



Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem
Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar Hallgatói Önkormányzat

2013. szept. 77/1



Tartalom

Miről is olvashatsz?

- 03 Főszerkesztői jegyzet
- 03 Impresszum
- 04 Rövid hírek
- 05 Bemutakozik a Hallgatói Képviselő Tóth Ádám
- 06 "Ha egyszer belelendülök, a Sztoczek táblája nekem elég kicsi..."
- 08 KUKG - Élet az összevonás után
- 10 A közlekedés új legjobb barátja
- 10 IV. Karok közti plazmaadó verseny
- 11 Lakáskultúra
- 12 Repülő korong
- 13 Hetedszer is BME Egyetemi Napok
- 14 Metró Art, avagy művészet a föld alatt
- 16 Kolléga a világűrben
- 17 Örömautózás az elnöki Datsunban
- 18 Új félév, újra szakkollégium
- 19 FI az egyetemen
- 20 Magaskerékpárral a városban
- 22 No megállj csak!
- 23 Új kari honlap
- 24 Pszichológia a volán mögött
- 25 Az autósport szülőföldje
- 26 Ha unod a finni vámpirokat
- 26 Kanye West: Yeezus
- 27 Lopott idő
- 27 Feledj Project: Öngyilkos érzelmek
- 28 Kollékonyha
- 29 Rejtély
- 29 Nem mi mondtuk...
- 30 Humor



13



10



14



16



18



19



23

Főszerkesztői jegyzet

Kedves Olvasó!

Ahogy az lenni szokott, ismét beköszöntött az ősz. Mintha az időjárás is megérezte volna, hogy kezdődik az egyetem, hirtelen letekerte a fűtést és egyre gyakrabban indítja be a hidegzuhanyt is. De nincs mit tenni, az idő halad, jönnek az átmulatott éjszakák, a sikeres zéhák sora, a sok szabadidős program... ja mégsem, műegyetemisták vagyunk. Nekünk ennél sokkal nagyobb szezletet vágott az élet az örömök tortájából: jöhetnek az végigrajzolt vagy zéhá előtt átvirrasztott éjszakák; sikeres pót-pót zéhák, melyekkel még megmarad az esély egy vizsgás tárgy teljesítésére; valamint a hagyományos kari programok. Valljuk be azért, akármennyire is rosszul hangzanak ezek a dolgok - a programokon kívül persze - , mégis jólesik szeptemberben visszatérni az egyetem padjaiba.

Azonban ne csak a visszatérőkre gondoljunk, vannak, akik első alkalommal élnek át ezeket az élményeket: külön köszöntöm a kar első hallgatóit! Ugyan találkoztatok már egy hasonló kinézetű, ám tartalmát tekintve merőben más kiadvánnyal, a Gólyahírral, nagy valószínűséggel azonban ez az első igazi Közhír, amit kezetekben tartotok.

Egy kis általános útmutató az újsághoz: nagyjából az első felében találjátok az egyetemhez, karhoz köthető cikkeket, interjúkat oktatóinkkal, közéleti érdekességeket, míg az újság második felében kapnak helyt a közlekedéshez köthető írások, valamint más, könnyedebb témák, mint például a különféle aján-

lók, szórakoztató oldalak. Bízom benne, hogy sok olyan érdekességet, hasznos olvasmányt sikerül alkotnunk, mely elnyeri a tetszésteket. Tény, hogy a Közhírt általában hátulról, a vicceknél lapozza fel először az olvasó. Ez érthető, ha például egy farsztó előadás közben tesz így az ember, mégis bízom benne, hogy egyszer a többi írásunk kapcsán elindulhat egy olyan párbeszéd az olvasók és a szerkesztőség között, ami egyrészt a mindenkori szerkesztőség munkáját segíti tanácsokkal, észrevételekkel, másrészt pedig ezzel együtt az olvasóknak is kedvez, mivel az kerül az újságba, ami tényleg érdekli őket.

Arra bátorítom tehát minden kedves régi, és új olvasónkat, hogy jelezzon vissza a cikkeinkkel kapcsolatban, akár szóban, akár írásban. Ha pedig támadna egy jó ötletetek, akkor ragadjatok pennát (vagy lapot) és írjatok!

Sikerekben és kreditekben gazdag, vidám félét kívánok az egész szerkesztőség nevében!



Laca

Beállnál közénk? Van egy jó ötleted?
Írd meg nekünk a kozhir@kozlekkar.hu e-mail címre!

A szerkesztőség elérhetőségei:

1114 Budapest, Bartók Béla út 17. fsz. 31.

Tel/Fax: 1/463-3780

E-mail: kozhir@kozlekkar.hu

Honlap: kozhir.bme.hu

Közhír 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:

Németh Ákos Zoltán

Felelős szerkesztő:

Dominik Doti Zsolt

Kari lap felelős:

Somogyi Soma József

Főszerkesztő:

Majkut Sámán László

Főszerkesztő helyettes:

Ádám Antiszocializáló Zsuzsa

Rovatvezetők:

Ádám Fókavadász Zsuzsa

Bortei-Doku PatóPál Shaun

Stefán Tízpontosesés Péter

Zentai Zsófia

Tördelőszerkesztő:

Darázsi IPG István

Munkácsi Kristóf

Révész János

Olvasószerkesztők:

Tenk #hashtag Csaba

Lencsés Lencsi Anna

Mentés Save Dorina

Onódi Deign Péter

Terjesztési felelős:

Rupp Ferenc

Írták még:

Balogh Biana

Boczor Eszter

Ernszt SmileyFröccs Anita

Mácsai Uccsóbsc-sfélév Domonkos

Mészáros Mostnemszerelomagolfot István

Molnár Csulijeszül Gyula

Somogyi DexterS08E12 Imre

Spohn KZK Márton

Strausz Gyeseves Péter

Tenk #TwerkingQueen Csaba

Várhelyi Szakalbi Márton

Design, Fotó:

Kiss Fanni Flóra

Kersity Milán

Terjék Tamás

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.

Ingyenes éjszakai vendégfogadás

A Hallgatói Képviselőlet döntése szerint az őszi félévben a Szakestélyek, a Karácsonyi Bál, valamint szilveszter éjszakáján a Baross Gábor Kollégium lakói díjmentesen fogadhatnak vendéget!

Akciós sör a HaBárban!

2013. október 31-éig 250 forintos, kedvezményes áron kapható egy korsó csapolt sör a HaBár szórakoztató és élménycentrumban! Az akciót a Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar Hallgatói Képviselőlete támogatja.

Megváltozott a Hallgatói iroda nyitva tartása

2013. szeptember 3-ától megváltozott a Hallgatói Iroda nyitvatartási ideje. Az eddigiekhez képest naponta egy órával hosszabb ideig, 16:30-19:30 között intézhetitek ügyeiteket.

Közlekes győzelem a VII. BME Egyetemi Napokon!

A VII. BME Egyetemi Napokon 2007-2008 után a karok közti vetélkedő győztese ismét a közlekkar csapata lett immár harmadik alkalommal. Ezzel karunk vezet három győzelemmel a karok közti győzelmi örökrangsort, második helyen a gépészmérnöki kar áll két győzelemmel.

Diákigazolvány-érvényesítés

Az első oktatási héttől van lehetőség a diákigazolvány érvényesítésére a Központi Tanulmányi Hivatal

nyitvatartási idejében. Az előző félévben érvényesített diákigazolványok 2013. október 31-éig érvényesek!

Oktatóink kitüntetései

A Közlekedés- és Járműirányítási Tanszék egyetemi tanára, Dr. Bokor József a Magyar Érdemrend középkeresztje kitüntetésben részesült „a rendszer- és irányításmélet területén végzett, nemzetközi szinten is kiemelkedő kutatási eredményei, valamint oktató- és tudomány-szervező tevékenységéért.” A díjat a felterjesztő Pálkás József, az MTA elnöke adta át augusztus 20-án.

Dr. Palkovics László, a Gép-járművek és Járműgyártás Tanszék tanszékvezető egyetemi tanára a Magyar Érdemrend tisztikeresztje polgári tagozat kitüntetését vehette át „a járműiparban elért kiemelkedő kutatási eredményei, valamint például értékű iskolateremtő tevékenységének elismeréseként.”

Gólyatúrák a könyvtárban - meghosszabbítva!



A nagy érdeklődésre való tekintettel 2013. szeptember 23-ától október 17-éig folytatódnak a gólyatúrák a BME OMIKK-ban! A fenti időszakban a látogatásokat nem kötik időponthoz. Időpont-egyeztetés és további információkérés személyesen a könyvtár földszint 12-es termében, e-mailben a gylengyel@omikk.bme.hu címen vagy a 1/463-3534-es telefonszámon lehetséges.

Kutatók éjszakája

Idén szeptember 27-én rendezik meg a Kutatók Éjszakáját, melynek keretein belül a BME is rengeteg programmal, érdekességgel várja a tudomány világába látogatókat. A részletes program elérhető a kutatokejszakaja.hu honlapon.

Felkészítő Napok

A Műegyetemi Állásbörzét idén is egy háromhetes Felkészítő Napok programsorozat előzi meg - szeptember 23-ától október 11-éig -, melynek keretei között több előadáson, tréningen és személyes tanácsadáson, próbainterjún foglalkoznak az álláskeresőket érintő témákkal!

Minden programra előzetes jelentkezés szükséges, a részvétel ingyenes! Részletes program és jelentkezési felület a Műegyetemi Állásbörze honlapján érhető el (www.allasborze.bme.hu).

Ötlettől az üzletig

A BME Hallgatói Innovációs Központ (HIK), a Műegyetemi Technológia és Tudástranszfer Iroda (MTTI) és a Pro Progressio Alapítvány ötletpályázatot hirdet innovációs projektek felkutatására és támogatására, döntően hallgatók vagy a tulajdonukban lévő kezdő innovatív vállalkozások számára. Pályázni bármilyen területen lehet új, innovatív ötlet vagy projekt, elképzelés részletes kimunkálásával; esetleges termék esetén a prototípus elkészítésével és az eredmények hasznosítási lehetőségeinek kidolgozásával, a marketingkon koncepció (stratégia) elkészítésével. Részletek a hik.bme.hu honlapon találhatók.

Laca



Bemutatkozik a Hallgatói Képviselő- Tóth Ádám

A félév első számában a kollégiumi ügyekért felelős hallgatói képviselővel beszélgettünk mindennapjairól, feladatairól, terveiről.

Mesélj magadról!

1991-ben Veszprémben születtem, jelenleg ötödéves vagyok a karon, közlekedésmérnök szakirányon tanulok. Másodévesként kerültem be a Mentor Gárdába, utána a HK-ba, és azóta is a kollégiumi felelős posztját töltöm be. Mellette 2 éve a KDJB-ben vagyok, az idei évtől pedig a Tanulmányi Ügyekért Felelős Bizottságban segédkezem.

Milyen feladataid vannak?

Vannak általános feladatok, amik a hallgatói képviselői tagsággal járnak; hetente tartunk ülést, kari tanácson veszek részt, az esetlegesen beérkező kérvényekre válaszolok. Ezek általános jellegű tennivalók, mind a tízünkre érvényesek.

Ami kolis tennivaló, az félév elején és végén koncentrálódik, év közben ehhez dolgozom a háttér- és előkészítő feladatokon. Az EHK-n belül működik egy Külső Kollégiumi Bizottság, velük egy félévben 4-5-ször tartunk ülést. Itt a házirendek módosítása, a kollégiumi jelentkezés megvitatása zajlik, cserélgetjük az előző féléves tapasztalatokat. A férőhelyek elosztását is ott szoktuk megbeszélteni. Különböző listákat kell leadnom szigorú határidőkkel, felbontásokat kell véleményeznem, például hogy miért kerültek elutasításra, miért nem lettek felvéve a koliba bizonyos pályázók. A fegyelmi felelős kártyákat is én intézem, ami minden HK-snak és kollégiumi mentornak van.

Minden félév elején kolifelvételt és szobabeosztást csinállok; január óta a közösségi pontokat is én kezeltem. Ez azért jó, mert nem csak azt látom, ha valakinek van öt pontja, hanem így ha felmerül valami probléma a kollégiumi felvételi kapcsán, akkor könnyen utána tudok nézni pár perc alatt, nem kell e-mailezgetni egymással; felgyorsítja a munkát.

A hozzám tartozó öntevékeny körök menedzselgetése is feladatom; kapcsolódó alkalmak, programok felmerülésekor a szükséges dol-

gokat rajtam keresztül beszéljük le, például a Bográcskör vagy a Kertkör esetében.

Hogy ment a beköltözés?

Ebben az évben egész jól ment. Van pár külsős nálunk, ők főleg elsősök; ez a vasárnapi beköltözésnél volt probléma a rengeteg ismeretlen arc miatt. Tőlünk is sok új ember jött, a más karokról érkezőknél is voltak fennakadások, hiszen az ő arcukat nem is ismerhettük. De szerencsére az idei év viszonylag nyugisan történt.



Milyen pozitív dolgokat tapasztaltál főként kormányossá avatásod óta?

Kari Napokon megvolt minden: szavazás, beavatás, buli; ez mind maradandó élmény annak, aki egy ilyenben részt vesz. Azóta az egész lecsillapodott. A Kari Napoknak vége, pihentünk egyet, és töretlen lelkesedéssel várjuk a következőt. Az utóbbi időben az Egyetemi Napokra is elkezdtünk készülni, most érződnek igazán a pozitívumok. Beszélgettem több főként kormányossal is erről a témáról egy-egy buli alkalmával, és ők is ugyanezt mondták,

hogy megvolt a beavatás, buli, minden szép és jó, de aztán eltűnt a dolog, és élték a megszokott hétköznapiakat. Aztán elkezdtek az egyetemi napos csapatot szervezni, majd egy év múlva a következő Kari Napokon egy főként kormányosi próbát összehozni, és olyankor már jobban kihangsúlyozódnak ezek a dolgok.

Sok szerveznivaló akad az EN körül?

Idén a közlekkar és a vegyészkar közösen szervezi az Egyetemi Napokat, a nehézség annyi, hogy sok közlekes szervező lesz, akik eddig a csapatot erősítették. A dolgom most az, hogy részt vegyek az üléseken a szervezőkkel, ahol elmondják a tennivalókat, hogy mire számítsunk, milyen feladatok várnak ránk. Ezeknek az operatív részét megbeszéljük, megvitatjuk a felmerülő kérdéseket; mindez általában egy-fél órát szorított igénybe venni. Ezen kívül nekem kell a csapatot összetartani, az elsőket is próbálom bevonni. A saját kari napos csapattal viszonylag könnyű megoldani a szervezést, mert a csapat még mindig összetart. Az „Egy csapat van: Kari Napok!” mottó alapján a többi évfolyam embereit is igyekszem magam mellé állítani, próbálom őket is egy kicsit bevonni a dolgokba, de eddigi tapasztalataim alapján szerencsére nincsen gond.

Milyen terveid vannak a jövőre?

Tanulmányi szempontból az elsődleges célom az, hogy végezzek ebben a félévben, és tavasszal elkezdjem itt az MSc-t, tehát még legalább 2,5 évet tervezek a karon tölteni. HK-s oldalról nézve mindenképpen maradni szeretnék, de lehet, hogy nem végig kolifelölös pozícióban. Jelenleg éppen egy újítást tervezetek, jövő ősztől egy új kolifelvételi szabályzatot szeretnék érvényesíteni, ami figyelembe veszi a keresztfélévben induló MSc-sek körülményeit is.

Köszönöm az interjút!

Zsófi



„Ha egyszer belelendülök, a Stoczek táblája nekem elég kicsi...”

Elöljáróban: bár az augusztus 20-án részére átadott Magyar Érdemrend Középkeresztje apropóján ültünk le beszélgetni, nem fogom felsorolni Bokor József tanár úr megannyi kitüntetését és díját. Sokan vélnek ugyan felfedezni egyfajta közönyt Bokor tanár úr előadásmódjában, de nekem az a benyomásom, hogy ez sokkal inkább a tudományos munkásságát övező felhajtásnak, mintsem magának a tudománynak szól.

Úgy látom, kétfajta befutott oktató van az egyetemen: az egyiknek hálás feladat az alapozó tárgyaktól kezdve foglalkozni a diákokkal, a másiknak inkább nyűg, és csak szakos tárgyakat tanít. Ön az irányítástechnika II.-vel valahol a középúton van.

