülmények között



hússzoros kopásnak van kitéve; itt az ügyelet miatt ez nagyjából tízszeres kopást jelent a normál közúti körülményekhez képest. A megszokottnál erősebb kuplungszerkezettel bír a jármű, taposni kell ám, ha váltani akar az ember. Ami nagy előnye még a Subarunak, hogy nyáron nagy komfortérzetet kelt a légkondicionáló berendezés, valamint hogy a sziréna nem felül, a sofőr feje felett van elhelyezve, hanem a lökhárító mögött. Így amikor kiérkezőnk egy helyszínre, nem kell küzdenünk azért, hogy a halk szívhangokat meghalljuk, és megkezdhesük a beteg ellátását, hiszen nem üvölt még percek múlva is a fülünkben a visszhang.

Természetesen az OMSZ-szal nem tudjuk és nem is akarjuk felvenni a versenyt, hiszen hat kéz mindig többet tud tenni egy ellátás során, mint két kéz, talán a legfőbb előnyünk a gyorsaság lehet az átlagos mentőautóhoz képest. A Subaru STI 80-90 km/h átlagsebességgel tud kiérkezni egy-egy esethez, 2-2,5 perccel rövidebb menetidőt tudunk produkálni, ami sokat számít. A telefonfelvétel és az elindulás is sokkal gyorsabb. Az autó viszont nem vethető be minden nap, jelenleg heti 4 napot dolgozik. Ha nem városban, hanem autópályán vezet utam egy beteghez, akkor akár 200 km/h feletti sebességgel is megközelíthető a helyszín. 245 km/h-nál lehatárol a motorelektronika, pedig érezni rajta, hogy lenne még kraft.

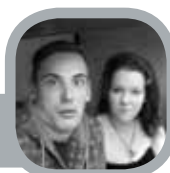
Gondolkodnak további autók beszerzésén?

Igen, gondolkodunk, de semmiképpen sem olyan kaliberű autót szeretnénk, mint a Subaru. Egy robusztusabb autó lenne az ideális a járdára, padkára való felállás, illetve a magyar utak állapota miatt. Szóba jöhet például egy Toyota RAV4, egy emelt hasú Skoda Octavia, esetleg egy Ford Focus is.

Milyen kapcsolatban van az autóversenyzéssel?

2005-ben egy Honda Integra Type-R-rel voltam életemben először a Hungaroringen nyílt napon. Most visszagondolva elég vicces volt. Nem találtam az ideális íveket, féktávokat. Ekkor ajánlottak fel különböző vezetéstechnikai tréningeket, és mint később kiderült, a pácienseim között is akadnak versenyzők. Példának okáért Illés Tamás műrepülő világbajnok, aki még a '90-es években az Open Formula by Nissan 2000-es szériában többek között Fernando Alonso ellenfeleként gyűjtötte a pontokat. Jelenleg a cseh Mirage Motorsport csapatának színeiben vesz részt hosszú távú versenyeken egy BMW E36-tal, ezzel 2011-12-ben, csapatban, hosszú távú cseh bajnoki címet szereztünk.

Pityu & Zsu



A 0 bővületében

Február 27-én jelentették be a Budapestet elkerülő V0-s tehervasúti gyűrű megépítését, és ezzel a majd' 65 évig tartó szünet végére tesznek pontot, hiszen a Kisújszállás-Kuncsorba „parasztvasút” felavatása óta nem volt közforgalmú vasútépítés.

„Ezmiértez?”

Magyarország - földrajzi elhelyezkedéséből adódóan - tranzit-

országnak minősül: az ezzel járó előnyökkel és hátrányokkal együtt. Az országon keresztül két ki-tüntetett tengelyen bonyolódik a tranzitforgalom mind vasúton, mind pedig közúton, jelesül a nyugat-keleti és nyugat-délkeleti tengelyen. Ugyanakkor a közlekedési hálózat történelmi okokra visszavezethetően erősen Budapest-központú: a jelentősebb főutak mind ide futnak be, és a Dunán átívelő 13 közúti híd közül 9 itt található. Vasúti szempontból még rosszabb a helyzet: az egyetlen tranzitforgalomra használható Du-na-híd a kétvágányú Összekötő vasúti híd, ezen át bonyolódik le a két part közötti személy- és áruszállítás nagy része is, így - bár az áteresztő kapacitását minden létező eszközzel növelni igyekeztek - mára erősen túlterheltté vált. Ehhez jön még az a tény is, hogy napközben nem lehet ráereszteni a tehervasúti szállítmányokat a szintén túlterhelt Budapest-környéki elővárosi útvonalakra, így a teherszállítmányok átlagos sebessége Magyarországon 3 km/óra. Ez nem csak a vasúti infrastruktúra fokozott amortizációja szempontjából jelent problémát, de a pályát igénybe vevő vasúti szolgáltatók elégedetlenségéhez is vezet. Ráadásul a környező országok vasútfejlesztéseinek eredményeképpen Magyarország pár éven belül megkerülhetővé válik, így lépéskényszerben vagyunk.

„Ezmiez?”

Ezt a problémát enyhítheti a V0 koncepció, melynek értelmében az M0-s mintájára megépítik a Budapestet délről elkerülő tehervasúti

gyűrűt. Az ötlet nem új keletű: története egészen az 1935-ös budapesti városfejlesztési tervig nyúlik vissza, amelynek akkor szerves részét



fotó: Szlifka Benjámin

képezte a vasútvonal. A mostani döntéshozatal során a szakemberek hat nyomvonal-sáv-változatot vizsgáltak meg. Így esett a választás a Komárom-Bicske-Ercsi-(dél)-Kiskunlacháza-Bugyi-Dabas-Ceglédbercel-Szolnok útirányra. A szóba jöhető lehetőségek közül ez a nyomvonallévezetés az, amely egyrészt a legkisebb költséggel építhető meg, másrészt a legkisebb infrastrukturális átalakítást igényli, így környezetterhelése is kisebb.

A 113 kilométer hosszú új vasútvonal villamosított és kétvágányú lesz, kialakítása lehetővé teszi az óránként 160 km/óra sebességgel haladó, 22,5 kN tengelyterhelésű tehervonatok közlekedését is, így a vasúti teherszállítmányok a jelenlegi 4-5 nap helyett egy nap alatt szelhetik majd át az országot. Az építkezés keretében két új Duna-hídat is emelnek. További hasonlóság az M0-szal, hogy a V0-ról is lesznek leágazások a különböző vasútvonalak felé, így többek között a Székesfehérvár, Püspöcsanak, Kecskemét

és Szeged felé irányuló forgalom is használhatja a pályát.

Az elfogadott nyomvonal-sáv beruházási költsége nagyjából 300 milliárd forint, de az még nem eldöntött, hogy milyen forrásból teremtik elő a pénzt: kérdésként merült fel, hogy a kínai fejlesztési bankkal kötött, legalább 1 milliárd eurós fejlesztési együttműködés

keretében felhasználásával építik-e meg a beruházást, vagy pedig előnyösebb lenne uniós forrásokból finanszírozni az építkezést. Ha kínai forrás segítségével készül el a beruházás, úgy 2014 tavaszán elkezdődhet a kivitelezés, tehát addigra el kell végezni a költségbecslést, a tervezést és engedélyezést, 2017-re pedig elkészülhet az útvonal.

A beruházás számos előnnyel jár: óriási lökést adhat a magyarországi építőiparnak, de a komáromi, tatabányai és szolnoki rendező-pályaudvarok megnövekedett forgalma is új munkahelyeket teremthet.

„Ezleszez?”

„A körgyűrű megvalósításával [...] Budapest élhetőbb város lenne azáltal, hogy a vasúti körgyűrű a tehervonatokat kivinné a városból” - hívja fel a figyelmet az MLSZKSZ (Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége).

És talán még fontosabb, hogy az új pályaszakasz megépítése esetén gyorsabb, kiszámíthatóbb és nagyobb kapacitású kapcsolatot biztosíthat a páneurópai korridorok részeit képző vasúti fővonalak között, segítségével hazánk nagyobb szerepet vállalhatna a IV. és V. nemzetközi közlekedési folyosókban, így csökkenne a forgalom elvándorlásának veszélye, és talán még régiós logisztikai központ is válhatna belőlünk.