Én a nagyon erős elméleti felkészültséget és a jó gyakorlati alkalmazhatóságot nem különböztetem meg. Akkor tudunk nagyon jó mérnöki munkát végezni, ha jól felkészültek vagyunk, de ez egy mérnöknel elég sokrétű dolog. A matematikában könnyebb a tehetségeket kiválasztani, és ott egy szűk mezsgyén eredményt elérni. Azzal, hogy elvállalom a BSc alapképzést iránytech II-ből - adott esetben az egyet is, csak nem akartam már, hogy mindketőt én tanítsam, hanem a kollegáimat is bevonjam - és a PhD-szintű kurzust is, a legálját és a legutolsóját tanítom.

Nekem fontos, hogy indulnak, és fontos az is, hogy a legvégén bevezessem a gyerekeket - mármint a PhD-seinket - a kutatásainkba, ha akarnak jönni; még pénzt is adok nekik hozzá, utaztatom őket. Amit lehet, megteszek, hogy a kiválókat kiemeljük, alul viszont vigyázok, hogy ne kallódjon el a tudás teljesen, valamilyen szinthez ragaszkodom. Tudom, hogy ezt sokan kritizálják, de azért úgy gondolom, ez a szint megugorható. Nem butábbak itt a gyerekek, mint az MIT-n - én ott is tanítottam. Itt is megvannak a tehetséges emberek - persze a körülmények meg az esélyek, amiket adnak nekik, különböznek. Ma már meg tudjuk adni a javának majdnem azt az esélyt - kivéve a fizetésben - amit külföldön kapnak.

Ha már szóba került a pénzhiány: mikor a kitüntetéséről szóló híreket olvastam, feltűnt egy apróság. Míg a színészek vagy akár egy focista is a Parlament kupolatermében kapta meg a Magyar Érdemrendjét, a mérnököknek-tudósoknak sokkal kisebb felhajtás közepette, a tudományos akadémia székházában tartottak átadást. Mindeközben mintha a focistadionokra is több pénz jutna, mint egyetemekre...



Dr. Bokor József
Okleveles villamosmérnök, BME, 1972
Közlekedés- és Járműirányítási Tanszék
egyetemi tanára, MTA SZTAKI tudományos laboratóriumi vezetője

Nem rejtőzködünk, csak az ideai szervezés volt ilyen. Én úgy gondolom, hogy ha valaki hozzájárul az ország valamilyen formában való javításához - függetlenül, hogy az a sporton, a művészetben vagy a tudományon keresztül valósul meg -, az egyformán hasznos. Az állami kitüntetések nem csak az egyént érintik, hanem a kollektívát is, akikkel dolgoznak - az én esetemben az egész rendszerirányítási szegmenst. Ami pedig a stadionokat illeti, én nem futballozok már egyetemista korom

óta - mert akkor nagyon szerettem, de időm aztán nem volt. A tudományban viszont nem mondhatom, hogy rossz évünk volt, az akadémiai költségvetés emelkedett.

A felsőoktatási helyzet komplikált, bizonyos változtatások szükségesek. Nagyon erős a verseny a tudományos világban, Magyarországon mindössze hat olyan egyetem van, ami képes ebben helyt állni, köztük a műegyetem természetesen. A tudomány átadása mellett a tudomány generálása is fontos, vissza kell hozni a kutatást a felsőoktatásba, ehhez a forrásokat jól kell felhasználni. A tehetséges diákokat kell kiválasztani, támogatni - ugyanakkor bizonyos fokig mindenki számára lehetővé kell tenni a tanulást, de nem feltétlenül az adófizetők pénzén vagy az én időmön. Aki csak annyit akar, hogy hallgasson valamit a hajózás történetéről, arra van

mód. De ha bele akar menni a gépjármű-irányításba vagy a repülési navigációba, az egy más műfaj, akkor jöjjön ide.

Az irányításelmélet egyik fő alkalmazási területe a légi-közlekedés. Sok évfolyamtársamon látom, hogy mindegyik repüléssel szeretnének foglalkozni, márpedig mi magyarok nem vagyunk az a repülő nagy hatalom.

A repülő vonal valóban nekem az egyik kedvenc témám, nagyon sok mindent megcsináltunk az MIT-n, ami csak jóval később került át a polgári repülésbe. Ha diákoldalról nézem, a szakma Magyarországon azért elég szűk, túl nagy felvevőpiac sincsen. Aki ezt a vonalat választja, az számoljon azzal, hogy nagyobb életteret, minimum Európát kell figyelnie. Viszont Európában élénk a repülésipar. Magyarország még nem tagja az Európai Űrügynökségnek, de ha az lesz, bejön egy csomó kutatási pénz és a nemzetközi kapcsolatrendszer ehhez. Ezen túlmenően vagy az angol-francia-német repülőiparba kell tudni beintegrálódni, vagy aki nagy karriert akar, annak az Egyesült Államokba kell kimenni PhD-zni; nekem több diákom is van, aki ott csínlalt aerospace PhD-t.



Az elmúlt időszak BME-s sikertörténete a MASAT-1, aminek különösen az irányítási rendszerét dicsérték. Hogyhogy nem a közlekkaron született meg ez a műhold?

Mi nem ezzel, hanem a robotrepülőgépekkel foglalkozunk. Innen is tudnék mondani hasonló sikereket, de a robotrepülőgépeket - talán a katonai aspektusuk miatt - nem övezi annyira az a közfigyelem, mint ami a hagyományos űrkutatási kísérletekhez kapcsolódik.

Pedig mikor az ötvenes években az első szputnyikot felbocsátották, még a műholdak miatt volt pánik Amerikában, mostanra pedig - legalábbis nyugaton - a drónok miatt áll a bál. Érezhető ez a félelem Magyarországon is?

A katonai dolgoktól lehet is félni, hozzáteszem, hogy nagyon széles skálája van a robotrepülőgépeknek. Kezdvé a zárt téren belüli repülő objektumoktól, antennarendszereken, árvízvédelmen át a mezőgazdasági alkalmazásokig. Vagy ott van a légi közlekedésnek azon változata, ahol a repülőgépeket hasonlóan lehet használni, mint a repülőtéren szállítóeszközöket az egyik terminálról a másikra - kötött pályán, vezető nélkül. Kérdés, hogy hasonlót a légifolyosók definiálásával lehet-e és milyen körülmények között érdemes megoldani. Ezek olyan irányításel-

méleti alkalmazások, amiket szívesen tanítanék az egyetemen. Bár még messze van attól, hogy hallgatóközönségem is legyen hozzá, de majd lesz az is. Tény, hogy az autózásban jobban előtérben vannak a polgári alkalmazások, de az egy más műfaj.

A közútra áttérve: itt inkább azt látom a járműves hallgatótársaim dilemmájának, hogy miközben Magyarországra betelepültek a nagy autógyártó konszernek, mindegyik inkább a saját telephelye melletti főiskolán - Győrött, Kecskeméten - alapította meg a saját, utánpótlást biztosító „karát”, és a BME-ről is inkább a mechatronikusok közül szemezgetnek.

A németek oktatási rendszere más, nem tudják pontosan, hogy mire jó egy közlekes. A gépésről tudják, hogy gépész, az náluk is tükrörfordításban az. A másik ok, hogy az ezen cégek által idetelepített profilok inkább a gépgyártástechnikát fedik le, kevés a fejlesztőmérnöki terület. A jobb példa a Robert Bosch, amely kutatás-fejlesztést hozott ide, ők vesznek fel ugyanúgy tőlünk is, legalább ugyanúgy, mint a gépészekről.

Vagy a Thyssen, aminek tanultak itt magyar fejlesztői, és az akkori gépjárművekbe a hangárban aktív kormányzást építettek. Az általunk tanult algoritmust rögtön leprogramozták, kipróbálták, másnap már

hozták vissza a mérési eredményeket, melyek szerint az jött ki, amit az órán tanultunk. Akármilyen elméletet mondtam el, az annak alapot adó algoritmust letöltötték az ottani vezérlő számítógépekre és már működött. Én sem mondhattam nekik butaságot, mert rögtön kiderült volna, hogy nem működik - na jó, ezt eleve kizárhatjuk. De azért előfordul ilyesmi, hogy egy elméletnél nem teljesen kiforrott valamelyik részlet, egy kormányzásnál nagyon sok paraméterrel lehet játszani. Ez a csapat csinálta először a Fordnak az LQ (lineáris-kvadratikus) szabályozókon alapuló aktív kormányzását.

A témához visszatérve, a közlekkaron belül pont a mi tanszékünk felelős a mechatronikai MSc-képzésért, tehát azt tudom mondani, hogy ha valaki a mai, korszerű járműelektronikát, mechatronikát szeretné tanulni, akkor a mi karunkon jó helyen van. Mi a közlekedésüzemi ismeretekkel karöltve unikális képzést nyújtunk. A közlekedésmérnöki és járműmérnöki képzésben még mindig mi vagyunk az országban a legjobbak.

Marci



KUKG - Élet az összevonás után

Cikksorozatunkban a „rég-új” tanszékeinkről olvashattok. A változásokat, előnyöket, hátrányokat vitatjuk meg oktatóinkkal, így ti is megtudhatjátok, hogy nem csak számunkra rejteget nehézségeket az egyetem. A félév első számában Dr. Tóth Jánossal, a Közlekedésüzemi és Közlekedésgazdasági Tanszék vezetőjével, Dr. Mészáros Ferenc tanszékvezető-helyettessel és Dr. Bokor Zoltánnal, a korábbi Közlekedésgazdasági Tanszék vezetőjével beszélgettünk.

A Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Karon gyakorlatilag minden átalakult az elmúlt évben, és mind az oktatóknak, mind a hallgatóknak új szervezeti-működési struktúrával kell szembenézniük. Mennyire látták Önök indokoltnak ezt a nagymértékű átalakítást, és hogyan élték meg a két összevont tanszéken?

Tóth János: A két tanszék már korábban is nagyon jól együttműködött, voltak közös projektjeink, időnként egymás óráira is meghívtuk a másik tanszéken oktató kollégákat, így szerintem volt egy olyan alap, ami számunkra szinte zökkenőmentes átállást biztosított. Persze mindig vannak olyan ügyek, amelyek aktuális problémát jelentenek, például a számítástechnikai hálózat egységesítése, de ezek olyan apróságok, amelyeket meg lehet oldani. Alapvetően nem voltak gondjaink az átállással. Persze azt szokni kell, hogy egy tanszékhez tartozunk, de én nem érzek semmiféle ellenállást a kollégák részéről az új felállással szemben.

Jó lépésként értékelik ezeket a változásokat karunk szempontjából?

Tóth János: Nagyon sok minden váltotta ki ezeket, valamilyen szinten kényszerhelyzettel álltunk szemben, hiszen vannak olyan egyetemi szabályok, amelyekhez az egyes tanszékeknek alkalmazkodniuk kell, illetve teljesíteni kell ezeket. Ha ugyanis nem vesszük őket figyelembe, hosszabb távon nem tartozhatunk az egyetemhez. A mi esetünkben teljesen kézenfekvő volt, hogy ez a korábbi két tanszék együtt tel-

jesítse a feltételeket, mivel szakmailag is közel állunk egymáshoz.

Bokor Zoltán: Azt azért ki kell emelnünk, hogy az egész átalakítás egy nagyon hosszú folyamat volt. A tanszékeket is bevonták az előkészítésbe, egyeztetések történtek a tanszékvezetőkkel, oktatókkal, így nagyjából tudtuk, mire számíthatunk. Tanszékeink egyébként is dolgoztak már együtt a múltban (volt időszak, amikor egy intézet fogta őket össze), ezért mind kapcsolatainkban, mind szakmailag közel álltunk és állunk egymáshoz. Ami



nagyon fontos, hogy pályázatokon is nagyobb eséllyel tudunk indulni, törvényszerű ugyanis, hogy nagy projekteknél kisebb egységek nem tudnak olyan hatékonysággal érvényesülni és a feladatokat ellátni, mint egy nagyobb szervezeti egység.

Az összevonások következményeként mi az, amire nagyobb hangsúlyt tudnak fektetni, és mi az, amire esetleg kevesebb időt, energiát, esetleg pénzt tudnak áldozni?

Tóth János: Az átalakulásunk során a korábbi Közlekedésüzemi Tanszékről pár kollégánk, akik a logisztikával foglalkoznak, átkerültek az Anyagmozgatási és Logisztikai Rendszerek Tanszékre, de a két új tan-

székből kialakult létszám így is csak mindössze néhány fővel több, mint a korábbi Közlekedésüzemi Tanszék létszáma. Az erőforrásainkat hatékonyabban tudjuk kihasználni, hiszen amíg a két egységben mindenre külön felelősök voltak (például a leltározás vagy az oktatás kapcsán), jelenleg ezeket a feladatokat egy-egy kolléga látja el, a munkamegosztás tehát sokkal jobb, előnyünkre vált.

Mészáros Ferenc: A létesítmény oldalról is igaz a jobb kihasználtság, a két tanszék eszközeit tekintve most már nagyon jó a felszereltségünk, valamint az is kiemelendő, hogy együtt még kisebb területet is foglalunk, mint korábban külön-külön.

Bokor Zoltán: A részünkről átadott területet most hasznosan tudja az egyetem felhasználni, ugyanis ideköltözött mellénk az OMKT, így azt is mondhatnánk, hogy a megta-
karítás mellett plusz bevétel is keletkezett a karnak.

Laikusok és hozzáértők egyaránt azt vallják az utóbbi időben, hogy a Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Karon jelenleg a logisztika jelenti a húzó ágazatot, mert úgy látszik, a munkaerőpiac napjainkban a három alapszak közül erről veszi fel a legtöbb embert. Hogyan látják ezt a tendenciát a mindennapokban?

Tóth János: A felvétel érdekes. Nyilvánvalóan a logisztika olyan terület, amely a gazdaság különböző ágaiban megjelenik, és számos válfaja van. A logisztika általunk oktatott területei ilyen szinten valamilyen mértékben behatárolásokat jelentenek elhelyezkedés szempontjából. Ha azonban mélyrehatóbban megnézzük a helyzetet, láthatjuk, hogy a nagyobb jelentőséggel bíró és a több főt foglalkoztató vállalatok Magyarországon többségében a közlekedéssel foglalkoznak, ezért nagyon nehéz összehasonlítani, hogy minek nagyobb a felvevő piaca a három ág közül. Az tény, hogy most nagyon népszerű a logisztika, és kimondottan sokan is jelentkeztek erre a szakra.

Bokor Zoltán: A társanstszék által művelt üzemi logisztikán túl nekünk (is) van rálátásunk a szállítmányozásra és a logisztika menedzsment területeire, amelyek népszerűsége valóban megnőtt az utóbbi időszakban. A munkaerőpiac viszont meglehetősen kiszámíthatatlan, így kategorikus kijelentéseket ezen a téren nem célszerű tenni. Az biztos, hogy közlekedni mindig kell, a közlekedésnek mindig lesz egy stabil munkaerőfelvő képessége, de kétségkívül ezt (is) periodikusság jellemzi. Ha kari szinten gondolkodunk, úgy érzem, mindhárom szakot megfelelően kell népszerűsíteni.

Mészáros Ferenc: A legjobb, hogy van átjárás a szakok között, hiszen egy közlekedésmérnökéből is válhat kiváló logisztikus, valamint fordítva; az MSc képzésen sem ritka, hogy a másik ágat választják a hallgatók: BSc-n közlekedésmérnökként végzett hallgató mesterképzésen járműmérnöki vagy logisztikai szakra megy. Ilyen kombinációkkal további lehetőségek nyílnak a hallgatók számára.

Amikor mi kisdíákként idekerültünk az egyetemre, Gyenes Károly tanár úr hangsúlyozta, hogy legyünk hálásak, amiért a Közlekedésmérnöki Kar hallgatói lehetünk, mert a közlekedések gyakorlatilag mindenbe belekóstolnak, míg ez más mérnökarokról nem feltétlenül mondható el ugyanígy. Önök szerint ez jelent számunkra bármiféle előnyt a későbbiekben?

Tóth János: Mindhármunk nevében mondhatom, hogy ha a volt tankörtársainkat, illetve az ő elhelyezkedésüket vesszük figyelembe, bátran állíthatjuk, hogy igen. Igaz, hogy kicsit más képzés folyt akkoriban, sok minden változott az idők során, de a kari képzés ugyanazt a rendszerszemléletet adta már akkor is, mint ma. Ezt én olyan mértékűnek látom, hogy amikor anno kikerültünk az egyetemről, akkor a gazdaság különböző területein ezt a szemléletet gyorsan át tudtuk ültetni a gyakorlatba. Így sikeres kollégák kerültek ki közlekedésmérnökként akár egészen más szektorokban is elhelyezkedve. A tapasztalatok tehát azt mutatják, hogy ez egy bevált dolog.



Bokor Zoltán: Ezt én is csak megerősíteni tudom, hiszen számos vezető került ki közülünk a gazdaságban, iparban, közigazgatásban, a politikáról nem is beszélve, hiszen ott is sok kollégánk van jelen a mai napig. Sokat jelent, hogy közlekedésmérnökként végezve hamar meglátjuk a problémákat, és ha nem is azonnal, de idővel szinte mindig találunk megoldást ezekre, vagy tudjuk, hogy kihez forduljunk, ha valami nem működik.

Tóth János: Gyorsan tudunk új ismereteket elsajátítani, azaz a befogadóképesség és -készség talán az, ami az oktatás egyik legfőbb hozadéka ezen a karon.

A hallgatók körében általánosan kialakult egy pozitív vélemény a tanszékről. Ritkán hallunk olyat, hogy az itteni oktatókkal lenne problémája valakinek. Ha itt elégtelen kapunk a zárhelyinkre vagy a vizsgákra, többnyire nem Önöket okoljuk, hanem belátjuk, hogy a saját hibáinkból fakad a sikertelenség. Miben rejlik ez a pozitív kisugárzás a tanszék illetve a dolgozók részéről, ami miatt ilyen pozitívan áll a tanszéki tárgyakhoz a diákság?

Tóth János: Nyilván szerencsés helyzetben vagyunk, hiszen mi azért már magasabb évfolyamokon oktatunk, a szakmaközei tárgyak jutnak nekünk, amelyeket már nagyon vár a hallgató a kemény alapozó tantárgyak után.

Természetesen az is szerepet játszik ebben, hogy megpróbálunk

olyan viszonyt kialakítani a hallgatóssággal, hogy kölcsönösen jól érezzük magunkat itt az egyetemen. De persze mindemellett ugyanúgy adunk egyest is vizsgákon, hiszen aki nem tanult eleget, nem kaphat jobbat.

Bokor Zoltán: Alapvetően a tudásátadás a célunk egy olyan partneri viszony kialakítása mellett, amely által érezhetik a hallgatók, hogy úgy mond nem „szívadni” akarjuk őket (ahogyan ők mondják), hanem bizonyos mértékű rugalmasság mellett átadni az ismereteinket, amelyeket később hasznosítani tudnak.

Tanszékünkön próbáljuk az önálló hallgatói munkát is előtérbe helyezni. Ennek megfelelően pl. nagy arányban írunk nálunk szakdolgozatot, TDK-t. Lehetőségeink szerint igyekszünk segíteni a hallgatók elhelyezkedésében is. Gyakran közvetlenül a tanszéket keresik meg a cégek munkalehetőségekkel, és ha mi közvetítünk ki egy-egy diákot, az igazán jó ajánlólevél lehet a munkaerőpiacon. A mai nehézkes munkakeresésben előnyt jelenthet, ha valaki már a végzés előtt bizonyít, kiemelkedő és gyakorlatközei munkát végez. Ebben igyekszünk is segíteni a hallgatóinknak, biztosan emiatt alakult ki bennük egy viszonylag pozitív kép rólunk.



Zsu

A közlekes új legjobb barátja

Közlek- és villanykaros hallgatók egy lelkes csoportja egész nyáron a Merlin 2.0 nevű projekten dolgozott, hogy egyszer és mindenkorra rendet teremtsenek a káoszban.

Bár a Neptunban megvan rá a lehetőség, hogy az oktatók jegyzeteket kapcsoljanak tárgyaikhoz, ez a funkció többnyire üres, és a Neptun Meet Street közösségi felület sem működik egyetemünkön. Így pedig sajnos nem marad más, mint a keresgélés és a kérdezősködés: Neptun, hat tanszék honlapja, Merlin, Dropbox, Facebook, régi levelezőlisták, végső kétségbe-



eséskor Google. A Merlin 2.0 fejlesztői kezdetnek létrehozta egy weboldalt, melyen a Merlinhez hasonlóan elérhetőek lesznek a tárgyakhoz kapcsolódó jegyzetek és segédletek, ám újragondolt, strukturált formában: a hallgatók regisztrációkor megadott képzési adatai alapján a rendszer felvázolja a mintatantervet, ahol a megfelelő tárgyra kattintva az adott tárgy leírásához jutunk, innen pedig könnyedén elérhetőek a megfelelő oktatási anyagok. A közeljövőben pedig mindez dinamikusan fog változni: a hallgató megadhatja, hogy melyik tárgyat mikor teljesítette, és a ráépülő tárgyak automatikusan tovább fognak csúszni. Ugyancsak a közeljövőben egy „kérdézz-felelek” felület is kapcsolódik majd az egyes tárgyakhoz, kézenfekvő helyen biztosítva a hallgatói információcserét.

Egyszerűsödik a jegyzetek feltöltése és a tárgyleírások módosítása is: erre a célra úgynevezett „szerepek” kerültek bevezetésre: az adminisztrátorok hozzárendelhetik például a „tárgyszerkesztő” szerepkört felhasználók egy csoportjához, akik innentől kezdve szabadon módosíthatnak.

Az oldal moduláris felépítése lehetővé teszi a könnyű fejlesztést, így lehetőség lesz például facebookos bejelentkezés vagy Neptun-integráció megvalósítására, ám ezek még a távoli jövő zenéi.

Persze ahhoz, hogy a Merlin 2.0 minél hamarabb elérhető legyen a nagyközönség számára, önkéntesekre van szükség. Ha elhivatottnak érzed magad, és van néhány perced hetente, akkor jelentkez a szerkesztői gárdába a jztajt@gmail.com címen!

Gyula



IV. Karok Közti Plazmaadó Verseny

A Plasmaszolgálat a BME hallgatói számára egy versenyt hirdetett, ami a 2013/14-es tanév első oktatási hetétől a 14. oktatási hét péntekéig (2013. december 20-áig) tart.

Mi a célja?

Azon kívül, hogy segítesz másoknak olyan gyógyszerhez jutni, amit nem lehet szintetikus úton előállítani (mint például a vért sem), még egy kis jövedelem-kiegészítésre is szert tehetsz! Ez minden alkalommal legalább 2000 Ft-ot jelent adómentesen. Ezzel a díjjal úgymond kárpótolnak azért az időért, amit ott töltöttél. Egy plazmafezis átlagosan 45 percig tart. Egy naptári évben 33 alkalommal mehetsz el, ami bónuszokkal együtt összesen 112 000 Ft-ot jelent. Mivel a vérplazma adása során csak a plazmát tartják meg egy membrán centrifuga segítségével, a sejtes elemeket - vérlemezeket, vörösvérsejteket stb. - visszajuttatják a fiziológiás sóoldat segítségével, ezáltal nagyon hamar regenerálódik a szervezet. Így ha jobb a laboreredmények, akár hetente két-

szer is lehet menni plazmát adni.

A plazmaadást természetesen mindig orvosi vizsgálat előzi meg. Mint donort, minden alkalommal kivizsgálunk ugyanúgy, mint véradásnál, hiszen csak az egészséges emberek lehetnek donorok. Tehát még folyamatos orvosi felügyelet alatt is leszel!

Hol teheted meg?

Cím: 1093 Budapest, Czuczor utca 10., amit a Ch épülettől indulva tudsz megközelíteni. Elmész a Fővám térig, ahonnan 5 perc séta jobbra. Ha szeretnétek másokon segíteni, érdeklődtök a témával kapcsolatban, akkor kövessétek nyomon a KKPV-t és a Plasmaszolgálatot a Facebook-on! Ha bármilyen kérdésetek felmerül, tájékozódjatok a Plasmaszolgálat honlapján (www.plazmaszolgalat.hu), vagy érdeklődjétek Örkényi Róbert főszervezőnél!

Mi a menete?

Legelső alkalommal egy vérvéletlen kell átesni, ahol eldöntik, hogy alkalmasak vagytok-e plazmadonor-nak. A regisztrációhoz ne felejtsetek el magatokkal vinni a személyi igazolványt, TB- és lakcímkártyátokat! És a legfontosabb, hogy minden alkalommal mondjátok a pultnál, hogy melyik karról jöttetek!

Örkényi Róbert

főszervező elérhetőségei:

orkenyi.robert@vegyeszhk.hu

+36-30/463-0876

Martos Flóra Kollégium 117.

Örkényi Róbert



Lakáskultúra

A Baross Gábor Kollégium lakói az utóbbi időszakban viszonylag gyakran találkozhatnak szembe különféle szakemberekkel az épület folyosóin, de nem biztos, hogy mindenki tisztában van vele, hogy mivel is foglalkoznak pontosan, és mi áll a felújítás hátterében.

A kollégium vezetősége az utóbbi években lehetőségeihez mérten folyamatosan próbálja csinosítani a bent lakók életterét. Csak hogy néhány példát említsünk: felújították a vizesblokkokat, átfestették a kollégium majdnem összes falát, kialakítottak egy modern konyhát a földszinten stb. A felújítások sora nem állt meg a nyáron sem.

Ajtók

A legszembevetőbb munkálatok jelenleg a kóli belső ajtóin folynak. Mivel nagyon régi nyílászárókról van szó, így meg vannak repedve, a kazetták sok helyen lyukasak, néhol ujjnyi hézag is van, az ajtók nagy részében több zár is található, valamint tele vannak firkálva, plakátolva. Érthető hát, hogy miért fogtak bele a felújításba. A munka több ütemben zajlik, az ajtókat először asztalosok



állítják helyre, eltüntetik a lyukakat, cserélik a törött részeket, kiveszik a felesleges zárat, a meglévőket pedig áthelyezik, előkészítve a terepet a festők számára, akik csiszolás után fehér festékkel kezelik a felületeket. Amint minden szinten végeztek, kicserélik az összes zárat és ún. vezérkulcsos rendszert építenek ki, vagyis minden szinthez lesz egy külön kulcs, ami az összes ottani zárat nyitja. „A munkálatok sajnos zajjal és porolással járnak, és gyakran kora délelőtt elkezdődnek, így amíg a kivitelezők nem végeznek, mindenkit arra kérünk, hogy legyen türelmes és megértő, hiszen a mi kollégiumunk szépül!” - mondta *Erzsi néni* (Varró Ferencné kollégiumi gondnok) és *Drugan Árpád* vezető kollégiumi mentor.

Szobafelújítás

Hosszú évek alatt sikerült elérni, hogy a nyár folyamán hat nagyon rossz állapotban lévő szobát teljesen felújítsanak. Új linóleumot raktak le a padlóra, új mosdók, csempék kerültek a szobákba, és ami nagyon lényeges, hogy vadonatúj ablakokat is beépítettek. Sajnos a megrendelt új bútorok még nem érkeztek meg, de így is jelentős minőségi változást sikerült elérni. „Szeretnénk, hogy a jövőben nyaranta kb. 6-8 szobát fel tudjunk újítani ilyen módon. A változás mégis akkor lenne a leglátványosabb, ha minden frissen felújított szobába új bútorokat is tudnánk helyezni, ám ennek a finanszírozása sajnos nem a mi hatáskörünk, így csak reménykedni tudunk benne.” - tudtuk meg

Erzsi nénitől.

Vizes gondok

Az év eleji balesetet követően - amikor az egyik alagsori víztartály alatt megsüllyedt a beton, és a szerkezet kidőlt a helyéről - nyáron ismét volt egy kis fennakadás a vízszolgáltatásban. A nyári időszakban bent lakók tapasztalhatták, hogy hat napon keresztül csak hideg víz volt a kóli jobb szárnyában, a bal oldaliban pedig még az sem. Ennek előzménye, hogy az éves vízóracszerénél a vízművek közölték, hogy a bejövő vízelzáró csap annyira rozsdás, hogy ha elzárják, akkor a kezükben marad, és elárasztja a víz az épületet. Az ezzel járó munkálatokat így központilag az

egyetem műszaki osztályának kellett elvégezni. Néhány nap kiesést követően azonban helyreállították a szolgáltatást.

Beléptető rendszer

Bár augusztus elejére ígérték, még mindig zajlik a forgóvillák cseréje, új kamerák és beléptető rendszer kiépítése. De miért van szükség az újításra? „A Baross beléptető rendszerét 2006-ban építették ki, amikor még semmilyen integráció nem létezett, míg a mostani kollégiumi rendszerek jóval több funkcióval bírnak. Mind egy egységes rendszerbe illeszkednek, ahol nem kell mindent manuálisan rögzíteni, ami nagy segítség például az éjszakai vendégfogadások regisztrálásánál. A portához a korábbi egy helyett két forgóvillát szerelnek fel, ami nagyban meggyorsítja a reggel egyetemre igyekvők kimenő forgalmát. Emellett a kertajtóhoz is kerül forgóvilla, illetve több olyan helyre tesznek fel kamerát, ahol eddig nem volt, így csökken az illetéktelen személyek belépésének valószínűsége, ezzel a nő kollégisták biztonsága.” - mesélt *Árpi* az újdonságokról.

A kollégiumok osztály munkatársai külön kiemelték, hogy a felújított ajtókra semmiféle matricát, plakátot nem szabad kihelyezni, de még írni sem szabad rá. Felhívták a figyelmet, hogy aki mégis megtenné, az ellen egyből fegyelmi eljárást indítanak, ami a kollégiumból való kitiltást is maga után vonhatja.

Láthatjuk, hogy nem unatkoznak a kollégiumunk őrangyalai. A felújítások rövid távon sajnos kellemetlenek, de hosszú távon mindenképpen a lakók előnyére válnak. Becsüljük meg a fejlesztéseket, és vigyázzunk az egyre szépülő környezetünkre!

Laca



Repülő korong

Az alábbiakban egy hazánkban még kevésbé ismert sportágot, az ultimate frizbit mutatjuk be. Az sportág az 1960-as években alakult ki az Egyesült Államokban. A cél egy koedukált egyetemi, értelmiségi csapatsport kidolgozása volt, melyben a testi kontaktus tilos, és bírókra sincs szükség.

A '80-as években Nyugat-Európába is elért az *ultimate*, s 1992-ben Magyarországon is létrejött az első csapat. A világszövetséget (WFDF) az USA-ban jegyezték be, míg az európai szövetségnek (EUF) Bécs a központja. Magyarországon várhatóan 2014-ben zárul le a sportági szakszövetséggel minősítés sokéves folyamata (HUFA).

Szabályok

Az ultimate mérkőzéseket két 7 fős csapat játssza egy 100x37 méteres pályán. Amennyiben a körülmények megkövetelik (pl. télen teremben), úgy 40x20 méteren két ötfős csapat játssza a mérkőzést. A játékeszköz egy 28 centiméter átmérőjű korong, mely hasonlít a strandról ismert eszközre, de speciális kidolgozásának köszönhetően szélben is pontosan eldobható akár 40-50 méteres távolságra.

A támadó csapat célja az ellenfél által védett célterületre úgy eljuttatni a korongot, hogy ott egy társ elkapja. A támadás során a korongot birtokló játékos nem futhat, csak passzolhat. Amennyiben a korong a passz során leesik, elhagyja a pályát, vagy a védő kapja el, úgy a támadó csapat azonnal védekezővé válik.

A játék során a védekezők számára tilos bármiféle testi kontaktus, még a korongot sem vehetik ki a támadó kezéből. Mivel a korongot birtokló játékos nem futhat, valamilyen pályán lévőnek rengeteget kell szaladnia. Aki nem szeret sprintelni, az nehezen fog rákapni az ultimate-re! A hosszú indításoknak, vetődések-

nek, blokkolásoknak köszönhetően a játék a külső szemlélő számára is igen élvezetes. Az ütközések tiltása miatt a sportág koedukált, sőt a pályán lévő hét játékos közül legalább három lány kell, hogy legyen.