Strausz Péter

AMTS 2013

Autók, motorok, dübörgés, csillogás, nők. Ezek jellemzik legjobban az Autó, Motor és Tuning Show-t. Mi is ott voltunk.

Közeledve a Hungexpohoz egyre több nem hétköznapi autót pillant meg, és gyanús volt az egyre erősödő gumicsikorgás is. Jó irányba haladok. A D pavilonba belépve (ez volt a kisebbik) rögtön ismerős arcokkal találkozok, van közlekes is a kiállítók között, nem csak az FRT. A szervezők igazán kitettek magukért, minden korosztály megtalálhatta az ízlésének megfelelő programokat, autókat. Elég sok kiállító érkezett külföldről és egyre több gyártó állított ki saját standot, ami csak egyet jelenthet: a show évről-évre egyre közelebb kerül ahhoz, hogy budapesti autószalonnak nevezzük. Ezekbe az autókba természetesen be lehetett ülni, nem úgy, mint a kiállított járművekbe. Motorosoknál is hasonló volt a helyzet, de a kiállítók és a gyártók aránya pont

fordítva alakult. Az A pavilonban volt többek között a nagyszínpad, ahol különböző versenyeredményeket



közöltek, illetve vendégeket is hoztak. Eljött például Ken Block, akit a Gymkhana arénában nagyon sokan vártak. Meg is jelent egy Ford Fiesta ST-vel, de végül nem csapott, csak megnézett egy Ford Sierrás futamot. A Gymkhana arénában egész nap ment az országos bajnokság, a szü-

netekben pedig Lowrider show-val szórakoztatta a közönséget egy oszt-rák fiatalember, a rommá pimpelt állólámpás mercijével. A motorok szerelmesei is megtalálták a megfelelő betétprogramokat, ugyanis a Stunt Riding Championship és Freestyle Motocross zajlott a szabadtéri pályán.

Aki nem volt még, azért, aki már volt, azért menjen a 2014-es Autó, Motor és Tuning Show-ra. Nagyon jó módja a benzinszag szerelmeseinek, hogy elüssenek egy napot, bár úgy érzem, egy nap nem elég arra, hogy mindent meg lehessen nézni és át lehessen élni.

A show-ról a Közhír blogon (kozhir.blog.hu) olvashattok bővebben, ahol képes beszámolómat is megtekinthetitek.

Pityu



Az állam az álomban

Genfben jártunk, láttunk és majdnem ott maradtunk; a látvány marasztalt minket leginkább. A motorshow minden percét és örömét leírni lehetetlen. Álljon itt ízelítőként ez a fél oldal!

Viharos napokat élt országunk a tavasz közepén. Hófúvások, hókotrók, hóemberek mindenütt. Kis csapatunkat hasonlóan lavinaként érte a Palexpo első mozgólépcsője után elének tárulkozó milliárdnyi jármű. De itt nem a fagyos veszély volt az ellenfelünk, hanem az idő. 102 000 négyzetméter a két lábunkkal. Ha ezek után azt gondoljátok, nem éri meg ellátogatni, legyen annyi elég: egy gyerekkori álom vált valóra ezzel, kétség tehát nem férhet hozzá.

Nem mindenki tölt el egy nap 26 órát az autók után kutakodva, de nagy eséllyel még ők is hallottak a Genfi Motorshowról. Ha mégsem,



annyit illik tudni róla: ez nagyvonalakban egy falnyi méretű, de világ-szintű autókiállítás a jelen és jövő autói-val, kicsik és nagyok remekeivel, legyenek azok kompaktok vagy luxusautók.

Idén talán a legnagyobb figyelmet a Ferrari, a McLaren és a Lamborghini újdon-ságai kapták. Megannyi lóerejükkel és gyönyörű formájukkal méltán kiérdemelték a elismerő bólintásokat. Természetesen nem csak a teljesítményadatokkal lehetett lenyűgözni az odalátogatókat, hiszen akadály nélkül beülhetett bárki a modellek zömébe. Megtapasztalhattuk, milyen egy márka más és más árú és

kategóriájú autókban ülni. Kipróbálhattuk az ajtók nyitását, a kormány tekerését, vagy éppen megnézhet-tük, hogyan tér vissza alaphelyze-tébe az ajtó feletti kapaszkodó. Az utóbbi talán nem tűnik nagy teszt-nek, de az ötvenedik autó után fel-tűnhet, ha koppanással jelzi, hogy ismét nyugalomban van.

Ha kedvet kaptatok hozzá, ne-tán jövőre ti is mennétek, akkor ne habozzatok, és időben kezdjétek el a készülődést! Tanácsként talán any-nyi elmondható, ha szeretitek az au-tókat, a két nap kevés egy részlete-sebb szemléhez; ajánlatos még egy harmadikat is rászánni a teljesség kedvéért. A kiállításon megtett kilo-méterekért garantáltan kárpótol egy Rolls-Royce volán, egy Forma-1 ülés, vagy éppen a folyó évben sorozat-gyártott közel összes autó látványa.

Imi



Bubi – a budapesti bérbicikli program

2014 tavaszától várhatóan eggyel több közlekedési lehetőség közül választhatunk majd Budapesten; bérelhető biciklikkel suhanhatunk a főváros útjain.

A közbringarendszer nem új keletű dolog, számos országban működik már ilyen. Európán belül Párizsban létesítették a legtöbb kölcsönzőt, itt 20 600 kerékpárt lehet kibérelni, de Lyonban, Londonban, Barcelonában, Brüsszelben, Berlinben és Hamburgban is kiépítették a rendszert. A program más kontinenseken is működik, többek között Montrealban, Washingtonban, Melbourne-ben és Kínában is.

A közbringarendszer fejlődéstörténetét négy generációra lehet osztani. Az első generációban az úgynevezett holland fehér biciklik szerepeltek, amelyeket teljesen ingyen, bizalmi alapon lehetett kölcsönözni. A második generáció az 1995-ös koppenhágai CityBikes volt, ennél a kerékpárokat kijelölt gyűjtőhelyekről lehetett el- és visszavinni, már zárhatóak voltak a járművek, s a kölcsönzés előtt kauciót kellett fizetni. A rendszer a mai pénzbedobós bevásárlókocsikhoz hasonlított. A következő fejlődési lépcsőben már nagy területet fedtek le a kölcsönzők, bővült a felhasználói kör, modern fizető-, zár- és regisztrációs rendszereket alkalmaztak. A negyedik, high-tech fejlesztéseket sem nélkülöző generáció Montrealban valósult meg. Jellemzője, hogy a nap-emes állomásoknak nincs alépítménye, így könnyen áthelyezhetők.

A magyar közbringarendszer 1 milliárd forint feletti összegből épül, melynek 85%-a Európai Unió támogatás. A magyar Budapest Bicikli, azaz Bubi speciális kialakítású és kinézetű kerékpárokból, valamint

gyűjtőállomásokból áll majd. Minden állomáson lesz dokkoló szerkezet és valamilyen kezelő- és információs felületet tartalmazó terminál. A programra egy bizonyos összeg befizetése után lehet regisztrálni.

A Bubi bevezetésétől azt várják, hogy olyan emberek is nyeregbe pattanjanak, akik nem rendelkeznek saját kerékpárral. Ha nő a városban a kerékpáros közlekedés részaránya, akkor a lég- és zajszennyezés csökken. Fontos emellett a közlekedési kultúra javítása is, a megfelelő számú kerékpárút kiépítése és a kerékpározás biztonságosabbá tétele.