Hazai lehetőségek

Magyarországon jelenleg mintegy kétszáz regisztrált játékos van, a magyar válogatott az európai középmezőnyhöz tartozik. Az előző tanévtől kezdődően a TF-en szakemberek oktatják a sportágot a leendő testnevelőknek, de egyetemi csapatok jöttek létre az ELTE és a BME hallgatói közül is. Az idei tanévben már második alkalommal kerül megrendezésre az egyetemi bajnokság, melyen a tavalyi döntős TF és BME mellett az ELTE és az Egri Egyetem csapatai is részt vesznek.

A fővárosi egyetemi csapatok tagjai jelenleg közösen edzenek a MUFA Repülő Korong SE szervezésében, de a növekvő érdeklődés okán 2013 szeptemberében létrejött a MAFC Repülő Korong Szakosztálya is. Továbbra is várjuk a lelkes sportolni vágyó lányokat és fiúkat jelentkezését akár a MUFA SE, akár a MAFC szakosztály elérhetőségein.

Mit is nyújtunk?

Hetente három edzést, ahol az újoncok oktatása mellett komoly kondicionális képességfejlesztés is zajlik. A kétórás edzéseken a korongos gyakorlatok és a játékok során, de még azokon túl is sok-sok futásra kell számítani.

Havonta legalább egy versenyt idehaza. Télen teremben, ősszel

és tavasszal szabadtéren zajlanak egyetemi és klub bajnokságok.

Havonta legalább egy nemzetközi versenyt, játéktudásnak megfelelően. A kezdő játékosok számára a balkáni országokkal közösen szervezett Grand Slam sorozat jelent rutinszerzési lehetőséget, a felkészültebbek számára pedig az Európai kupa-sorozat selejtezősorozata jelenti a fő versenyt.

Az érdeklődők számára az első hónap díjmentes. Akinek megtetszik az ultimate, és egyesületi taggá kíván válni, az 1000 forintos havi tagdíjjal számolhat. Az edzéseken és a versenyeken egyaránt garantált a jó hangulat - lévén lányok és fiúk együtt játszanak -, a sportszerűség - hiszen az előírások mindenféle szándékos szabálytalanságot tiltanak (ennek köszönhetően bírót sem alkalmaznak a versenyeken) - és a gyors sikerélmény. Ebben a sportban



ugyanis az önzés kizárt, mivel a korongtól a játékosnak szabadulnia kell. A pályán lévő minden egyes játékosra szükség van, és már az első alkalomtól kezdődően bizalom épül.

Aki tehát még nem találta meg a neki való sportot, aki kiábrándult egyes durva játékokból, vagy egyszerűen csak egy jó társaságban szeretné megdolgoztatni testét, az jelentkezzen bátran a megadott elérhetőségeken! Várunk mindenkit szeretettel!

MAFC Repülő Korong Szakosztály

Barna Zsófia szakosztályvezető:

barnazsofia@gmail.com

MUFA Repülő Korong SE:

www.mufo.hu;

Erdősi Zoltán elnök:

erdosizoli@freemail.hu

Barna Zsófia



Hetedszer is BME Egyetemi Napok

Hogyan máshogy indulhatna egy őszi szemeszter, mint egy hatalmas nyárfelejtő bulival? Így történt ez immáron hetedik alkalommal a BME-sek életében. Az idei jó hangulatot a KJK-VBK-féle közös szervezés, az elképesztő fellépők és a rengeteg önfeledten bulizó hallgató biztosította.

Amolyan nulladik napként idén is megrendezték a Budapesti Egyetemi Sportnapot. Ezen a napon természetesen idén is rektori szünet volt. Valószínűleg viszont nem ezért, hanem a több mint 30 sportág miatt látogattak ki idén is szép számmal a hideg idő ellenére. A tavalyi évhez hasonlóan a sportnap idén sem korlátozódott be a Bogdánfy úti sporttelepre, a BME Sportközpont is tárt kapukkal és megannyi érdekes sporttal várta a kilátogatókat.

A testmozgás azonban nem ért véget a délutánnal. Egy kisebb szusszanás után éjfélkor a BME és a Corvinus feltüzelt diákserege vonult fel a Szabadság hídra. A tavalyi újjáéledt hagyomány vette át a hét fő éjszaka fölött az uralmat, újra megrendezték a BME vs. BCE Kötélhúzást. A rendezvény hangulatfelölősei az Animal Cannibals sztárjai voltak, akik remekül hangolták a Duna két partjának tanulóit. A hallgatók először lány, fiú, majd vegyes sörváltóban mérhették össze erejüket,



melyben a műszaki képzés ifjai bizonyultak jobbnak minden alkalommal. A gyorsan áteresztő garatok után a megfeszülő karizmok jutottak szerephez. Sajnálatos módon azonban az idei évben nem dőlt el, melyik part hallgatói az erősebbek, ugyanis a kötélszakadt, és sajnos többen megsérültek.

A másnapi ébredés rossz időt hozott. A keddre tervezett BME Ön-

kéntes Napot ez okból elnapolták, így mindenkinek jutott egy kis ideje ráhangolódni az éjszakára. A lemenő nap sugarai közt egy feltörekvő magyar banda törte meg az idilli hangulatot a nagyszínpadon. Nem mások ők, mint az Ivan and the Parazol, akik a '60-as, '70-es évek zenei lendületével söpörték a bűt a táncparkett alá. Az est természetesen nem ért véget, ugyanis 21 órától az idén újra összeállt Kaukázust vitte színpadra Kardos-Horváth Janó.

Nem csak a béke volt tartós, hanem a jókedv is, mert hazánk idei abszolút listavezető zenekara, a Brains lépett fel, és töltötte meg MC Columbo és a drum and bass ritmusával a szíveket.

Egy felejthetetlen este után nem is lehetne szebb ébresztés annál, mint hogy „Gyere előfeladatot csinálni!”. Igen, ez bizony a Karok Közti Vetélkedő előfeladataira vonatkozott, amit jó mérnöki szemlélettel idén is az utolsó (utáni) pillanatban készítettünk el. Szerencsére a kis közlekes csapatunk kreativitása határtalan, a „last minute” feladatok pedig mindig is feküdtek nekünk. Az Infoparkba leérve elgondolkodtunk, hogy vajon tényleg a jövő értelmiségét látjuk-e magunk előtt. Különböző tákolmányok, indokolatlan tárgyak és teljesen elképesztő jelmezek fogadták a kilátogatókat. A versenyszámokból a szervezők ügyesen likvidálták a csapatkapitányokat, akiket leültettek néhány felesnyi sör mellé. A csapat többi tagja pedig nekiállt az ügyességi és ivós feladatoknak. Voltak hatalmas esések, gyönyörű, már-már ember feletti teljesítmények,

és elsőre jónak tűnő elképzelések. A csapatok, amint az órák véget értek szeretett intézményünkben, lassan-lassan felduzzadtak, így gördülékenyebben mentek a játékok. A vetélkedő idén sem maradhatott el egy jó kis bográcsfőzés nélkül, ám ezáltal mindenkinek a pincepörkölt-főző tudását kellett bizonyítania. A vetélkedő végén aztán jött az, amire mindenki várt, az eredményhirdetés. A



maréknyi sárga pólós közlekes kis kupaca örülhetett a végén, majd AdEe mint csapatkapitány az Egyetemi Napok történetében harmadszor hozhatta a Barossba a vándorserleget.

A győzelmi diadalt a nyíregyházi Jurij szocrockzenekar ritmusaira, majd a The Grenma dallamos skatepunkjára élvezhettük ki. Az est legnagyobb neve utánuk következett. A színpadon játszott egyenesen Debrecenből a Tankcsapda. A legendás együttes hozta a kötelezőt, megtöltötte a sátrat, és egy közepesen erős koncerttel mozgatta meg a BME-s hallgatókat. Az este Dévényi Tibi bácsi fergeteges lemezpörgetésével folytatódott, bár erre már nem hiszem, hogy sokan emlékeznek.

A csütörtöki napon a retróé volt aztán a főszerep. Először a Kerozin, majd a Kozmix zenélt. A nagyszínpad előtt mégsem a magyar retró szerelmesei voltak a legtöbben, ugyanis az éjjel sztárja nem más volt, mint a Scooter frontembere, H.P. Baxxter, aki a '80-as, '90-es évek diszkóját varázsolta nekünk vissza.

Hogy milyen volt az idei Egyetemi Napok? Mint az elmúlt években: fantasztikus. Sajnos azonban, mint minden jó, egyszer ez is elmúlik, így egyebet nem kívánhatok, találkozunk jövőre!

Stefipeti



Metro Art, avagy művészet a föld alatt

Ha az ember egy bizonyos útvonala megszokottá válik, képes nem észrevenni a környezetében lévő kincseket. Így jártam én magam is, mégpedig a föld alatt. Nap mint nap mentem el a 3-as metró művészeti alkotásai mellett úgy, hogy fel sem tűnt a jelenlétük. Pedig ha hihetünk a kutatásoknak, akkor még hatással is voltak rám. Tegyük egy utat az egyik legkézenfekvőbb kiállításon, a 3-as metró vonalán!

A történet vezérszála egészen a kék vonal északi, Árpád hídtól Újpest-Központig húzódó szakaszának építésére nyúlik vissza. Egy '80-as évekbeli kutatás a színek és formák hangulatbefolyásolásáról szolt. E szerint megfelelő színekkel és formákkal az ember hangulatán tudata alatt is lehet javítani. A környezetbefolyásolás megtervezését Nemcsics



Antal, a BME Építészmérnöki Kar Rajzi és Formaismereti Tanszékének egyetemi tanára által vezetett csoport végezte el. A metrókijáratoknál a külső környezethez és az állomáshoz illeszkedő tűzzománc muráliák találhatók, melyeket több művész és építész példaértékű együttműködésekként a Lampart budafoki gyárában gyártottak le az alkotók saját tervei alapján, saját kezűleg.

Nézzük meg részletesebben, mivel is befolyásolják a több tízezer ember hangulatát nap mint nap a metró arculatáért felelős mérnökök! Utunkat Újpest-központnál kezdjük, ahol Tari Gábor Felület és textúra című alkotása fogad. Ne zavarjon meg senkit, hogy hiányoznak bizonyos elemek róla, ezek eredetileg is hiányosra lettek tervezve. Az indulóoldalon már nem volt olyan szerencséje az ott található képnek (Nemcsics Endre: Földalatti Karnevál), mint társának. Az idők folyamán kapott néhány újságtartót és

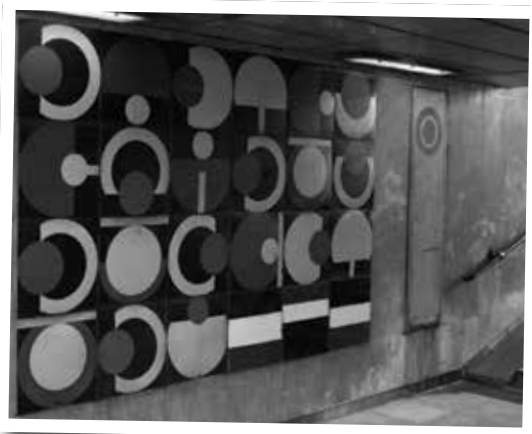
italautomatát maga elé. Az dekorációt keresve először én magam is el-sétáltam mellette.

Újpest-Városkapuhoz érkezve újra Tari Gábor alkotásával (Tűzzománc kompozíció) találjuk szemben magunkat. Stílusra hasonló, mint a központban lévő, és akárcsak előbbi, ez is szándékosan hiányos. Az állomás túlsó végén viszont már nem szándékos a hiány. Sajnos személyes kedvencem, a szivárvány színeit megjelenítő, hatalmas puzzledarabok (ifj. Madarassy Walter: Puzzle) egy jó része már „magángyűjtők” kezében van. Nagy kár érte, mert ha valami, akkor a hatalmas színes puzzle darabok tudnak igazán mosolyt csalni az ember arcára egy szürke hétköznapon is. A városkaput egy kék-fekete-fehér színekkel és kör-ívekkel játszó tűzzománcgyűjtessel is ellátták (Nemcsics Endre: Játékos körök). Teljesen passzol a metrókocsik színvilágához, az ember szinte érzi a képet látva, hogy közelít felé a szerelvény. Az állomás negyedik képe Zalakovács József nevéhez fűződik, címe Elmozdulás. Szándékosan hiányzó darab itt is található.

A Gyöngyösi utca talán a leghányattatottabb sorsú állomás mindközül. A sárga és kétféle kék színekben pompázó alkotás (Zalakovács József: Körök) egy jó részét sajnos már ellopták. Egykori teljességére csak a tartókeret és a mögötte lévő csupasz fal emlékeztet. A téglalapokkal játszó kék-fekete-fehér mű (Nemcsics Antal: Koloroid színtér) sem járt sokkal jobban. Ott is több a hiányzó elem, mint a meglévő, így azt a karbantartók fémlapokkal

és piros bádoggal pótolták. Már-már vágyakozva egy jó állapotú kép után találunk rá az egyik alkotásra (Miskei László: Színlépcső), mely az át-lósan futtatott kék és piros, avagy a hideg és meleg megjelenítése volna. Volna, mert bár a kép egyben van, a felét egy szakadt bádogborítású újságosbódéval takarták ki. Az állomás egyetlen igazi túlélője Máriási Iván Napvihar című alkotása. Ez a kép már inkább mondható művész, mint mérnök keze munkájának, nincsenek benne szabályos formák.

Tovább zakatolva a Forgách utcán találjuk magunk, ahol újra Nemcsics Antal vonalzójával és színeivel barátkozhatunk, ez a Felszín és a mély című kép, ahol a sárga, fehér és fekete színek dominálnak. A harminc darabos alkotás a maga két hiányzó elemével még rendkívül szerencsésnek is érezheti magát. Ha tovább bók-lásunk az állomáson, könnyen ránk törhet a frász. Két, ember nagyságú szempár bámulja az utasokat a falról (Madarassy Walter: Kétszemközt). Persze azért barátságos is, hiszen a szivárvány színeiben pompázik. És ha már szemek, megtalálható egy szögletes formákkal játszó alkotás is (Gulyás Dénes: Hatszemközt). Máriási Iván ezt az állomást is ellátta egy gyönyörű karcolattal, ami a Csillagok útja nevet viseli.



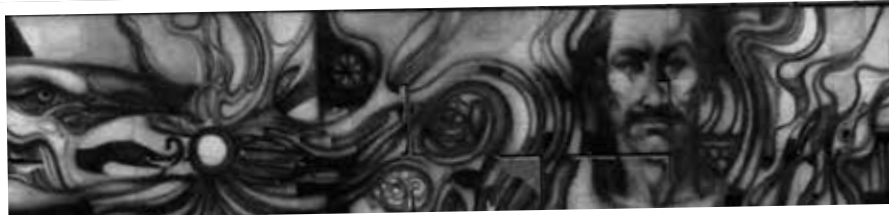
Utunk nem áll meg az 1990-es ünnepélyes metróátadás színterén. Egy hatalmas felülettel bíró mű, egy legendás történelmi alak és egy székelő képzőművész. Nem más ez, mint a Dózsa György úti megálló és ott lévő két hatalmas Szász Endre-alkotás. Mind a két szürreális mű a

piros alapszínen nyugvó fekete és fehér Dózsa Györgyöt ábrázolja. Sajnálatos módon a peronok falán lévő alkotás elég rossz állapotban van, ezért az elmúlt években több ízben is kezdeményezték annak felújítását. Sajnos a pannók restaurálása, esetlegesen újragyártása költséges, így a BKV nem tudja megcsináltatni a több millió forint eszmei értékkel bíró képeket.



Miután tovább suhantunk a város alatt, érdemes egy pillanatra leszállni az Arany János utcán. Konkrét művészeti alkotásnak nem igazán nevezhető, ellenben egy nagyon jópofa dolog az ott elhelyezett pad és a hozzá tartozó emléktábla. Ezt a padot Kányádi Sándor állította, és az alábbi tagolóverssel címezte fiának: „Lelkemre többre nem vágyom lenne bár egy padom lenni az Arany János nevét viselő metróállomáson”. A kívánság a vers megírása után 20 évvel, a költő 74. születésnapján teljesült és a táblára felkerült: „Ez itt Kányádi Sándor padja, aki fáradt, megpihenhet rajta”.