A program bevezetése utáni nemzetközi tapasztalatok nagyon jók. A kerékpározás részaránya Barcelonában két év alatt duplájára, Párizsban 6 év alatt 1%-ról 2,5%-ra nőtt. Utóbbi városban az első két évben 50 millió bérbicajos utazást regisztráltak, s a megkérdezettek 28%-a szívesebben használta a bérjárművet, mint a sajátját. A környezetszennyezés is csökkent az alkalmazók között; Montrealban 6 millió kg-mal mérséklődött az üvegházhatású gázok kibocsátása, Lyonban pedig 35 millió kg szén-dioxiddal egyenértékű kibocsátást spóroltak meg,

A Bubinál a bérlet nonstop működik, de az a cél, hogy a bringát csak az utazások időtartamára vegyék igénybe, ezért így alakítják ki a díjszabást is. A regisztrált Bubi-tagoknak az első fél óra ingyen lesz, míg utána az eltelt idővel arányosan egyre többbe kerül. A gyűjtőállomásokon lévő terminál a regisztrációkor kapott elektronikus kártyával vagy bankkártyával,

kód megadása után fog működni. A gyűjtőállomásokon átlagosan 40%-nyi üres helytel terveznek, s a telítettségéről a rendszer termináljain és okostelefonokon keresztül lehet majd tájékozódni. A tervek szerint a foglaltsági adatokat folyamatosan figyelik, s a kerékpároknak az egyik állomásról a másikra való szállítását, elosztását, esetleges szervizbe vitelét elektromos járművekkel fogják megoldani.

Budapestre 1000 bérbringát és 75 kölcsönzőállomást terveztek, ebből Budára 17-et, Pestre 57-et, míg egyet a Margit-szigetre. Átlagosan az állomások 300-600 méter távolságra lesznek egymástól. A XI. kerületben nyolc kölcsönző lesz: a K épület előtt, az ELTE Pázmány Péter sétányánál lévő épületeinél és a Schönherz kollégium előtt 30-30 db, a Szent Gellért térenél, a Petőfi híd budai hídfőjénél, a Móricz Zsigmond körtéren és az Allee-

nál 22-22 db, a Bartók Béla úton (a Zenta utcához közel) 15 db bicajjt lehet majd bérelni.

Felmerül a kérdés, hogy ha a felsővezetékek is időről időre eltűnnek, ezeket a kerékpárokat nem fogják-e ellopni. Ez ellen speciális kialakítással próbálnak védekezni, ugyanis ha annyira jellegzetes

a kerékpár külseje, akkor egyből felismerhető lesz a származási helye, emellett beépített nyomkövető chip kerül minden járműbe, a kölcsönzőket pedig térfigyelő kamerákkal fogják ellátni.

Ha minden jól megy, egy év múlva már a bringák kipróbálása után élménybeszámolót is írhatunk a Köz-
hírbe.



Erőfi

Szakkoli a következő hónapban is!

A Közlekedésmérnöki Szakkollégium áprilisban és májusban is színes programokkal várja a szakma iránt érdeklődőket. Mielőtt lerántatnánk a leplet az eseményekről, nézzük, mi történt márciusban!

Az előző lapszámban beharangozott két esemény közül csak az egyik, a Közlekedési Múzeumbeli látogatás zajlott le a lapzártáig, így beszámolni csak arról tudunk. Bár a 11 órás kezdés egy kicsit korainak tűnt, azért így is akadtak lelkes résztvevők. Először bejártuk az előző látogatásunkkor kimaradt autós és hajós részt: megtekintettük a Magyarországon is forgalomba hozott autók és a motorok fejlődését bemutató tárlatot, majd az óceánokon ringatóztunk a magyar Duna-tengerjáró hajók segítségével. Mivel az ismétlés a tudás anyja, újra végigjártuk a vasutas és a közutas szekciót, látogatásunkat pedig a retrójáték-kiállításon fejeztük be nagy örömmel ismerve fel egy-egy volt játékunkat.

És most jöjjön az elkövetkező időszak programja:

Április 23.

Ezen a napon az M6-os egyik fontos létesítményében, a bátaszéki üzemmérnökségen tesszük tiszteletünket. A Mecsek Autópálya Koncessziós Zrt. üzemeltetésében lévő létesítmény az M6-M60 autópálya mecseki szakaszának felügyeletét látja el, ahol - többek között - a Magyarországon egyedülálló autópálya-alagutak találhatók.

Május 3.

Ekkor kerül terítékre a Duna-ferr dunaújvárosi vasműje. Az 1950-ben alapított ISD Duna-ferr csoport a magyar ipar egyik legnagyobb termelő-vállalat-együttese. Az ISD Duna-ferr pl. acélok és melegen hengerelt táblalemezeket állít elő (ld. jármű-

anyagtechnológia vagy szerkő). A gyár működése alapvetően befolyásolja Dunaújváros életét, tekintettel arra, hogy a területe a város területének mintegy harmadát (!) teszi ki.

Május 7.

Ezt a napot a Magyar Vasúttörténeti Parkban töltik az érdeklődő közlekkárosok. Remélem, ezt a „kultikus” helyet senkinek sem kell bemutatnom, de ha mégis: Európa első interaktív vasúti parkja szánál is több vasúti járművet mutat be az egykori Északi Fűtőház vontatási telepén, így például az ország legöregebb működő gőzmozdonyát 1870-ből és a legendás Árpád motorvontat a harmincas évekből.

Ha valamelyik program felkeltette az érdeklődésedet, figyeld a szakkollegium.com oldalt az újabb részletekért!

Strausz Péter



Fejlesztések a közlekedés biztonságaért

Eddig soha nem látott fejlesztésekbe fog a kormány, valamivel több, mint 55 milliárd forintnyi ráfordítással, ezzel elősegítve a közúti balesetek számának csökkenését. Nem csak Magyarországon, hanem az egész EU-ban nincs példa egy ehhez hasonló komplex közlekedésbiztonsági fejlesztésre.

Ugyan az elmúlt években folyamatosan csökkent a halálos közúti balesetek száma, összesítésben mégis többen haltak meg, ezért a kormány célja, hogy még tovább csökkentse a közúti balesetek számát. Az első ütemben előkészített további fejlesztésekkel a programra fordítható összeg akár 72 milliárd forintba is nőhet. Ez magába foglalja a közúti közlekedési rendszerek infrastruktúrájának kialakítását, a forgalom folyamatos ellenőrzését és a forgalomirányítás korszerűsítését; mindez az Új Széchenyi Terv keretén belül fog megvalósulni. A tervezési fázisban többek között a MÁV Zrt., az Állami Autópálya Kezelő Zrt. és a GYSEV Zrt. szakembereinek javasla-

tai alapján keresték meg a változtatásra szoruló veszélyes csomópontokat. Korszerűsítik a vasúti átjárókat, közlekedési csomópontokat építenek át, az ország tizenkilenc közúti csomópontján telepítenek új jelzőlámpákat és 1781 helyen korszerűsítik a meglévőket. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium az előkészítést, tervezést és a megvalósítást is az érintett társaságokra bízta.

Az első ütem látható jeleit 2015 második felében érezhetjük. Már 2009-ben megkezdődtek a tárgyalások a közúti és vasúti közlekedésben érintett cégekkel, később pedig a szükséges anyagi támogatást is sikerült megszerezni, így például 12 milliárd forintból gazdálkodhat a

rendőrség. A hír nagy vihart kavart, hiszen a rosszul kommunikált üzenetet úgy értelmezték az emberek, hogy 12 milliárdért vesz a rendőrség sebességmérő berendezéseket, de mint az a későbbiekben kiderült, erről szó sincs. Több száz útkeresztződést újítanak fel, az elavult közlekedési lámpákra is fordítanak összeget, biztonságosabbá tesznek számos vasúti csomópontot, és csak ezeken felül ruháznak majd be az új berendezésekbe, bár néhány száz új sebességmérőt így is be fognak szerezni.

Nyilvánvaló, hogy Magyarország közlekedése megérett egy ilyen átfogó és nagyszabású projektre, bízunk benne, hogy maradéktalanul meg fog valósulni mindaz, amit a tervekben közöltek!

Pityu



Porsche 935 vs. Ford Capri – 1. rész

Ismerős ez a felállás? Nekem nem. Túl fiatal vagyok ahhoz, hogy versenyezni láthattam volna őket fénykorukban, a '80-as évek motorsport világában. A ma már klasszikusnak számító versenyautók csak múzeumok és kiállítások szívesen látott vendégei. Kivéve nálam, mert én heti szinten vezetem a saját 935-ösömet.