Elhagyva a padon ücsörgőket, egyetlen állomást megtéve megérkezünk a legkülönlegesebbhez mind közül. Ez a Deák tér, ahol metróink találkoznak és ahol egy egészen érdekes műalkotást láthat az ember. Sokáig gondolkoztam és próbáltam kivenni a furcsa betűket, mit jelenthetnek, mit írhattak velük oda, de az egyedi stílus okán, valahogy sosem volt elég időm megfejteni a titkukat. Miután a betűket kibogoztam, az egyik oldalt érthettem volna, de nem lett volna semmi mondanivalója, a másik oldalt nem tudtam



volna értelmezni, pedig ismerősebb motívumokat rejt. De mégis miért és pontosan mik ezek?

A történet egészen 1994-re tehető vissza. Ekkor a BKV küldöttsége az Európai Kulturális Hónap keretén belül fővárosunk testvérvárosába, Lisszabonba látogatott a helyi közlekedési vállalathoz. A szakmai találkozó végén a portugálok felajánlották egy festőművész, bizonyos João Vieira alkotását. A művész 1995-ben hazánkba látogatott, és a Deák Ferenc tér 3-as metróállomását találta legmegfelelőbbnek, a kulturális kapcsolatokat erősítendő művének. A Budapest Galéria szakvéleménye alapján a helyszín azonban nem volt megfelelő, ugyanis a kalligráfia kibetűzéséhez és így a falburkolat értelmezéséhez idő kell, ami, valljuk meg, nem a legforgalmasabb metróállomáson a legkézenfekvőbb. A művész azonban ragaszkodott a helyszínhez, így a Fővárosi Közgyűlés nem állta útját, legyárthatta a

tugál nyelven és portugál verseket magyar nyelven helyezett el a falon. A részletek Petőfi Sándor, Ady Endre és József Attila, valamint Fernando Pessoa, Luís de Camões és Cesário Verde művei. A csempék a lisszaboni kerámiamanufaktúrában készültek el, és a teljes fal 1996. augusztus 19-én, a Millecentenárius évében került átadásra az utazóközönségnek.

Utam során sajnos azt tapasztaltam, hogy az egykor tündöklő művészeti alkotások, melyek nem céltalanul lettek kihelyezve, mára a pusztuló környezet áldozatává váltak. A szakértők szerint képenként körülbelül ötven és kétszáz ezer forint közötti összegből lehetne helyreállítani az alkotásokat, melyek eszmei értéke több millió forintba rúg. Ez azonban a 3-as metró jelen állapota mellett nem fog megtörténni, mert ameddig sínek törnek, alagutak áznak, és metrószerelvények füstölnek, addig a művészet a háttérbe szorul. Az alkotások megmenekülésére és méltó



csempéket. Vieira akkoriban úgy nyilatkozott művéről és annak elhelyezéséről, hogy a kép célja, hogy miközben az emberek a csempéket böngészik, akaratlanul is gyönyörű költeményeket olvassanak. Költeményeket? Igen, ugyanis a művész oly módon fonta össze a két ország kultúráját, hogy magyar verseket por-

kinézetére a 2015-ben kezdődő felújítás adhat reményt, addig azonban be kell érünk földalatti galériánk jelen állapotával.

Stefipeti



Kolléga a világűrben

Farkas Bertalan után Juhos Norbert lehet a második magyar a világűrben, és egyben a második közlekkáros is.

„Nagyjából tíz éves korom óta tudom, hogy pilóta akarok lenni, de alapvetően mindig is érdekelték a járművek. Állítólag két évesen már tudtam az összes autó típusát az utcából, és bár szégyeltem, de szerettem a vonatokat is egy ideig. Ami felnőtt embereket is elvarázsol a repülésben, hogy „Ú-ha, hogy marad fenn?”, elkezdett foglalkoztatni, és a gimnázium végére már egyértelművé vált, hogy mivel is szeretnék foglalkozni.” - meséli Norbi. Terveit tettek követték, így került karunkra, később pedig az Európai Repülőmérnök Hallgatók Egyesületének magyarországi megbízott elnöki posztjára.

Januárban véletlenül pillantotta meg egy illatszermárka óriásplakátján, hogy az országból egy embernek lehetősége van kijutni a világűrbe. „Mindig is dédelgettem ilyen álmokat, az űrdinamika és a speciális légi járművek című tárgyak teljesen megmérgezték, és ez a plakát minderre rátett egy lapáttal.” Norbi ettől kezdve ráfeküdt a lehetőségre: többször is próbálkozott, mire bejutott a közép-európai döntőbe.

Persze itt kezdődött az igazi verseny az űrbe jutásért. Farkas Bertalan védnöksége alatt a résztvevők számot adtak elméleti és fizikai felkészültségükről, illetve Kecskeméten egy átfogó orvosi vizsgálaton is átestek. „Vérkép, mellkasi röntgen, terheléses EKG, memória-, reflex-, idegrendszeri, fogászati, hallás-, fül-orr-gégészeti és pszichológiai vizsgálatokon vettünk részt, még egy túlnyomásos kabinban is el kellett töltenünk 10-15 percet, az orvosok gyakorlatilag mindent megnéztek. Az elméleti rész amolyan kvízszintű tesztekben állt, főleg az űrkutatás történetének, a

súlytalanság élettani hatásainak és az űrjárműveknek a témaköréből, fizikai állóképességünket pedig egy akadálypályán kellett bizonyítani. Az elméleti rész kifejezetten jól sikerült, az állóképességemmel nem volt gond, de például a reflex- és memóriavizsgálatok eredményei nem sikerültek úgy, ahogy sikerülhettek volna, de csak mert összesen egy órát aludhattam a megelőző éjszaka. Írnom kellett egy motivációs levelet is, úgy érzem, itt sokat számított, hogy légi közlekedés szakirányon végzem tanulmányaimat.”

Norbi ezek alapján holtversenyben első helyezést ért el, ezért egy mókás feladat keretében döntött el, hogy kié legyen a végső győzelem. „Tulajdonképpen mikor már nyertem, csak akkor mondták el, hogy végig befutó voltam, a megmérettetések során sosem közölték, hogy épp ki hogy áll.” Így tehát Norbi részt vehet a decemberi floridai világdöntőn, ahol ő lehet a 23 szerencsés egyike, aki a 62 ország 110 továbbjutója közül a világűrbe megy. „Még sosem vártam ennyire a 13. hetet. Floridában egy centrifugás vizsgálaton, egy súlytalansági repülésen és egy kétszeres hangsebességű vadászrepülőgépes utazáson is részt veszek majd.” - mondta. „Maga az űrugrás egyébként körülbelül jövő ilyenkor lesz.”

Persze a decemberi űrtáborig még van idő, Norbi pedig nem ül ölbe tett kézzel: még szeptemberben összeül Farkas Bertalannal, hogy megbeszéljék, hogyan tudná segíteni Norbit, továbbá fizikálisan és elméletben is készül a nagy megmérettetésre: „Terheléses repülésekkel és hagyományos edzésekkel is fogok készülni, és persze elméletben is próbálok valami rálátást szerezni a témára, hogy minél több közöm legyen hozzá.”

Az utazás a direkt erre a célra épített, SXC-001 kódnevű kétszemélyes űrsiklóban fog megtörténni. Jelenleg a rakéta tesztelés alatt áll, és a jármű teste is készülöben van. Ha minden jól megy, ebben fog Norbi a (volt asztronauta) főmérnök társaságában a körülbelül 103 kilométer



magas parabolapályán az űrbe ugrani. Az űrugrás lényege ugyanis, hogy a jármű megközelíti, de nem éri el azt a sebességet, amely a föld körüli pályára álláshoz szükséges, más szavakkal nem elég nagy a lendülete, hogy a föld „mellé” essen. Így a nagyjából egy órás repülés során kb. 10-15 percet tölt a világűrben, majd az indulási ponttól néhány száz kilométerre visszahullik a földre. A visszatérés során nagyjából 20 másodpercen keresztül 4-5 G-s erő hat az űrsiklóban tartózkodókra: „Ez egy edzett pilóta számára nem olyan sok, de egy átlagember számára igen megterhelő, részükről tipikusan mondható reakció az ájulás.”

December közepére kiderül, hogy kijut-e „kollégánk” az űrbe, addig is szurkoljunk Norbinak, aki egyébként pozitívan áll a nagy megmérettetéshez: „Azt kell, hogy mondjam, esélyesnek érzem magam. Ha pedig mégsem sikerülne a világűrbe jutnom, hát... végül is már ott vagyok!”

Gyula



Örömautózás az elnöki Datsunban

A negyedik Totalcar pályanapot tartották augusztus utolsó hétvégéjén. A rajongók már régóta várták a nevezetes alkalmat, hiszen mindenki számára remek programokat nyújtott. De idén nem csak a gyorsaság számított a Hungaroring aszfaltján, mert a szombat délelőtt az old timer autóké volt.

Napos szombat reggelnek néztem elébe, amikor elindultam a versenypályára. Rövid gyaloglás után kint álltam az M0-ásra tartó úton, és vártam az előre lebeszélt fuvar: egy '79-es Datsun Gloriát, amiből valószínűleg ez az egyetlen példány van hazánkban. A fehér szépség, amelyet a képen is láthattok, korához képest jó állapotban szelte az M31-est. Sietnünk is kellett, hiszen az eligazításra oda kellett érni: az első, fél tízes turnusban indultunk. Ott a már várva várt látvány fogadott minket: a lenti parkolóban megannyi régi autó sorakozott, amelyeket mindenki tisztára mosott a jeles eseményre. Csillogtak a karosszériák, és bár nem volt mindegyik restaurálva, érződött rajtuk gazdáik törődése. Fent pedig a komolyabb, időmérőre érkező versenygépek sorakoztak. Jó hangulat, csinos hostess lányok, benzinszag.



De nem volt időnk körbenézni, mert kezdődött az első turnus az old és young timerek számára. Felsorakoztunk a boxutcába vezető úton. A felvezető kocsi egy Lamborghini volt, amelyet naponta láthatunk. Ennyi régi, és ritka járgány viszont nem minden nap gyűlik össze. Mi egy 1-es Golf GTi és egy Polski Fiat 125p közé kerültünk, viszonylag a sor elején. Megszólalt a kürt, és mi finoman felgördültünk a pályára. Az első két felvezető kör után mindenki tetszés szerinti tempót választhatott magának. Ezt a döntést a szervezők később megbánták. Nem csoda, hiszen egy Lanca Delta nem egy kategória a 601-es trabival. Így a második turnusban már végig felvezetővel mentek.



Mi mindenesetre jól éreztük magunkat az elnöki Gloria fedélzetén. A sorhatos motor bírta erővel, a fék viszont kevésbé, és a futómű is inkább a kényelmes utazást, mintsem a gyors kanyarokat preferálta. De nem versenyről szólt, hanem a sok jókedvű emberről, akik boldogan mutatták járgányaikat egymásnak és a világnak.

Az örömautózás után szemügyre vettük az egyéb programokat. Több autómárka is képviselte magát egy-egy bemutatódarabbal. Ki próbálhattuk az elektromos Nissan Leafet, a Toyota GT86-ost, BMW motorokat, sőt tesztvezetésre is lehetett jelentkezni. Aki nem lelkesedett a személygépjárművekért, az megtekinthette a gyerekek kedvenceit, a tűzoltóautókat. A gyerekeknek külön program keretében vízipuskával kellett célba löniük (valójában egy égő ház ablakaiban kellett eloltani a tüzet).

Közben a második old timer turnus felment a pályára: el tudtok képzelni még egy olyan helyet, ahol egy brit taxit egy Porsche 911-es követ? A Bogár motoros VW Karman Ghia mögött egy '65-ös Ford Mustang jött, és a sort még folytatni lehetne,

de a képek jobban visszaadják azokat a boldog pillanatok, amit ilyen ritkaságok tudnak okozni. Azonban minden álom egyszer véget ér: jelen esetünkben a versenyautók vették át helyünket. Fülünket zajjal indul-

tak el, hogy a legjobb időt fussák. A nézők a kerítésre tapadva figyelték az autókat, a nem hivatásos fotósok az oszlopok közötti réseken át fotózva figyelték a ritkaságok csatáját. Nem minden nap látunk két Porsche között egy tűzpiros Honda NSX-et.

Végül, de nem utolsósorban említeném meg, hogy Michelisz Norbi is kint volt a helyszínen, igaz, csak aláírást osztott. A WTCC pilóta meglepően barátságos, mindenkinek adott autogramot, és a fotózást sem bánta.

Sajnos a szombat délután hamar eljött, elindultunk haza, hogy kipihenjük a fárasztó, mégis izgalmas napot. A méltó befejezést egy váratlan találkozás adta. A Hungaroring bejárata előtti benzinkútban a közismert Datsun versenyautót, a Hangyászt tankolták. A Gloriával beálltunk mögé, mert mint később kiderült, előző tulajdonosával találkoztunk, aki azért adta el az elnöki járművet, hogy az előttünk álló kocsit megépíthesse.

A rendezvényen készült képeimet keresd a Közhír Blogon!



Dondó

Új félév, újra szakkollégium!

A nyár a szabadság és a gondtalan kikapcsolódás időszaka, amikor is mindenki igyekszik pihenni és semmit sem csinálni... minél professzionálisabb szinten. A szakkollégium tagjai azonban nem így tettek! Programfelelőseink ötleteltek, keresgéltek, telefonáltak, szerveztek, hogy e szemeszterben is minél több szakmába vágó, élménydús látogatáson vehessen részt a kar apraja-nagyja.

A szép nyári napok elmúltával és a szeptember beköszöntével a közlekesek újra az egyetem hívogató és marasztaló falai közt töltik mindennapjaikat. A szürke hétköznapiakat törlik meg azok a kirándulások, amelyekről a későbbiekben olvashattok. Kezdeként azonban álljon itt a félév első programjáról szóló beszámoló:

A Szakkollégium 2013. szeptember 10-én látogatást szervezett az Istvántelken található gőzös műhelybe, illetve ehhez kapcsolódóan a Vasúti Mérnöki és Mérésügyi Szolgáltató Központba, ahol egy rövid előadás során megismerhettük a központ munkáját, illetve egy séta keretében csoportunkat körbevezették a volt Landler Jenő Járműjavító területén.

Vendéglátóinknak a VMMSZK szerteágazó és igen érdekes kutatómunkáját bemutató előadásából megtudhattuk, hogy ez a századforduló óta létező jogelődök nyomdokában tevékenykedő cég felel a magyar vasúthálózatra „lépő” összes jármű teljes körű műszaki megfeleléséért. Mindennapi munkájukat ezen kívül néhány érdekes megbízás is színesíti, mint például a MÁV Zrt. Széchenyi-hegyi Gyermekvasút 490,039 számú mozdonyának újbóli üzembe helyezése és vizsgáztatása.

E bevezetés után következett Magyarország egyik legnagyobb járműjavítójának, az Istvántelki Főműhelynek történeti és gépészettörténeti áttekintése. Az érdekfeszítő előadás során rengeteg új és érdekes információt tudhattunk meg, ennek

köszönhetően egyre nagyobb vára-kozással töltött el minket, hogy mit is fogunk látni, ha majd valóban belépünk az évszázados műhely falai közé.

Az üzem hatalmas területének bejárását a gőzös műhelyben kezdtük, ahol az újbóli üzembe helyezésére készülő 424,247-es mozdony



szerezési munkálatait tekinthettük meg. Ezt követően a belső műhelyben a kazánjavítás egyes fázisait láthattuk, majd a tárolócsarnok felé vettük az irányt.

A tolópadok által határolt sínszakaszokon mindenféle járművel találkoztunk: a selejtezett villamosoktól kezdve a sokféle üzem kívüli villany- és dízelmozdonyokon át a műszaki emlékként megőrzött gőzostorzóig. Még olyannal is, amelyik nem is acélkerekeű...

A társaság kíváncsisága ezután sem hagyott alább, így tettünk egy sétát az Északi Vontatási Főnökség felé. Útközben sajnos rengeteg, az esetek döntő többségében már pusztuló járművet láttunk. A teljesen



hétköznapi teherkocsiktól a legendás Lél motorkocsiig sokféle kincset rejt a felhagyott üzemrészen fekvő vágánytenger; láttunk olyan történelmi jelentőségű favázak kocsit is, amely

a pusztaságban álldogált, oly módon, hogy már a síneket is kiszedték alóla.