Remélem, senkinek nem kell bemutatnom a slot car vagy közismert nevén autópálya/versenypálya működését. Aki mégis olyan fiatal, hogy már csak Need for Speeden nőtt fel, az jól figyeljen. Legtöbb esetben egy kétsávos pályáról beszélhetünk, ahol mindkét oldal közepén egy-egy vályú fut végig hosszában, amely megvezeti az autó elején lévő apró pöcköt. A rendszerint 12 voltos működő játékban a hátsókerék-hajtású kocsik számára sínek biztosítják az áramellátást; a sebességet (felnöttek számára a feszültséget) ellenállásokkal szabályozhatjuk. Elvileg egy vályúban egy jármű irányítható, de ma már a digitális korszakban mindez nem akadály: akár hatan is játszhatunk egy hagyományos elrendezésű pályán, váltóelemek segítségével könnyen előzhetünk, a kiegészítő funkciók tárházának csak csillagászati árak szab határt.

Régen persze máshogy oldották meg a szlalomozás kérdését. A Carrera 1978-ban dobta piacra a Servo sorozatot három méretarányban (1:32, 1:40, ill. 1:60), amely húsz éven át szerepelt a cég kínálatában. Korának csúcskategóriája

még ma is nagy népszerűségnek örvend tőlünk nyugatra, főképp - akár csak nálam - 1:40-es méretben. Míg itthon csak az alapkészletek bukkannak fel néha-néha a neten, leharcolt állapotban, addig a német eBay hemzseg a hirdetések től, nagyságrendekkel drágábban.

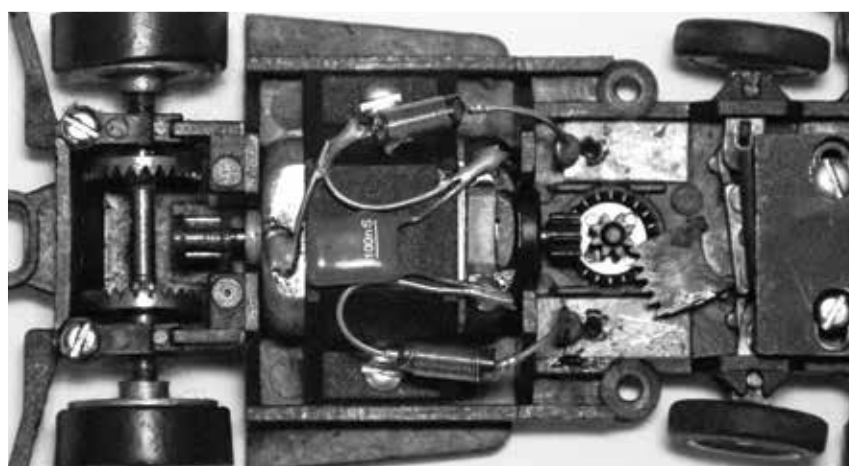
A Servo különlegessége, hogy digitális vezérlés és váltó nélkül lehet előzni, a pálya bármelyik szakaszán. A trükk nagyon egyszerű: ki kell szedni a pöcköt. Hogy ezután is használható maradjon a játék, meg kell akadályozni a kocsit legurulását oldalfallal, plusz kormányozni kell az autót. Utóbbi nagyon egyszerű módon történik: vagy balra, vagy jobbra húz az eleje. Ezek a feltételek megkönnyítik a külső íven haladók dolgát a kanyarokban, de van rá megoldás: válts sávot, és menj te is kívül. Hogy ott a saját járgányunkat tudjuk irányítani, a Carrera négy sínt tett egy oldalra, és az alvázra helyezett áramszedőkkel választhatjuk ki saját sávunkat. A

vezetés élménye két főre korlátozódik, de kisebb átalakításokkal és korlátozásokkal többen is játszhatunk. A készletek ára mellett a járművek műszaki paraméterei sem hódoltak be a költségcsökkentésnek.

A villanymotor tengelye mindkét irányban meg van hosszabbítva, hátul helyezkedik el a kihajtás, az első felével pedig a kanyarodást szabályozza a motor forgásirányával. Az elől lévő fogaskerék áttételen keresztül megforgatja az íves fogaslécet, ami kitéríti a külön felfüggesztéssel rendelkező első kerekeket (lásd a képen). Attól függően, merre forog a motor, vagy balra kanyarodik,

vagy jobbra. Hogy a forgásirányváltás miatt ne kezdjen tolatni, a németek bolygóművet építettek a meghajtásához. De ezzel még nem ért véget a zseniális megoldások sora. Az első széria tervezésekor kizárták a gonosz közgazdászokat, majd összerakták a tökéletes járművet. Mindenhol csavarok, rengeteg a fém alkatrész, még a pöck is! A második generáció hasonló, csak már több a műanyag. Az utolsó sorozatban erősen egyszerűsítették a felépítést. Csak a kasztnit rögzítik csavarok, szinte minden más bepattintós műanyag elem, a kormányzás kimerült a komplett első tengely elfordításával, fogasléc helyett csak egy gumiból készült vacak forgatja át egyik állásból a másikba. Ez se kifejezetten rossz, de érezhetően gyengébb minőségű. Sajnos a kocsik aránya is sokat változott az évek alatt: ugyanaz a Capri harmadik generációjára már erősen torzított arányokkal került a dobozba.

Akamionról, a házi tuningolásról, valamint a trükkös pályaelemekről a következő számban olvashattok.



Dondó



Mindennapi karcsúsítás

Mindenki életében vannak olyan időszakok, amikor 110 százalékos teljesítményt kell kipróbálnia magából, és talán túlzás nélkül kijelenthetjük: mérnökcsemetékként ez ránk fokozottan igaz. Legtöbbünknek mégis csak ritkán fordul meg a fejében, hogy egy teljesítmény nemcsak a befektetett munka növelésével, hanem az ahhoz szükséges idő csökkentésével is fokozható.

Emberi tulajdonságunk a sémákban való gondolkodás és azok szerinti cselekvés. Így nem kell újra és újra felfedeznünk, hogyan is nyílik például egy doboz sör: láttunk már hasonló formájú tárgyat, erősen

utolsó mellé, nem kapott logikus magyarázatot. A dolgozóknak teljesen egyértelmű volt a kocsi szükségessége, a lean szakember számára pedig annak feleslegessége, mint hogy a lean szemlélet veszteségként értékel minden olyan részfolyamatot, mely nem ad értéket a késztermékhez. Annak vásárlóját ugyanis hidegen hagyja, hogy az merre kocsikázott, míg a boltok polcaira nem került.

Ez a szemléletmód mindennapi életünkben is tökéletesen megállja a helyét, hiszen céljainkat többféleképpen, eltérő hatékonysággal érhetjük el, és nem érezzük magunkat jobban, ha

több munkával jutunk ugyanarra az eredményre. Ahhoz azonban, hogy tisztában legyünk lehetőségeinkkel, sémamentesen, megszokásaink levetkőzésével kell szemlélnünk környezetünket. Ehhez szükséges, hogy megkérdőjelezzük saját mozzanatainkat: „Ez az egyetlen, és legjobb módja a közlekedésnek? És a tanulásnak? Muszáj ilyen sokáig tartania egy mosogatásnak?”

Ha megválaszolunk magunknak ilyen és ehhez hasonló kérdéseket, hamar rájövünk: hajlamosak vagyunk „bedobozolni” tevékenységeket, megfelelni arról, hogy azok meghatározott számú és sorrendű résztvevőből állnak össze, melyek együtt szolgálnak egy adott célra. Ha szemléletváltással ki tudjuk küszöbölni, át tudjuk rendezni azokat úgy, hogy ezt a célt kevesebb idő alatt érjük el, azzal közvetlenül növeltük teljesítményünket. A hangsúly a folyamat helyett tehát a célra van, és talán a mérnöki szemléletmódunknak sem árt, ha mindennap-

jainkon keresztül azonosulni tudunk a mondással: „Nem kalapácsot kell tervezni, hanem megoldást arra, hogy a szög a falba menjen.”

Nehezen hihető, de néhány egyszerű megszokásunk ilyesfajta újragondolásával akár órákat is lehet nyerni naponta. Gondoljunk itt olyan apróságokra, hogy a metróra várakozva előre elszámolunk a peronon, hogy majd kedvezőbb helyen tudunk leszállni, hogy úton hazafelé ugrunk be vásárolni, hogy elveszünk egy jegyzetet a vonatúton, vagy hogy szépen könyvtárakba rendezzük szanaszét heverő fájljainkat, és azokat következetesen pakoljuk is a Dropboxba. Esetleg - elkerülve a hosszú sorokat - interneten vásároljuk jegyeinket és így tovább.

Ezekhez hasonló apró - angolul lifehacknek nevezett - gondolatokkal manapság tele van az internet, de nem is kötelező egyszerűsítésekben gondolkodnunk, gyakran azzal is meggyorsíthatjuk dolgainkat, ha csupán átláthatóbbá tesszük azokat saját magunk számára, megelőzve ezzel a keresgélést.

Lifehack: minden olyan tevékenység, mely az élet produktívabbá tételét szolgálja.

Persze nem lehet mindent egyszerűsíteni, hiszen ha minden tevékenységet minél kevesebb idő alatt, minél kisebb energiabefektetéssel akarnánk elvégezni, akkor robotokká szürkülnénk. De néha azért jó meglepődni egy-egy mozdulatunkon: „Ezt meg ugyan miért csináltam így 20 évig?”

Szóval vizsgáljátok hétköznapijaitokat nyitott szemmel, optimalizáljátok a józan ész keretein belül, és nyerjetelek perceket! Hiszen megéri, a percekből órák lesznek, az órákból napok... vagy ahogy a bölcsesség mondja: „Kétmilliárd férfi naponta húszezer évet borotválkozik.”

Gyula



A paradigmákról részletesebben előző számunkban olvashattok.

Összezárv

Nem hiszem el, hogy képtelen vagy megérteni – mondta neki, de ő csak állt az ablaknál, és nézett kifelé. Mindig lenyűgözte, ahogy egy ilyen fehér, apró pelyhes dolog lassan uralma alá hajtja az egész tájat.

- Figyelsz egyáltalán rám? - szegte hátának őszinte felháborodással kedvese. Pontosabban, most épp nem volt a kedvese; az elmúlt napokban szinte mindenben összeveszték. És bár mindketten féltek bevallani, úgy tűnt, valami végérvényesen megváltozott közöttük.

- Már rég el kellett volna indulnunk - mondta válasz helyett a fiú. Bosszantotta, hogy barátnője sosem bír időben elkészülni, és ennek most következménye is van. Annak ellenére, hogy március idusa volt, a hó már előző este óta szakadatlan zuhogott, és a szél is kezdett feltámadni. Tudta, már így is nagyon veszélyes útnak indulni, egy baleset miatt bármikor bedugulhat az autópálya. Barátnője durcásan kapkodta be dolgait a sporttáskába, nem szólt már többet.

„Az ország egész területére piros riasztást adott ki az Országos Meteorológiai Szolgálat, a Magyar Közút közleményben kérte az autósokat, hogy ne induljanak útnak.” Lehalkította a rádiót, nem volt kedve zenét hallgatni és úgy tenni, mintha minden rendben lenne. Másnap kora reggel jelenése volt a munkahelyén, és frissen felvett alkalmazottként bele sem mert gondolni, hogy nem jelenik meg. De a mellette ülő lánnyal sosem tudta megértetni, ez neki milyen fontos. Mióta elindultak, nem szóltak egymáshoz. Az útpályát borító, egyre vastagodó hóréteg elnyelte az autók motorzaját, az egyetlen hang jóformán a legmagasabb fokozaton működő ablaktörlő volt. A kocsisor már csak 40-nel ment, és a fiú azért imádkozott, hogy csak meg ne álljanak.

„Hogy lehet ennyire makacs?” - mérgelődött magában a lány. Az út eleje óta felváltva nézte a fényszóró csóvjában tomboló hóvihart és barátját, aki egyszer sem viszonozta pillantását. Nem volt büntudata, hiszen azért volt késésben, mert a fiú ajándékán dolgozott. De ő persze rögtön a legrosszabbat feltételezte, és csak arra tudott gondolni, hogy

már megint miatta került kellemetlen helyzetbe.

A szélvédő tetején lassan olvadó hópelyhek hirtelen piros fényben kezdtek ragyogni, ahogy sorra gyulladtak ki a féklámpák előttük. A fiú szívverése felgyorsult: bekövetkezett az, amitől a legjobban félt. Ez nevetséges - mondta alig hallhatóan, és elkezdte kapcsolgatni a rádiót, közlekedési híreket keresve. „...több mint 40 jármű karambolozott az M7-es zalai szakaszán - közölte az MTI.” Nagyot sóhajtott, és leállította a motort.

Tíz perc múlva már sötét volt, a szél egyre viharosabban fújt, billegette az előttük álló kamionokat, és hamar elkezdett kihúlni az autó is. A motor újra járt; a fűtéshez be kellett indítani, bár már fele tanknyi benzinjük sem volt. A fiú oldalra nézett: ezúttal a lány szemlélte a tomboló hóvihart. A szél néha meglökte az autót, de egyikük sem reagált. Mindketten szomorúak voltak, ez így senkinek nem volt jó. Könnyecsepp gördült le a lány arcán.

- Elmegyek a benzinkútig, hozok valamit enni - mondta szinte reflexből a fiú, ahogy ezt meglátta. Akármennyire is neheztelt rá, mindig nagyon megrémült, ha tudta, hogy miatta szomorú.

Egy pillanatra kavargó hópelyhek töltötték meg az autó belsejét, ahogy kiszállt. A lány csak akkor nézett utána, amikor már két autóval előrébb gyalogolt el a kocsisor mellett. Az

A szélvédő tetején lassan olvadó hópelyhek hirtelen piros fényben kezdtek ragyogni, ahogy sorra gyulladtak ki a féklámpák előttük.

autók reflektorfényében még látta, amint nyakáig húzza a kabát gallérját. A szomszédos autóban nyugdíjas házaspár nevetett a rádiókabarén.

A viharos szélnek feszülve menetelt a leállósávon. Tudta, hogy már nincs messze a benzinkút, ismerte ezt a szakaszt, mint a tenyerét. De ekkor tudatosult csak benne, hogy védtelenül hagyta azt a személyt, aki a legfontosabb számára. Mi van, ha leáll a motor, ha lemerül az akkumulátor, ha valaki hátulról belerohan a sorba? Futni kezdett.

Haragja mintha elpárolgott volna. Most már nem tudott másra gondolni, mint hogy hol van ennyi ideig. Biztos ott fekszik az árokban valahol, belefújta egy szellőkés, meg sem találják reggelig. Vagy valaki előre akart vágni a leállósávon, és későn vette észre. Látta maga előtt a vértől vörösen kavargó havat. Hirtelen nem kapott levegőt. Hogy lehetett ilyen

kicsinyes? Hogy felejthette el, mi fontos valójában? Kiugrott az autóból, és futva indult el a kocsisor mellett. Alig ért a kamion mellé, amikor a sötétből egy felé futó alak bontakozott ki, valamit szorongatott a kezében.

- Ne haragudj! - kiabálták túl egyszerre az üvöltő szelet, ahogy egymás nyakába borultak a kamion orránál. Ekkor már kristálytisztá volt mindkettejük számára, hogy össze lehetnek veszve bármilyen banális butaságon, ezt a szeretetet nem írja felül semmi.

A motor duruzsolása mellett aludt el a hátsó ülésen, a fiú mellkasára hajtott fejjel, de még mindig szorongatta a nápolyis zacskót. A fiú lassan majszolta a nápolyit, és nem bírta abbahagyni a mosolygást. Oda-kinn ítéletidő volt, de a lelkében süttött a nap.

Sonci



Átmeneti üresedés

Harry Potter szülőanyját, J. K. Rowlingot nem kell bemutatni senkinek. A sorozat befejezése után sokan rebesgették, hogy új könyvét már a felnőttesebb témáknak fogja szentelni. Így is lett.