A látogatás végeztével mindenki a történelem és a magyar ipar szépségeitől átitatva lépett ki a kapun. Örömről azonban egy kis szomorúság is vegyült amiatt, hogy ennyi csodálatos szerkezet „tengeti” mindennapjait ilyen méltatlan körülmények között. Reméljük azonban, hogy egyszer a közlekedési emlékek megmentésére hivatott egyesületek, bizottságok is meglátják a lehetőséget ezekben - a sajnos ma még pusztulásra ítélt - járművekben, és mindent elkövetnek annak érdekében, hogy régi pompájukban őrizhessük meg őket az utókornak.

De most tekintsünk a jövőbe, és nézzük, milyen programok is várnak még ránk!

A hónap programjai

Október 8-án a Millenniumi Földalatti Vasút forgalmi telepe és irányítóközpontja kerül terítékre.

A XIX. század utolsó évtizedei Budapest fejlődésének - történelmi léptékben is - meghatározó időszakát jelentik. Ennek a korszaknak az egyik kiemelkedő alkotása a budapesti Millenniumi Földalatti Vasút, mint a kontinens első földalatti vasútja, amely 1896. május 2-án állt a nagyközönség szolgálatába, és nagyobb fennakadások nélkül működik ma is. A millenniumi földalatti - az Andrassy úttal együtt - 2002-ben a világörökség része lett.

Október folyamán továbbá a Szakkollégium tiszteletét teszi a Liszt Ferenc (leánykori nevén Ferihegyi) repülőtérén. A repülőtér-látogatás során a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérnek az utasok elöl elzárt területeire is betekinthetünk, ráadásul a „hivatalos” programot kiegészítjük a Wizzair képzési központjának és az Airbus A320 repülőgép-szimulátorának megtekintésével is.



Peti & Marci

F1 az egyetemen, BME FRT

Sokunk álma egy gyors, vagy egy mindennél gyorsabb autót építeni. Kicsiként ott ültünk pizsamában, tologattuk a kisautókat, és közben egy kalapács vagy csavarkulcs látványa elég volt ahhoz, hogy elhiggyük, mi autót fogunk tervezni! Egy csapat egyetemistának ez a képzet nem csak egy ködös álom maradt, nekik ez lett a munkájuk, hobbijuk, mindennapjuk. Nekik sikerült.

Egy műszakis hallgató átlagos napját nem kell bemutatnom senkinek. Pontosan tudjuk, hogy amiből rendre a legkevesebb van a nap



folyamán, az az idő. Próbáljuk csak elképzelni, milyen lehet beleprézelni egy versenyautó tervezését, gyártását, menedzselését ugyanabba a 24 órába, amit kevésnek találunk egy zéhá előtt, vagy egy korai kialvatlan reggelen! Amikor azt látjuk, hogy el vagyunk havazva, tele vagyunk feladatokkal, akkor lehetetlen helyzetnek tűnne kiugrani a műhelybe és akár csak egy csavart is meghúzni. Ebből a lehetetlen helyzetből indultak ők is, és saját magukon kívül már az egész világnak is sikerült megmutatni, hogy meg lehet csinálni, csak rengeteg kitartást, és még több munkát igényel a résztvevőktől.

A BME Formula Racing Team 2007-ben alakult, azóta is folyamatosan fejlődik és töretlenül hajt előre, hogy ne kelljen megelégedni a versenyen való részvétellel, vagy a másodikkal. Itt mindenki nyerni akar. A tavalyi tanév folyamán készült el a harmadik elektromos hajtású autójuk, amely a Michaela névre hallgat. A nevet egyébként egy, a csapat által Csehországban megismert gyönyörű pincérlányról kapta. Az autók fantáziánévén való elnevezése nem új ke-

letű, az előtte lévő hat autó is találó nevekre hallgat, de kicsit kitekintve észrevehető, hogy a nagyvilág autótépítői is becézik az alkotásaikat.

Sőt, sokan az otthon garázsban dédelgetett járgányukra is nevet, neveket aggatnak. Michaela műszaki paraméterei már első látásra is mutatják: a csapat csúcstechnológiát használ. A cirka 255 kilós szerkezet 160 lóerős teljesítményt ad le, amit kézzelfoghatóbb formába önteni talán csak a 3,5 másodperces nulla-százás gyorsulási adattal lehetne. Hazánkban először

ők terveztek és gyártottak karbon kompozit monocoque-ot, mely az autó központi teherhordó és me-revítő része. Szénszál erősítésű műanyagból készült, és mindössze 23 kilót nyom a mérlegen. Kicsit a számoknál és a technikánál maradva érdemes megjegyezni, hogy a hátsó tengelyek közel 900 Nm-es nyomatékkal forgatják a Földet a kerekek alatt.

Idei eredmények

A versenyeken szerzett kimagasló eredmények nyugtazzák a hallgatókat, de még inkább a mérnökök egész éves munkáját. Itt a verseny nem csak a pályán elért eredményekről szól. Egy dinamikus és statikus versenyszámokból álló erő-összehasonlításról beszélünk, ahol a versenyautó megtervezésétől kezdve, a szponzorok gyűjtésén át, az alkatrészek legyártásáig minden a diákok feladata. Évek óta nagyon jó eredményekkel szolgálnak az autók, beérik a rengeteg mérnöki munka gyümölcse. Nyáron egy cseh és egy görög versenyen mérhették össze tudásukat a világ különböző részeiről érkező mérnökpalántákkal, autók-kal. Az utóbbin Engineering Design és Efficiency kategóriában a dobogó

legfelső fokára állhattak, míg a Static Overall kategóriában ezüstérmesek lettek. Méltán lehetnek önmagukra, és lehetünk mi is rájuk büszkék, hiszen ott azon a versenyen, azokban a kategóriákban ők voltak Európa legjobbjai. Olyan eredmények ezek, amelyek amellest, hogy egy csapat sikerét jegyzi, még egyetemünk nevét is tovább öregbítik.

Sokan már évek óta tagjai a Formula Racing Team-nek. Az egyetem szinte mindegyik karáról találhatunk itt hallgatókat. Van, aki itt végzi TDK munkáját, vagy az FRT keretein belül írja meg szakdolgozatát. A legtöbben végzős éveik után is nyom követik, sőt segítik is a csapat előrébb jutását. Az eddigi évek tapasztalatai alapján a cégek szívesen választanak innen gyakornokokat, hiszen a tagok csapatban végzett alázatos munkájukkal már nagyon sok mindent letettek az asztalra.



A tanév folyamán több mint 90 ember járult hozzá munkájával a fentebb is említett eredményekhez. Természetesen a létszám állandóan változik, mindig szükség van vérfrissítésre, hogy új csapattagok, új ötletekkel segíthessék a munkát. Szeptember 16-án a Baross kő dísztermében megrendezett tagfelvétel is ezt támasztja alá. Megannyi tehetséges hallgató csöppenhet majd bele a versenysport kemény, de sok befektetett munkával örömteli világába, és tanulhat meg kollektíven egy célért küzdeni.

Hajrá FRT!



Imi

Hivatalos honlap: ftr.bme.hu

Magasbiciklivel a városban

Budapest utcáin pár éve vannak jelen az ún. magaskerékpárok, melyek feltűnő jelenségek a két méter magasan ülő hajtóikkal. A témával kapcsolatban Nyehivel beszélgettem.

Kérlek, mutakozz be röviden!

Bringás körökben Nyehi néven ismernek. Korábban kerékpáros futár voltam, valamint jelenleg is a kerékpár az elsődleges közlekedési eszközöm.



Mióta jársz magaskerékpárral?

Három éve lettem tulajdonosa az első magasbicajomnak, azóta rendszeresen közlekedek vele. Van olyan napok, hetek, amikor csak azzal járok. Napi 30-50 kilométert járok biciklivel Budapesten, a XVII. kerületből ingázom dolgozni az I. kerületbe, valamint intézem a dolgaimat a városban; ha aznap a magassal, akkor a magassal. Könnyít a helyzetemen, hogy a magasbicaj is felfér a vonatra.

Hogyan lett magasbiciklid?

Előben először egy barátom alatt láttam magasbicajot, és ekkor döntöttem el, hogy nekem is kell egy ilyen. Közel áll hozzám a barkácsolás, ezért úgy gondoltam, hogy majd építek egyet magamnak. Ezt elmondtam egy barátomnak - aki használt vázakkal foglalkozik -, hogy kérjek tőle pár kiszuperált acélvázat, ám neki pont volt egy magaskerékpárja, amit nem tudtam otthagyni. Az volt a feltétel, hogy még aznap este vigyem el.

Előtte soha nem ültem még magasbicajon, ám el kellett érnem az utolsó vonatot a Keletiből, és késésben voltam, úgyhogy első utam az új kétkerekűmmel egy sprint volt a vasútállomásig. Később aztán a saját ízlésem szerint átalakítottam, például kicseréltem az egész homlokcsövet, ami előtte két egymásra hegesztett villa volt, jelenleg fűtéscsővel van megtöltve, benne egy nagyon hosszú villanyakkal.

Miben tér el egy magasbicaj a hagyományos kerékpároktól?

Alapvetően kétféle magaskerékpár-építési irányzat létezik. Az egyik az egyszerűbb, ám igénytelenebb kerékpárt létrehozó megoldás, ahol gyakorlatilag egymásra hegesztenek két bringát. Problémaként felmerül a láncfeszesség szabályozásának kérdése, ugyanis

egy csúszópapucsos kerékpáron van 3-5 centi hely feszességet állítani, ellenben itt a vízszintes papuccsal a 45-60°-ban leérkező láncot nem lehet érdemben feszíteni. Ezért vagy szerencsésen kell kiválasztani a fogszámokat a hajtómű és a hátsó agy láncerekeinél, vagy külön láncfeszítőt kell beépíteni. Az én kerékpáromon agyváltó van, és ki szerettem volna cserélni a hátsó fogaskereket egy kisebbre, mert ha ráállok a legkisebb fokozatban, akkor hátraesek,

A magaskerékpárok gyakorlatilag a régi velocipédek mai változatainak tekinthetők. Az alacsony kerékpárok elterjedése után szinte csak a lámpagyújtógatók használták, majd az USA-ban az 1960-as években érték reneszánszukat.

de sajnos nem jön ki a láncszemhossz, hogy meg tudjam feszíteni megfelelően. Másik probléma ezekenél a vázagnál, hogy a súlypont hátra kerül, és egy tempósabb meginduláskor elemlelkedhet az első kerék. A hegymászás is problémás lehet emiatt, a meredekebb emelkedőkben ki kell állni a nyeregből.

A másik, bonyolultabb, ám igényesebb megoldás során a vázakat csövekre vágják szét, és ebből építenek egy teljesen új, magasabb geometriájú kerékpárt. Ehhez azonban már nem elég hegeszteni tudni, hanem kerékpárépítői ismeretekre is szükség van. Azonban ilyenkor a bicaj méretre szabható, és minden felmerülő probléma sokkal rugalmasabban küszöbölhető ki.

Miért tetszett meg neked a magasbicaj?

Mindig is szerettem a különleges dolgokat. Eleinte motoros futár voltam, és onnan ültem át kerékpárra, lettem kerékpáros futár. Amikor megjelentek az első fixik az utcákon, úgy gondoltam, hogy ez nekem



nagyon be fog jönni. Építtettem egyet magamnak, amikor kész lett, beraktam az autóba és hazavittem, otthon próbálgattam csak, előtte utoljára 12-13 éves koromban bicajoztam. Két évvel később, amikor megláttam az első magaskerékpárt, szintén elfogott ez az érzés a különlegessége és az érdekessége miatt. Ez be is igazolódott, nagyon jó odafigyelt biciklizni, és nem csak a jó levegő miatt.

Hogyan lehet közlekedni a magaskerékpárral?

A felszállás és a leszállás begyakorolható, onnantól pedig ugyanúgy működik, mint egy hagyományos kerékpár. Ellenben nagyon könnyű vele motoros sávozni (autósorok között végighaladni), mert a pedál keskenyebb, mint a kormány, és szűkebb helyeken is el lehet férni, mert pont pedálmagasságban vannak a tükrök; egyedüli probléma a teherautókkal van. Ha meg akar vele állni az ember a pirosnál, akkor buszokra vagy lámpaoszlopokra tud támaszkodni. Amire oda kell figyelni, hogy lehetőleg kerülni kell a megállásokat, ugyanis a leszállás egy idő- és helyigényes művelet, ezért ismerni kell a várost és a lámpákat. A közlekedőkre is oda kell figyelni, ugyanis megijednek a magastól, és a reakcióik nem mindig kiszámíthatók, ellenben sokszor előzékenyebbek: elengednek, hogy meg tudjanak minden oldalról nézni. Azonban egy kezdő kerékpáros számára semmiképpen sem ajánlanám ezt a közlekedési módot. Folyamatosan figyelni

kell a forgalmat, és előre kell látni a közlekedési helyzeteket, valamint fontos a városismeret. Ezen felül a környezeti tényezők sem teszik mindig lehetővé a magaskerékpározást, egy őszi, orkán erejű szélben például életveszélyes mutatvány átmenni egy hídon.

Milyen gyakran fordulnak elő veled veszélyes szituációk?

Ritkábban, mint hagyományos kerékpáron ülve. A sima biciklin gyorsan, rutinnal közlekedik az ember, és a többi közlekedő is egy egyszerű kerékpárosnak tekinti. A magason azonban az autósok is jobban vigyáznak rám, valamint én is óvatosabb vagyok. A bal oldalamat például mindig szabadon hagyom, hogy ha le kell ugrani, akkor legyen hova. Elesni még csak egyszer sikerült, akkor is úgy, hogy felszállás közben a táskám pántja beakadt a kerékpár egyik lelógó alkatrészébe, és a lendülettől ráestem az éppen eldőlő bicajra.

Mi az emberek reakciója, ha meglátnak egy magasbiciklist?

Megállítani ugyan nem szoktak, ellenben szinte mindenki felkapja a fejét, és sokan utánam is kiabálnak. Egy napon általában 5-6 kiabálós ember mindig van, legtöbbször a „Hogy szállsz le?” és a „Hogy szállsz fel?” kérdések hangzanak el. Mivel van bennem egy kis exhibicionizmus, eleinte tetszett nekem a népszerűség, később idegesítővé vált ez a dolog, mára pedig immunis lettem.

Szerinted mikor fog elterjedni ez a közlekedési mód?

Remélem, sosem. Nem csak azért, mert veszélyes, és egy átlag kerékpáros nem rendelkezik elég rutinnal, hogy jól tudja kezelni a hirtelen adódó szokatlan helyzeteket, hanem mert ez egyfajta önkifejezés,

városi exhibicionizmus. Nem gondolom, hogy ez a jövőben változna, hiszen a magasozás a kerékpározásnak egy határterülete, egyfajta extrém sport. Ellentétben a fixizéssel - mely mára szintén az egyediség szimbóluma lett -, ez kevésbé talajközeli. Magas lóról nagyobbat lehet esni. Persze itt is vérmérséklet kérdése, ki hogyan közlekedik, én két gyermek apjaként

óvatosabb vagyok.

Hogyan lehet nekem is magaskerékpárral?

Ez egy olyan dolog szerintem, amit az embernek magának kell megcsinálnia. Az építés során az ember a saját ízlése szerint alakítja ki a dolgokat, akár abban, hogy a gányolós módszert vagy a kifinomultabbat használja, milyen lesz a geometriája, vagy hogy milyen kiegészítőket épít bele,

Fotó: MTI

milyen hajtással látja el, természetesen saját idejének és képességeinek függvényében. Én is, ahogy megvettem a sajátomat, egyből átalakítottam, hogy olyan legyen, ami nekem megfelelő. Műhellyel nem rendelkezem, hegeszteni is egy barátomat kértem fel, de minden mást én csináltam meg a bicajomon. Vannak egyébként Budapesten baráti közösségek, akiknek van műhelyük, és segítenek egymásnak a kerékpárépítésben. Ha valaki használtan szeretne magasbicaját, itthon nem is találni eladót. Interneten kutakodva külföldről lehet ugyan behozni akár újakat is, de ez nem jellemző, mellesleg nagyságrendekkel drágább is.

Köszönöm szépen az interjút!



IPG



Fotó: MTI/Szilasi Katalin

Akit érdekelnek a magasbicajokkal kapcsolatos legújabb információk, a magas.blog.hu oldalon még több érdekességet találhatnak!

No, megállj csak!