A regény egy Pagford nevű kisvárosban játszódik. Az író az olvasó szeme elé varázsolja a dombokkal körülvett völgyben elterülő kis falut, ódon apátsággal, virágokkal díszített főtérrel. A valóság azonban kevésbé idilli. A dombokon túl elterülő, Parlagnak nevezett terület is a város fennhatósága alá tartozik, ez a tény pedig megosztja a lakosságot. A tősgyökeres pagfordiak szabadulnának tőle a segélyből élő és olykor drogozó lakóival együtt, a haladó szellemű fiatalok viszont a drogambulancia fenntartásával segítenék a felzárkóztatásukat.

A városi tanácson belül kiegyen-

lített a viszony a két fél között egészen a történet kezdetéig, amikor Barry Fairbrother meghal, és a Parlagnak ellenesek kerülnek többségbe. Vezetőjük, Howard Mollison pedig mindent megtesz, hogy az átmeneti üresedés két hete alatt végigvigye indítványát, és Parlagnak különválással Pagfordtól.

A konfliktus adott, de nem ez teszi igazán érdekessé a könyvet. Az egész hajcihőt nyolc család szemszögéből látjuk kibontakozni, ahol a gyerekek egymással és a szüleikkel, a szülők egymással és a többi szülővel harcolnak. Ahogy halad a történet, azt érezzük, hogy ismerjük



ezeket az embereket, legalábbis a köztük kialakult kapcsolattípusokat: a feleség, aki csak a pénze miatt van a férjével; az apa, aki terrorban tartja a családját; a férj, aki lelki-furdalás nélkül csalsa a feleségét; az anya, aki nem tudja szeretni a lányát és a fiatal kamasz, aki próbálja ösztentartani a körülötte széthulló családot.

Mind-mind kitűnően megírt karakterek, még akkor is, ha néhányuknál kicsit erőltetettnek tűnik a rájuk húzott séma. Látszik, hogy Rowling felszabadult, mivel nem gyerekeknek kell fogalmaznia a mondanivalóját, szabadon káromkodik és nyíltan beszél a felnőtt témákról. És hogy kicsit a történet végéről is szóljak: itt már nem kötelező a happy end.

Zsófi



David Bowie: The Next Day

A nagy visszatérések tavaszát éljük: új lemezt adott ki Justin Timberlake, összeborult a Destiny's Child, turnéra indul a Rolling Stones... az év meglepetése pedig minden idők egyik legnagyobb hatású énekes-dalszerzője, az angol David Bowie zenei feltámadása.

A bejelentés váratlanul, a művész úr 66. születésnapján történt. New Yorkban két évig, tökéletes titokban készültek a felvételek, miközben nagyjából mindenki beletörődött a tudatba, hogy tíz éve vége a karriernek; a Flaming Lips például egy Is David Bowie Dying? című dalt is megjelentetett tavaly.

Mindig kellő távolságtartással fogok egy „nagy öreg” új albumának hallgatásához. Bár vannak rá példák, hogy 60 felett is lehet fontos lemezeket kiadni (pl. Bob Dylan, Tom Waits), általában az

eredmény feleslegesen rondít bele az előadó életművébe, és a legtöbb, amit tehetünk, hogy alacsonyabba eresztjük az elvárásokat, és imádkozunk, hogy ne kelljen kezünket tördelve, a harmadik dalnál rákattintani az x-re.

Természetesen a The Next Day-jel is így voltam: eleinte örültem, hogy tisztességes rocklemez, és hogy legalább abból a stílusból kiemelkedik, amit Bowie az eltűnése előtti években adoptált. Aztán a le-

mez felétől fogott el az eufória. Ez bizony az a David Bowie, akire számítottam: kiszámíthatatlan. Átvert. Röhög rajtam. Visszakaptuk! A The



Next Day egy precízen kimért, alatomos, skizofrén album, ami saját joga kiváló (akárcsak a borító).

A Where Are We Now? teljesen új szemszögéből világít rá a nyugdíjas évekre, a lemez nagy része pedig borongós kirohanásokból áll. Kiemelkedő közülük az If You Can See Me, illetve a záródal, ami garantált recept a rémálmokhoz. Persze kapunk könnyebben emészthető darabokat is, mint pl. a '90-es évek britpopját idéző I'd Rather Be High vagy a glames Bowie-t előhívó Valentine's Day. A How Does the Grass Grow? szövegében pedig a híres magyar szandált is megéneklí!

Hogy egy 42 évvel ezelőtti slágeréből idézzek szabad fordításban: „Vigyázzatok, rock and rollerek, nemsokára megöregedtek!”. Ez keveseknek sikerült ilyen módon.

Csaba



Forráskód

Vajon mire elég nyolc perc? Ennyi idő alatt ki lehet találni, hogy egy vonatnyi ember közül ki készül merényletre? Te kit találnál a leggyanúsabbnak?

Colter Stevens (Jake Gyllenhaal) a légierőnél dolgozik, ami egy új kormányprogramban, a Forráskódban vesz részt. A program lényege az, hogy kombinálja az emberek agyának halál utáni aktivitását, és nyolcperces rövidtávú memóriáját, így képessé válhatunk valakinek a bőrébe bújni és átélni az élete utolsó perceit. A forráskód viszont nem időutazás, hanem időátrendezés, azaz egy párhuzamos világot hoznak létre.



Stevens százados is épp egy ilyen párhuzamos világba csöppen, ahol egy történelemtanár bőrébe bújlik,

aki épp egy Chicagóba tartó vonaton ül. A százados feladata igen egyszerű. Mindössze nyolc perc áll a rendelkezésére ahhoz, hogy megtalálja azt az embert a vonaton, aki beindít egy bombát, és ezzel elindít egy merényletsorozatot. A robbanás elteltével, minden egyes alkalommal visszakérül egy kapszulába, ahol újabb eligazításokat kap és utána újra és újra lefut a Forráskód. Vajon sikerülhet neki megtalálni a

merénylet? Vajon mi történne akkor, ha megakadályozná a robbanást? Vajon meg lehet menteni az utasokat?

Korábban már több hasonló filmet is láthattunk ebben a témában, de mind közül nekem ez tetszett a legjobban. A történet alapja, hogy egy rövid eseményt újra és újra megtekinthetünk, de közben valami mindig megváltozik. Az események történése közben én komolyan elgondolkodtam azon a bizonyos „Mi lett volna, ha...?” kérdésen, hiszen pont ez a film a példa arra, hogy egy apró múltbéli változás mennyire új jövőt eredményezhet. A másfél órás játékidő alatt egyszer sincs okunk panaszra, értetlenségre, minden esemény logikusan illeszkedik a cselekménybe. A vége sem az a tipikus nyálas hollywoodi befejezés, úgyhogy mindenkinek érdemes egyszer megnéznie.

Bia



Sorozatok a Közhír blogon

Álmatlanság, antiszociális magatartás, elégtelen táplálékbevitel, higiénia háttérbe szorulása, természetes fény kerülése, mozgás hanyagolása, állandó feszültségérzet, szemek kóros elváltozása, érzelmi ingerküszöb csökkenése, letöltési limit átlépése. Ha az imént megjelölt tünetek közül három vagy annál több jellemző rád, a diagnózis feltehetően sorozatfüggés.

Mivel a fent megjelölt szindrómából felépülni nem igazán lehetséges, az áldozatnak egyetlen lehetősége van: kielégíteni függőségét. Ekkor találkozhatunk egy igen súlyos problémával, mellyel előbb vagy utóbb minden függő szembesül. Elfogy a néznivaló. Ez abban az esetben az kínos igazán, ha számunkra már nem kielégítő Berényi Miklós kujonsága, vagy Tamás atya tiltott szerelmi élete, halála és feltámadása. Ebben lesz segítségetekre a Közhír blog új, sorozatokat bemu-



tató rovata. Olyan szériák kerülnek terítékre, melyek a magyar közönség előtt nem kerültek reflektorfény alá, nem döntögetnek sem nézői, sem letöltési rekordokat, azonban előkelő helyet foglalnak el a műfaj rangsorában. A sorozatok bemutatásán kívül a cikkek célja némi háttérismeretet nyújtani, illetve kissé boncolgatni a hétköznapi képsorok mögött meghúzódó gondolatvilágot is. Ha kinőttél már MacGyverből és esetleg az ismerősöd polcán lévő Twin Peaks felé kacsin-



gatsz; ha olyan tetthelyeket keresel, ahol a helyszínelők tényleg csak helyszínelnek, vagy ha kicsit jobban érdekel a valóság, mint hogy ki és hogyan járt anyáttal, esetleg ha már régen voltak rekeszizom-bántalmaid a sok nevetéstől, akkor kattanj rá! Képekkel, videókkal, kritikákkal vár titeket az új sorozatajánló a Közhír blogon.