A technika világában nincs „ingyen ebéd”. A vasúti közlekedés kiemelkedő környezetbarátságának – a kerék-sín kapcsolat alacsony gördülési ellenállása miatt – következménye, hogy egy vasúti szerelvényt nagyon nehéz megállítani. Így ha már megtörtént a baj, annak könnyen súlyos baleset lesz a vége. A nyáron mintha rájárt volna a rúd a vasútra, szakmabeliként viszont érdemes fenntartásokkal kezelni a híreket...

2013. július 24-én a spanyol Santiago de Compostela mellett egy vonat a megengedett 80 kilométeres óránkénti sebesség helyett 153 km/h-val próbált bevenni egy ívet, majd kisiklott, 79 emberéletet követelve. Jelenleg még tisztázatlan, hogy a pályára és a vonatra is telepített ETCS vonatbefolyásoló berendezés⁴ miért nem kényszerítette ki az előírt sebességre való fékezést.

2013. szeptember 14-én Kelenföld állomáson két, lépésben haladó vonat 130 méterrel elkerülve az ütközést állt meg egymással szemben. A térközi biztosítóberendezés³ kábelét korábban egy munkagép elvágta, emiatt az állomási biztosítóberendezésen² nem lehetett a vonatoknak biztosított szabad jelzést kivezérelni, a vonatok hívójelzés¹ mellett, az erre az esetre előírt 15 km/h sebességgel haladhattak, így könnyen fékezhetek, mielőtt megtörtént volna a baj.

Mi a közös a két eseményben, azon túl, hogy a vasúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatosak? Még a baleset ténye sem, hiszen a második esetben „csupán” veszélyeztetésről van szó. Sokkal inkább az, hogy a híradók főcímeit napokig meghatározta e két eset. Ahogy azt Tarnai Géza, a Közlekedés- és Járműirányítási Tanács (KJIT) tanára mesélte a Közhírnek az érdekes kutatási eredményekről: „Az olyan tevékenységeknél, amelyeknél a biztonság elérésében saját magunknak nincs, vagy alig van szerepünk, jóval nagyobbak a folyamat irányítóival szembeni elvárása-

ink, mint azoknál, amelyeknél tőlünk is függ a biztonság. Ebből adódóan például egy vasúti baleset sokkal nagyobb figyelmet kap, mint a közúti balesetek. Hiszen mozdonyvezető még a karunkon is csak a legelszántabbakból lesz, míg a közúti közlekedésben, ha nem is a volán mögött, de kerékpárral, vagy gyalogosan mindnyájan részt veszünk.”

Cikkünk első közhelye, hogy balesetek márpedig történnek, a statisztikák szerint leggyakrabban a konyhában és a fürdőszobában (hálszobában?), de ahogy kimozdulunk otthonról, az is esélyes, hogy közlekedési baleset áldozatává válunk. Egy halálos kimenetelű közlekedési baleset mindig tragédia, de tegyük fel a kérdést, vajon beszámolna-e Máté Krisztina halálra vált arccal az esti hírekben egy eldugott spanyol országúton, a kanyarban kisodródó buszról, ahol az utasoknak „csak” negyede veszíti életét? Az Európai Unióban 2009-ben mintegy 43.000 ember vesztette életét a közutakon, ugyanebben az évben 1.428-an haltak meg vasúti balesetben, melynek legnagyobb részét a peronról a vonat elé eső vagy ugró áldozatok, illetve az útátjárókban bekövetkezett gázolások tették ki. „Igazi”, vonatsiklás, vagy szerelvények ütközése esetén bekövetkezett vasúti balesetben mindössze 53-an vesztették életüket egy év alatt egész Európában.

A veszélyeztetésekkel még ingoványosabb talajra tévedünk. Álljunk ki csúcsforgalomban egy kávéra a Budafoki és a Bertalan sarkára, és nagy eséllyel szemtanúi lehetünk egy majdnem-balesetnek egy „sötétsárgán” még átsuhanó, vagy türelmetlenül balra kanyarodni próbáló sofőr főszereplésével. Egy ilyen, közúton mindennapos mutatványért a Kelenföldi pályaudvaron nem sokkal e cikk megszületése előtt öt órán

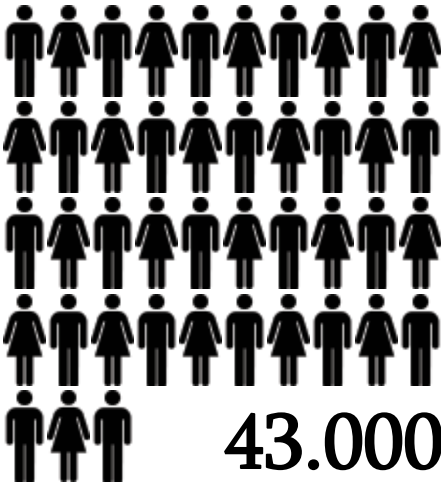
keresztül megállt az élet. Míg külön tudományág foglalkozik azzal, hogyan lehet a gépjárművezetőkkel tartatni a közúti közlekedés alapvető szabályait (lásd Shaun közlekedépszociológiai témájú cikkét a 24. oldalon), a kelenföldi incidens ha valamire, akkor arra hívta fel a figyelmet, hogy a vasúti szabályrendszer - együtt a maga túlbiztosított-ságával, a „Miért Állunk, Vazze?” alternatív rövidítéskifejtésnek életet adó nyíltvonali megállásokkal, vagy a még ennél is idegőrlőbb csigalassú csordogálásokkal - köszöni, jól van. Ha gyorsaságot, pontosságot nem is, de az utasok testi épségét tudja garantálni - a vasúti közlekedést kifejezetten akadályozó szabályokról pedig egyszer talán egy külön cikkben számolunk be.

Második közhelyünk, hogy balesetek nem történnek csak úgy. Amíg viszont szintén közismert, hogy közúton az ittas vezetéssel karöltve a haladási sebesség nem megfelelő megválasztása a vezető baleseti ok, addig egy (illetlen szöveázstással élve) *halandó* utas nem is gondolná, hány rendszernek és szabályozónak kell felmondania a szolgálatot, hogy egy vasúti szerelvény a másikkal szemben közlekedjen, vagy túllépje a megengedett sebességet. Bár az EU-n belül a pontos szabályok nem egységesek, Magyarországon

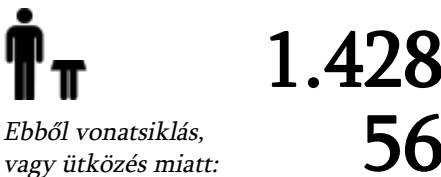
Szeretnéd tudni, mi történt való-jában, mikor egy vasúti balesetről hallasz? Mi az hogy ¹hívójelzés, ²állomási-, ³térközi biztosítóberendezés, ⁴ETCS? A közlekkaron nincs olyan szakterület, amiben részletesebben el lehetne merülni, mint a vasúti biztonságtechnika. A fenti fogalmak magyarázatáért a következő tárgyfelveletkor az alábbi tantárgyakat keresd:

1. Vasúti irányító és kommunikációs rendszerek
2. Bevezetés a biztosítóberendezési technikába
3. Térközi biztosítóberendezések
4. Az ETCS vonatbefolyásoló rendszer

Közúti balesetek áldozatai Európában



Vasúti balesetek áldozatai Európában



Ebből vonatsiklás,
vagy ütközés miatt:

nem engedélyezhető 80 km/h feletti sebesség gépi ellenmenet-kizárás, azaz a biztosítóberendezés olyan funkciója nélkül, amely a szabad jelzés kivezérlését ahhoz köti, hogy a szomszéd állomáson ugyanarra a vágányra a vonat indítása meg legyen akadályozva. Nem engedélyezhető továbbá 100 km/h feletti sebesség aktív vonatbefolyásolás, azaz olyan mozdonyfedélzeti berendezés nélkül, amely megállásra, vagy sebességcsökkentésre felhívó jelzés előtt a fékezést kikényszeríti. *Görög Béla*, a MÁV biztosítóberendezési szakértője és a KJIT meghívott előadója ehhez még azt tette hozzá, hogy utóbbi berendezések meghibásodása esetén a járművezetőnek és a forgalmi személyzetnek hirtelen nagyon sokféle döntést kell meghoznia (a gépek helyett is), fokozva az emberi tévedés veszélyét. Ráadásul ilyen esetekben még a gyakorlati tapasztalata is kevés a személyzetnek.

Az EU céljai mindenesetre ambiciózusak: 2050-re nullára szeret-

nék csökkentetni a közlekedés halálos áldozatainak számát. Ezen cél nem csak első hallásra tűnik abszurdnak, ha eközben a közúton továbbra is mindenben a gépek felett állónak gondoljuk az embert. Alig hogy felröptek az első hírek egy intelligens, európai közúti sebességszabályozó eszköz kötelező bevezetéséről - amely szenzorok és helymeghatározás alapján állapítaná meg az adott útszakaszra érvényes sebességkorlátozást, és azt kényszerfékezéssel be is tartatná a vezetővel - a hangsúlyosabbak máris az alapvető (mozgás-) szabadságjogokat temetik. Talán az évszázadok során a vasúti pálya kötöttsége a vasúti szakemberek gondolkodásmódját is segítette hozzászoktatni a biztonságot jelentő kötöttségekhez.

Marci



Új kari honlap

Továbbtanulási lehetőségek után kutatva bizonyára sok elsőéves hallgatótársunk is találkozott már karunk régi weboldalával, a kozlek.bme.hu-val, mely csúnyácska kinézetével és rendezetlenségével évek óta egyedülálló volt egyetemünk kari honlapjai között.

De csak volt, ugyanis karunk ettől a félévtől egy vadonatúj honlappal rendelkezik, méghozzá egy igazi színes-szagos modern portállal, mely új címen, a *kozlekedes.bme.hu*-n érhető el (igen, ez már „www.” nélkül is működik).



Az oldalt a bme.hu-t is működtető motor hajtja, sőt, azzal felépítésében és kinézetében gyakorlatilag megegyezik. Így ahhoz hasonlóan egy letisztult, átlátható képet kap a látogató. Rögtön a fejléc alatti menüsör segítségével navigálhat az oldalon: a menüpontok almenüket rejtenek, az oldal legalján pedig rendszerezett linkgyűjtemény található a különböző intézményi honlapokhoz. Ha pedig még így sem találna meg valaki, amit keres, akkor elég beírnia a minden lap fejlécében megtalálható keresőmezőbe az áhított kifejezést.

Az új kari honlap azonban a keresésen túlmenően más funkciókkal is bővült: lehetőség van az angol és a magyar nyelv közti váltásra, és ami még fontosabb, a weblap eredeti szerepén túl hírportálként is működik.

Sajnos a Közhír ezen számának megjelenésekor ez a barátságos portál még nem száz százalékos: a tartalommal való feltöltés még folyamatban van, ezért például nem érhetőek el a mintatantervek, a képzési tájékoztatók pedig ideiglenes megoldásként a régi oldalra irányítanak.

A jelenlegi átmeneti hiányosságok ellenére azonban érdemes egy pillantást vetni karunk új portáljára, mely áttekinthetősége, strukturaltsága és megújult funkciói miatt megérdemli, hogy a közlekedés új kezdőlapja legyen.

Gyula



Pszichológia a volán mögött

Mit csinálunk vezetés közben? Nézzük az utat, tekerjük a kormányt, és megyünk, amennyivel a többiek is mennek. Na, de mitől függ, mennyivel mennek a többiek? Mi diktálja a forgalom tempóját? Mert nem a sebességhatároló táblák.

„Mekkora hülyeség kitenni egy 70-es táblát egy ilyen útra!” - aki nek van jogosítványa, annak nagy valószínűséggel fogalmazódott meg a fejében ilyesmi. Viszont ha ez merül fel a sofőrben, az inkább a rendszer, mint a vezető kudarcát jelenti. Ha a gépjárművezető úgy érzi, hogy az útra megengedett legnagyobb sebesség alacsonyabb, mint amennyivel lehetne haladni, felülbírálja a jogszabályt, és az általa biztonságosnak ítélt sebességgel fog hajtani. Ha pedig rendszeres ellentmondás-

ba ütközik, elveszti bizalmát a teljes rendszer iránt - állapítja meg Dr. Koren Csaba, a magyar közúti közlekedés-pszichológia bibliájának számító könyv szerzője. A közúti infrastruktúra biztonsága című szerzemény megállapítja, hogy a gépjárművezetők sémák szerint vezetnek. Előhívják az aktuális úthoz legjobban illeszkedő sémát a korábbi tapasztalataikból felépített „adatbázisból”, és viselkedésüket ahhoz igazítják. Mindenki máshogy közlekedik egy belvárosi, többsávos úton, egy autópályán vagy a „Már megint egy karbantartatlan, negyedrendű főút tele kátyúkkal, mindenféle felfestés nélkül, ezen tényleg 90-nel lehet menni?” fajtájú utakon. A közlekedési szakma akkor könnyvelhet el sikert, ha a gépjárművezetőnek nem is kell látnia sebességhatároló táblát ahhoz, hogy a helyes sebességet válassza meg. Biztos ismerjük az érzést, amikor ráfordulunk egy útra, de fogalmunk sincs, mennyi a megengedett sebesség - 50-nél többnek érezzük, de nem láttunk táblát. Az önmagát magyarázó út és útkörnyezet filozófiája a gépjárművezetők sémahasználatát hivatott egyszerűsíteni: ideális állapotnak azt tekinti, amikor van nagyjából 5-6, szinte szabványosított útkialakítás, amelyeken haladva a gépjárművezető kétséget kizáróan meg tudja állapítani, mekkora a biztonságos haladási sebesség. Hollandiában például az útosztályozás hasonlóan sok kategóriát tartalmazott, mint a magyar jelenleg, de pár éve ezek számát 5-re csökkentették, pontosan a fent leírt törekvés miatt.

A sémák felismerését viszont egészen nüansznai különbségek segíthetik vagy ronthatják. 2011-ben a Connecticuti Egyetem oktatója, Norman Garrick professzor egyik előadásán például képeket vetített a hallgatónak, miután két csoportra osztotta őket. Mindkét csoport 12 fényképet látott ugyanazokról az

útszakaszokról, a különbség csupán annyi volt, hogy az egyik csoport képein az utakon volt terelő- vagy záróvonal, a másikról viszont képszerkesztővel eltávolította. Az eredményeket összegezve kiderült, hogy a terelővonalas csoport sokkal magasabb haladási sebességeket tippelt, mivel az utak ezáltal külterületi jelleget kaptak. De ugyanígy befolyásolja a sémaválasztást például az út mentén ültetett fasor megléte, közelsége, az útburkolat színe, az úttest szélessége.

De nem csak az út környezetével lehet a gépjárművezetőket önkéntelen sebességcsökkentésre bírni: francia szakemberek például rájöttek, hogy ha egy kanyarodó út külső ívét kiegészítik derékszögűre, attól függetlenül, hogy a kanyarodásra alkalmas útfelület nem lett szűkebb, az autók lassabban vesznek be. Vagy például a terelővonal szaggatásának sűrűsége is befolyásolja, milyen gyorsnak érezzük ugyanazt a sebességet. És bár a pszichológiai háttérű gondolkodás a sebességmegválasztás javítására a leghasznosabb, más területeken is alkalmazható a közúti közlekedésben. Ha például egy útkereszteződésben egyértelműsíteni akarjuk a kanyarodási rendet, a rákanyarodástól védett út betorkollási szögét úgy kell kialakítani, hogy a sofőr érezze, túl komplikált arra az útra ráfordulni, tehát bizonyára tilos.

A gépjárművezetők sémák szerint vezetnek. Előhívják az aktuális úthoz legjobban illeszkedőt, és aszerint viselkednek.

Magyarországon a közlekedés pszichológiai megközelítése még csak most van kibontakozóban, de néhány országban már régen felismerték a tudományterületben rejlő lehetőségeket. Rájöttek, hogy sokkal egyszerűbb a gépjárművezetőket tudat alatt rávenni az elvárt viselkedésre, mint remélni, hogy betartják a szabályokat és előírásokat.

Sonci



Az autósport szülöttei

Úrkorszaki távlatnak tűnik számodra a versenyautók technikája a saját járgányodhoz képest? Pedig sok technikai elem épp ezekből a csodajárgányokból került át a mindennapokba. Összeszedtünk néhány fejlesztést, amit a motorsport adott az autódnak.