Marci



Kolikonyha

Érzitek a tavaszi napsütés kellemes melegét? Érzitek a Kari Napok közelségének szellőjét? Érzitek, hogy most egy hétig arra sem lesz időtök meg energiátok, hogy felhívjátok a szülőket otthon, hogy éltek még és minden rendben van veletek? Tegyétek hát meg még most itt a startmezőn, és nyugtassátok meg anyut, hogy nem fogtok sem éhen, sem szomjan halni!

A mai főétel tipikusan a „**mindent bele**” kategóriát fogja erősíteni, ugyanis azokon az alapanyagokon kívül, melyeket közzéteszünk, még számos más finomság is hozzáadható, most csupán az egyszerűsége és a laktatóságra törekszünk, hiszen tudjuk: az idő pénz, mi meg elég csórók vagyunk...

Hozzávalók:

70 dkg sertésstarja, 3 közepes fej vöröshagyma, 10 dkg zsírszalonna, egy kisebb rúd kolbász, 6 közepes krumpli, 2 pár virsli, 15 dkg sajt, olaj, só, sertés fűszersó

Elkészítés:

A tarját tisztára mossuk és vékony szeletekre vágjuk, majd mindkét oldalát bőven megsózzuk és állni hagyjuk. A hagymát és a krumplit meghámozzuk, dobókocka méretűre szeleteljük, egy tálba rakjuk összekeverve. A szalonnát, a kolbászt és a virsli is vékonyra szeleteljük, a szalonna bőrét semmiképp ne vágjuk le, az lesz a végén a legfinomabb és legropogósabb! Mindezt hozzákeverjük a hagyma-krumpli kombóhoz és nagyon pici sót szórunk rá. Amint ezekkel elkészültünk, vegyünk egy viszonylag nagyméretű tepsit, az aljára gazdagon locsoljunk olajat, és szépen helyezzük szorosan egymás mellé a tarjaszeleteket. Ezt szórjuk meg sertés fűszersóval (ízlés szerint mehet az adagolása!), majd a húson egyenesen oszlassuk el az előzőleg összekevert többi hozzávalót, és erre is szórunk egy kevés fűszersót. Vigyázzunk egyébként a fűszerezéssel, mert ha erősebb a kolbásznak, vagy sósabb szalonnát sikerül bevásárolnunk, akkor csínján kell bánni a sófélékkel, nehogy utána ehetetlen legyen az amúgy istenien finom étel!

Ha kész vagyunk ezekkel, melegítsük elő a süttőt 170-180 fok környékére, daraboljuk fel kisebb kockákra a trappista sajtot, és szórjuk

az összerakott étel tetejére. Finom pukkanásra fog sülni - ez a titka. ☺ Ezután már csak alufóliát rakunk rá, kb. 40 percig sütjük így, majd a fólia levétele után még 20-25 percig - legyen szép aranybarna a sajt, akkor már késznek tekinthetjük a jószágot.



Nem tudom, ez után ér-e még desszertet enni, én azért megkockáztatom a feltételezést, hogy a jó közlekes ugyanúgy bír enni, mint inni, tehát ezen feltételezésből kiindulva nyugodt szívvel osztom meg veletek az egyik kedvenc desszertem receptjét. Nem azért a kedvencem, mert hú, de mekkora nagy szám, hanem azért, mert úgy 4 perc alatt el lehet készíteni - szóval ha hazaszladtok matek előadás szünetében, még akkor is össze tudjátok dobni, mert ez tényleg annyira de annyira egyszerű. Nem kell előkészületként hozzá más, mint egy bögre. Nem korsó, bögre. Úgy 2,5 decis legyen,



de jó lesz a három is... Íme a **bögrés süti**, ahogyan a lusta emberek szeretik:

Hozzávalók:

1 bögre liszt, 1 bögre cukor, 1 bögre tej, 1 bögre kakaó, 1 bögre apróra darabolt meggy befőtt, 1 csomag sütőpor, 1 tojás, margarin

Elkészítés:

Egy kisebb tepsit kikenünk margarinnal, azt meglisztezzük. A hozzávalókat összedolgozzuk egy tálban, elvileg (és nekem a gyakorlatban is össze szokott jönni) egy homogén, szottyos állagú masszát kapunk. Azt hiszem, a szottyost nem kell magyaráznom...

A masszánkat beleöntjük a tepsibe, ha jólesik, még egy kis darabolt barackot vagy ananászt is szórhathunk bele, vegyétek elő a képzelőerőtöket, nem nagy kunszt hozzágondolni a kedvenc gyümölcsöket... Én egyszer bátran beleszórtam két doboz Smarties-t, ami irtó finommá tette, csak elfelejtettem szólni a többieknek, hogy számítsanak rá benne valami keményre, és volt nagy meglepetés, és egy-két ember még szegény anyukámat is megszidta szerintem gondolatban. Ha minden jószágot beledobáltunk, amit szerettünk volna, uccu be a közepesen forró sütőbe, és tűpróbáig készre sütjük. A tűpróba... ami tulajdonképpen gyufapróba: mikor már kb. késznek gondoltok a sütit, kiveszed, belenyomsz egy gyufát, kihúzd, és ha a végére már nem ragad rá a cucc, akkor tökéletesnél is tökéletesebb a desszerted! Tálaláskor megszórhatjuk porcukorral vagy nyakon önthetjük egy kis baracklekvárral - higgyétek el, elrontani nem fogja!

Azt hiszem, Kari Napok után kellemes érzés lesz valami normálisat, valami olyat enni, amit nem egy futár hozott vagy nem *kici, cipősz és kutából van*.

Jó étvágyat, (koli)konyhatündérek!



Zsu

Rejtvény

Elérkezett a várva várt XXXII. Közlekkari Napok hajtányversenyének eredményhirdetése! Fejtsd meg, hogy melyik főkormányos jelölthöz hányadéves csapat tartozik, ki az oldalborda, milyen a csapatpólójuk színe, és hányadik helyezést értek el a versenyben!

A Szabadság hídra négy csapat indult, hogy összemérjék, ki a leggyorsabb hajtány. Minden csapat más-más színbe öltözött. A verseny nagyon szoros volt. Töltsd ki a táblázatot és találd ki, mi mihez, ki kihez tartozik!

		Oldalborda				Évfolyam				Helyezés				Póló színe			
		Bori	Juli	Móni	Szilvi	első	másodéves	harmadéves	negyedéves	1.	2.	3.	4.	kék	barna	zöld	piros
Főkormányos jelölt	Béla																
	Gyuri																
	Jani																
	Tomi																
Póló színe	kék																
	barna																
	zöld																
	piros																
Helyezés	1.																
	2.																
	3.																
	4.																
Évfolyam	első																
	másodéves																
	harmadéves																
	negyedéves																

Tomi - akinek nem Juli az oldalbordája - jobb helyezést ért el, mint Móniék, de rosszabbat, mint a harmadéves csapat.

A barna ruhát viselő csapat lett az első. A negyedévesek lettek sajnos az utolsók.

Az első Béla nem zöld felsőt viselt. Juli és Jani nem egy csapatban versenyeztek.

A kék a pirosak mögött végeztek, de a negyedéves csapat előtt.

A csapatok sorrendje a következő a 4. helytől indulva az első helyig: Jani csapata, a kék ruhát viselők, a másodévesek, majd Boriék.

Gyuriék előkelőbb helyen végeztek, mint Tomi és oldalbordája, Szilvi.

Jó szórákozást, és ne feledd: egy csapat van, Kari Napok!

Nem mi mondtuk...

Rovatunkban tisztelt oktatóink legnépszerűbb mondataiból gyűjtöttünk össze egy csokorra valót.

„Egyetlen nyelvben sincs olyan hasonlat, hogy „Szép, mint az autópálya!”.”

(Közúti menedzsment I.)

„Ha mind a négy házifeladatot egyszerre megkapjuk mind a 100 hallgatótól, veszünk egy kötelet, egy követ, és elballagunk a Dunaparra.”

(Vázszerkezetek)

„Súlyzótényezőkkal kiszámoltuk, melyik villamos lenne a legjobb, aztán mégis a Combino lett.”

(Közúti informatika)

„A Mityisinszki egy nagyon felkészült hadiüzem, amely békeidőben simán gyárt metrót is.”

(Gépjármű üzemtan)

„Finoman ráülünk az ülésre, így dupla csillapítás van, az alulról érkező rohad nagy stósszal szemben.”

(Járművek és mobilgépek I.)

„Mindjárt körberajzoljuk, oszt akkor világ vége van, oszt megyünk haza.”

(Általános járműgéptan)

„Hogyan csináljuk a kettőt egyenlő hosszúságúra? Hát igyekezettel!”

(Matematika A1b)

„Olyan praktikus dolgokat terveznek, mint az elektromos tücsökherélő.”

(Számítógépes tervezés, méretezés és gyártás gyakorlat)

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

Az étteremben három vendég teát rendel. Az egyik a pincér után kiált:

- Az én teámat feltétlenül tiszta pohárban hozza!

Visszajön a pincér a teákkal:

- Melyikük kérte tiszta pohárban?

A pincér kiviszi a megrendelt sört. A vendég ránéz a korsóra, túl soknak találja a habot és megszólal:

- Főúr kérem, én nem borotválkozni, hanem inni akarok!

- Mi a legjobb ajándék?

- Az aorta

- Miért?

- Mert szívből jön.

Egy ember sétál a vasútállomáson. Lát egy őrt, aki a vonatok kerekeit ütögeti egy kalapáccsal. Odamegy hozzá, s megkérdi, miért ütögeti. Az őr nem válaszol. Másodjára is megkérdi, ugyanez zajlik le.

Az ember odamegy egy másik őrhöz, s tőle is megkérdi, miért ütögetik a kerekeket kalapáccsal.

- Hát, tudja, a hangokból tudjuk megítélni, hogy eltört-e valami.

- Igen? És a társa miért nem válaszolt nekem, amikor feltettem neki ezt a kérdést?

- Ja, ő tök süket...

Az öreg székeley utazik a vonaton. Ül vele szemben egy nő, aki egyszer csak megszólal:

- Elnézést, felhúzná az ablakot? Nagyon hideg van odakint.

Az öreg szó nélkül felhúzza, majd megkérdezi:

- Na, aztán most már meleg van odakinn?

Utas a kalauzhoz:

- Tessék mondani, ez a vonat mindenhol megáll?

Válasz: - Miért, maga mindenhol le akar szállni?

- Hölgyem, ahányszor mosolyogni látom, mindig arra gondolok, szívesen felvinném magamhoz.

- Maga ekkora nőcsábász?

- Nem, fogorvos vagyok.

Reszketeg anyóka kérdi a vasutastól:

- Nem fog megráznai az áram, ha rálépek a sínre?

- Dehogya, néni kérem. Csak arra vigyázzon, hogy a másik lába ne érje közben a felső vezetéket.

- Ne feledje, Kovács úr, az alkohol az Ön legnagyobb ellensége!

- Semmi baj, doktor úr - mondja Kovács - én nem vagyok gyáva ember.

- Uram, az ön idegei tönkrementek.

- Tudom, doktor úr, a horgászás miatt.

- Hogyan? A horgászás nyugtatja az idegeket.

- Persze, engedéllyel...

Felszáll a vámpír a buszra, a hátán egy hatalmas koporsó. Az egyik ember nagyon nézi, bámulja folyamatosan. A vámpír türelmes egy darabig, majd megkérdezi ingerülten:

Mi van, nem láttál meg ételhor-dót?

Ketten vadásznak az erdőben, az egyik hirtelen összeesik. Szemei üvegesek, nem lélegez. A másik fickó előkapja a mobiltelefonját és tárcsázza mentőket, és rémülten segítséget kér.

- A barátom összeesett és meghalt vadászat közben!

- Csillapodjon le, kérem. Először is bizonyosodjunk meg róla, hogy a barátja tényleg meghalt...

A telefonban csend, majd az operátor egy puska lövést hall. Azután újra a vadász van a vonalban:

- Eddig rendben, és most?

Skót gyerek az apjának:

- Apu, szükségem van 4 fontra.

- Mennyit mondtál, 3-at? Itt van 2, válassz egyet!

- Na jó, legyen az!

- Nagyszerű. Fej vagy írás?

Az egyik haver mondja a másik havernak:

- Te mit iszol?

- Nekem nyolc.

- Nekem is. Akkor 16 rövid lesz!

Ketten támasztják a pultot a kocsmában.

- Látom üres a poharad. Kérsz még egyet?

- Dehogya kérek! Mi a francot kezdjek két üres pohárral?!

Nyár van, kegyetlenül süt a nap, a hőség óriási. Az öreg székeley fiával kaszál kint a réten.

Megszólal a fiú

- Ez nem igazság, édesapám, mi itt a nagy melegben kaszálunk, míg otthon anyám a húgommal a hűvös pincében kötöget.

- Ne búsulj, fiam! Lesz ez más-képp is. Gondold csak el, jön a tél, mi a jó hűvösben fent a hegyen vágjuk a fát, de anyádék otthon a nagy melegben kell, hogy kötögessenek.

Férfi a repülőgépen a stewardessnek:

- Hölgyem, fel vagyok háborodva! Rendszeresen Önökkel repülök, de sosem mehetek akkor a WC-re amikor akarok, soha nem látom a filmet, és mindig ablak mellett kell ülnöm!

- Ne szórakozzon már, kapitány úr, hanem kezdje meg a felszállást!

- Jöjjenek gyorsan! Tűz van! - telefonál a riadt néni a tűzoltóságra.

- Hol?

- Hát itt a házban!

- Úgy értem, honnan beszél? - kérdi az ügyeletes tűzoltó tiszt.

- Az ebédlőből - feleli a néni.

- De hogy jutunk oda?

- Mi az, már nincs meg az a szép nagy piros autójuk?

- Képzeld, fogyókúrázom! Minden nap gyalog járok be a munkahelyemre.

- És van már valami eredmény?

- Igen, minden nap elkésem.

-Hogy hívják azt a szörnyet, amelyiken sosem csillan meg a napfény?

-Matt Démon

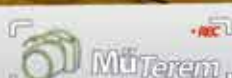
*A vicceket ezúton is köszönjük
Dr. Lévai Zoltán (LéZo) tanár úrnak!*

9. HAJTÁNYVERSENY

2013. ÁPRILIS 8. 1:00

SZABADSÁG HÍD

INFO: WWW.KARINAPOK.HU



Red Bull





ÁPRILIS 5.

17:00 Megnyitó
18:00 Sörváltó
19:00 Bevonulás
21:00 Kisföldalatti Zenekar
23:00 Nyitóbuli @ HaBár

Balu

ÁPRILIS 8.

01:00 Hajtányverseny
12:00 Foci
13:00 $\oint$ Mr. F(x) dx
18:00 Sörváltó

20:00

PADDY AND THE RATS

22:00 Buli @ HaBár

Roy mulató

ÁPRILIS 6.

09:00 Túra
19:00 Sörváltó
20:00 Buli @ HaBár

ÁPRILIS 9.

13:00 4 órás vetélkedő
17:30 Sörváltó
18:00 Külső aranykerék
18:00 Belső aranykerék
22:00 Buli @ HaBár

ÁPRILIS 7.

12:00 Foci
14:00 Sportvetélkedők
16:00 Gépátvétel
18:00 Sörváltó
19:00 Filmszemle

ÁPRILIS 10.

13:00 Balu Kapitány próba
18:00 Sörváltó
18:20 Sörváltó extra
19:00 Korteszbeszéd
20:00 Népszavazás
21:00 Eredményhirdetés
21:15 Beavatás
22:00 Záróbuli @ HaBár

Juhász Laci