Egyik kulcsa annak, hogy a versenyautók annyira gyorsak, kis tömegükben rejlik. Persze az, hogy könnyű, nem minden, más különben az autók karosszériája papírból lenne. A versenyutóknak nem árt, ha extrém körülmények között is egyben maradnak, így az 1980-as évek elején Formula-1-es McLaren istálló berke-

in belül megkezdtek egy könnyű és egyben igen erős anyag kifejlesztését erre a célra, amely ma már szénszálas kompozitként él a köztudatban, és már utcai autókban is elérhető,

olyannyira, hogy hamarosan a Ford Focus-ok is szénszálas kompozit motorháztetővel gurulnak ki a gyártósorokról.

Ha már az autó egyszer elérte a nagy sebességet, jól jön, ha meg is tud állni. A versenymérnökök által fejlesztett, és először csak a száguldozó csodagépek számára készített fékek egyre inkább utat törnek a mindennapi közlekedésben. A tárcsafék az 1950-es években vált a versenycsapatok kedvencévé a jó hűtési viszonyok és a megbízható teljesítmény miatt. A ma használt acéltárcsákat a korábban F1-es autókban tapasztalt jelenségek alapján gyártották le, de az autósportnak köszönhető korunk sport- és luxusautóiban használt kerámiafék is, ami jobban bírja a hőterhelést. A mai Forma-1-es autókban már szénszálas fék van, amit egyelőre nagy számban nem használnak közúton, magas előállítás költségei miatt.

Talán eszedbe se jut az autó felfüggesztése, míg a magyar utakon nem ismeretlen kátyúkkal nem találkozol. Az aktív kerékfelfüggesztés

képes folyamatosan alkalmazkodni az útviszonyokhoz, és noha 1987-ben a Lotus Senna autójában már használni kezdte a versenyek során, az igazi sikert a rendszer számára Nigel Mansel 1992-es győzelme hozta meg a Williams-szel. Bár a rendszer használata mára tiltott a Formula-1-ben, közép kategória felett minden utcai

kocsiba beszerelik az utasok kényelmére és nem utolsósorban a biztonság végett.

A szekvenciális váltó az autósportba a 90-es évek elején tört be, ami-

kor a fejlesztők rájöttek, hogy a váltások idejét még tovább lehetne rövidíteni, ha kizárnák az emberi tényezőt. Ezért az elektrohidraulikus váltóban (amely lényegében manuális váltó) a kuplungolást és a fokozatok váltását helyettünk egy hidraulika végzi, a vezetőnek egy kar előre- vagy hátratelásával csak azt kell megmondania, hogy felfelé vagy vissza akar váltani. A felváltásoknál nem kell elemelni a gázt, így még jobb a gyorsítás. Később ezt úgy tökéletesítették, hogy a váltáshoz már le sem kell nyúlni, a kormány mögé rakott kis fülekkel lehet fokozatot választani, így a vezetőnek sosem kell levennie a kezét a volánról, ezzel pontosabb az irányítás.

A Forma-1-ben ma már központi szerepet tölt be az aerodinamika, a

folyamatos fejlődés révén egyszerre tudják csökkenteni a légellenállást és növelni a leszorítóerőt. Az utóbbi 50 év egyik legfontosabb fejlesztése a diffúzor, amelyet már a 60-as évek végén kifejlesztettek, de első Formula-1-es alkalmazására 1978-ig várni kellett. A Lotus ekkor építette be először a Venturi-cső elvén működő diffúzort, amely az autó alatt felgyorsuló, ezáltal kisebb nyomású levegő miatt odaszívta magát az aszfalthoz. Sportautókban már láthatunk diffúzor utánzatokat, bár ezek még általában optikai szerepet töltenek be.

Valószínűleg a KERS szó sem ismeretlen az F1 szurkolók számára, amely a 2009-es bemutatkozása után 2011 nagy visszatérője volt. Bár a fékezéskor keletkező energiát összegyűjtő technika már a száguldozó cirkusban való megjelenése előtt is elérhető volt, a fejlesztéseket nagyban segítette Formula-1-es megjelenése. Az összegyűjtött energiát elektromos áram formájában raktározza (kivéve Williams KERS), amely az utcai autók esetében akár tíz százalékkal is csökkentheti a fogyasztást.

Vannak olyan dolgok, amelyek annyira egyszerűek, hogy fel sem tűnik használat közben, mekkora segítségünkre vannak. El tudnátok képzelni egy Forma-1-es pilótát, aki 300 km/h-s sebességgel száguldozva úgy forog a körülötte ülő pilóta után, akár

egy szőke nő, ha sávot vált? Bár a visszapillantó tükör nem lett az évezred találmanya, mégis helyet ért el a felsorolásban, már csak a gyakori használata miatt is.

Egy Indianapolis 500-as futamon használták először 1911-ben a visszapillantó szerepét betöltő utas helyett.



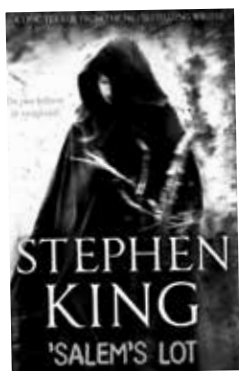
Smiley



Ha unod a tini vámpírokat

Stephen King-re sosem lehetett azt a jelzőt használni, hogy „túl mainstream”. Az említett író egyedülálló a horror és thriller műfajában. Nincs ez másképp a Borzalmak városa című könyvében sem. Aki a Twilight-on szocializálódott, most megtudhatja, milyen is egy vámpír.

A történet egy Salem's Lot nevezetű amerikai kisvárosban játszódik, ahol a '30-as években egy véreskezű maffiózó visszavonultan élt feleségével. Egy napon minden indok nélkül lelövi a feleségét, és felköti magát. Ide tér vissza Ben Mears, a sikeres író, hogy kiírja magából gyerekkori traumáját, melyet a Marsten házban szerzett. Ben fogadásból beszökött a házba, ahol meglátta az évtizedek óta ott lógó hullát, amely még mindig nem indult oszlásnak. Az író megérkezése után egyre különösebb dolgok történnek a városban, így a nyugodt alkotómunka helyett egyre nagyobb rettegés jut osztályrészé-



ül. Egy kerítésre felakasztott kutyát találnak, napról napra egyre több ember tűnik el, ismeretlen emberek bukkannak fel, akik haszonnal egyáltalán nem kecsegtető üzletet nyitnak. És ami a város számára a legaggasztóbb: a Marsten ház új lakókkal gazdagodik, akiket még senki sem látott. Bent hajtja az írói kíváncsiság, és a végére akar járni a dolognak. Segítséget is kap egy kisfiú személyében, akinek az öccse az eltűntek között szerepel.

Nagyon szeretem Stephen King könyveit, és a Borzalmak városát már többször is olvastam, gyakorlatilag 1-2 évente újraolvasom.

Jellegzetes Stephen King vonás, hogy a könyv eleje vontatott, alig történik valami. Csak táj- és személyleírások, és visszautalások vannak a múltba. De ne adjátok fel könnyen! Ez olyan, mint amikor egy kép egy gyönyörű keretet kap. Hihetetlen részletességgel és korhúséggel tárulnak elénk a 70-es évek, és aki már olvasott pár kötetet az írótól, az a képzeletbeli Maine államban is el tudja helyezni a kisvárost, hiszen szinte mindegyik könyve átfed egy másikat. Ha egyszer beindulnak az események, akkor bizony tényleg nincs megállás! Az elejét rettentően untam én is, utána viszont a szó legszorosabb értelmében nem tudtam letenni a könyvet. Nyilván egy filmmel nem vetekszik, ha ijesztő rész ábrázolásáról van szó, de King nagyon érti a dolgot, parányi képzelőerővel nagyon filmszerűen el lehet képzelni egy-egy szituációt, ha megpróbálunk azonosulni a szereplőkkel.

Pityu



Kanye West: Yeezus

Egy album két esetben tud igazán nagyot ütni: ha megragadja az adott éra szellemét, vagy ha a maga 40-60 perces időtartamára egy teljesen idegen világba képes bevezetni a hallgatót. Korunk kiemelkedő rapperének, a chicagói Kanye Westnek mindkettő összejött nyáron megjelent, Yeezus című új lemezén.

Ha elvonatkoztatunk a művész úrral kapcsolatos bulvártól, egy olyan érdekes zenei életpályát kapunk, amiről évtizedek múlva is szociológusok százai fognak értekezni. Kanye West zenéje a növekvő hírnevével párhuzamosan vált egyre sötétebbé, baljósabbá.

Ennek a fejlődésnek logikus folytatása a Yeezus. Slágerek mellett még lemezborítót sem találunk rajta. A többiek közt Rick Rubin és a Daft Punk zenei irányítása alatt készült album meglepően minimalista, amit a tavalyi év nagy rapslágere, a Mercy hangzásvilága is előre sejtetett. Ami viszont igazán sokkolhatja a hallgatót, az a hatalmasra duzzadt

egójáról híres West ide felfestett „önarcképe”. Az újra és újra elővett rasszizmus témája itt egészen groteszk és kioktató módon jelenik meg: a Blood on the Leaves a felelőtlen családalapításról szól, míg az azt a bizonyos Gyöngyhajú lány-hangmintát felhasználó New Slaves vérfagyasztó kategorizálással és dühvel vázolja a jelenkori faji megkülönböztetést. Hol van már 2004-ből a sorsközösséget vállaló, vátesz-szerű rapper?

Másrészt pedig a lemez egyik legjobb száma, a beszédes című I



Am a God egy valóságtól teljesen elrugaszkodott, gyerekes, paranoiás, elérhetetlen rocksztárt ábrázol. Az „oldschool” Kanye Westet már csak az utolsó dal, a Bound 2 idézi a Miki egérré turbózott hangmintával. Egy potenciális „sláger” mégis akad: a Black Skinhead című harci induló ereje nagyvárosokat is képes lesöpörni a térképről.

Bármennyire idegennek érezzük a művész úr egójában tett negyvenperces utazást, egy idő után rájövünk, hogy ez az egész a 21. század önző emberéről szól. Az idő valószínűleg felértékelte majd ezt az kordokumentumot, addig meg ne feledjük: mindannyian Kanye West-ek vagyunk,

csak még nem tudunk róla!

Csaba



Lopott idő

Te szeretnél olyan világban élni, ahol pontosan tudod, hogy mennyi ideig fogsz élni? Ha mindenért a hátralévő perccel fizetnél, és minden egyes másodpercért keményen meg kellene küzdened? Ha választanod kéne, hogy megiszol egy kávét, vagy tovább élsz még 5 percig?

A film egy olyan világban játszódik, ahol az emberek genetikailag úgy vannak kódolva, hogy 25 éves koruk után nem öregszenek, utána viszont csak egy évet kap mindenki. Az idő az új fizetőeszköz, az emberek időt keresnek és idővel fizetnek. A gazdagok örökké élhetnek, míg a szegények bármelyik pillanatban meghalhatnak. Will Salas (Justin Timberlake) a szegény negyedben él édesanyjával (Olivia Wilde), és mindketten rengeteget dolgoznak azért, hogy életben maradhassanak. Miután Will segít egy időmilliomoson, megkapja tőle ajándékba az összes idejét, és megtudja a tényleges igaz-



ságot, hogy miért van a világ zónákra bontva, miért emelkednek folyton az árak és miért halnak meg egyre többen. Will azonban későn kapja meg ezt a rengeteg időt, mert édesanyja egy hirtelen áremelkedés miatt nem ér haza időben, így épp fia karjaiban hal meg. Így, hogy már nem maradt senkije, elhatározza, hogy bosszút áll a gazdagokon és elveszi tőlük az összes idejüket és szétszítja a szegények között, viszont ehhez a leggazdagabb negyedbe kell utaznia. Egy ottani kaszinóban megismerkedik egy időmilliomos lányával, Sylviával (Amanda Seyfried), akit rögtön megkedvel.

Mielőtt Will teljesen beilleszkedhetne ebbe a világba, az időrendszerek rátalálnak, és vissza akarják vinni a gettóba, mert úgy hiszik, hogy ellopta az ajándékba kapott időt. Ebből a helyzetből viszont csak úgy tud megmenekülni, ha elrabolja Sylviát, aki most életében először megtapasztalja, hogy milyen érzés, ha kevesebb, mint 24 órája van hátra.

Különös módon ez a film a hazájában igencsak megbukott, viszont a hazai mozikban 2011-ben hatalmas sikert aratott. A Lopott idő története igen eredeti, hiszen egy korábbi filmhez sem hasonlítható, és nem kevés körömrágós jelenettel büszkélkedik. Az életkorokkal való játszadozás elég ötletes és bizarr ahhoz, hogy a fantáziánkat megmozgassa, és még ezt a teljesen abszurd világot tele időrendszerekkel és perctolvajokkal is magunkénak érezhetjük. A Lopott időt azoknak ajánlom, akik szeretik a sci-fiket, és egy pörgős, izgalmas filmre vágnak.

Bia



Feledi Project: Öngyilkos érzelmek

Színházajánlónk e havi témája Christopher Isherwood A Single Man című regénye és az azonos című film nyomán készült táncelőadás, melynek bemutatóira két darab páros jegyet sorsolunk ki a Szkéné Színház jóvoltából. Részletek a rejtvény-nél (29. oldal).

Az A Single Man (Egy egyedülálló férfi) című filmről: az Egyesült Államok a múlt század hatvanas éveinek elején. A kubai rakétaválság árnyékában, Los Angelesben egy személyes dráma zajlik. George Falconer, az ötvenkét éves angol, homoszexuális professzor nyolc hónappal ezelőtt elvesztette a partnerét. Tizenhat esztendőn át élt Jimmel, a halála után nem találja a helyét. Állandóan kísérti a múlt, a Jimmel töltött pillanatok, emlékek idéződnek fel benne. 1962. november 30-án George végül úgy dönt, hogy véget vet az életének. A nap azonban bővelkedik váratlan eseményekben és találkozásokban,

amelyek hozzájárulnak ahhoz, hogy George eldöntse, tartogat-e még valamit számára az élet?

„Nagy hatással volt rám a film képi világa, zenei dallama, a szereplők és azok érzelmi világának ábrázolása. Éreztem, hogy kezdenem kell valamit ezzel a témával. Előadásomban szeretném a tánc eszközeivel a magányával megbirkózó embert ábrázolni, aki mély fájdalomba süllyed szerelme halála után. Magány, emberség, szerelem, elfogadás. A darabnak nem lényeges eleme a főszereplő homoszexualitása, mint a filmben, sőt, nagyon is inkább az emberi oldala az, ami megfogott és

alkotásra késztetett.” - mondta el Feledi János, az előadás rendező-koreográfusa.

Az alapkonceptió és koreográfia a rendező-koreográfus ötlete és munkája, míg a dramaturgia a rendezőtársé, Lisztóczy Hajnalé, aki kilenc évig volt a Bozsik Yvette Társulat tagja. A táncművészek Bajári Levente és Pazár Krisztina, mindketten a Magyar Állami Operaház, Magyar Nemzeti Ballett szólistái. A jelmezekért Napsugar von Bittera nemzetközileg is elismert divattervező, a díszlet Minorics Krisztián munkája, míg az animációért, videóinstallációért Juhász Péter felel. Ez az évek óta összeszokott alkotócsapat most is a legjobbat szeretné kihozni magából.

szkéné

Szkéné Színház

Kolikonyha

Nem csak a naptár, az időjárás is azt mutatja nekünk, hogy vége a nyárnak, jelezvén ezzel, hogy ideje visszatérni a régi megszokott egyetemi kerékvágásba. Annyi azonban még maradt nekünk a legmelegebb évszaktól, hogy az utolsó adag paradicsom és paprika még ott kacsintgat ránk a kertből arra várva, hogy valami finomat készítsünk belőlük, s ne csak a vajás kenyér mellé majszolgassuk őket.

Most még nincs akkora hajtás a suliban, ráérünk kicsivel több időt tölteni a konyhában, ezért ma picit időigényesebb, de annál finomabb fogást eszünk ebédre.

Hozzávalók: 4 közepes fej paradicsom, 4 paprika, 4 közepes fej hagyma, 3 közepes krumpli, 50 dkg vékonyra szeletelt sertésárja, só, bors, ételízesítő, olaj.

**Elkészítés:**

A paradicsomot, a paprikát és a hagymát vékonyan felszeleteljük, sírni ér hagymadarabolás közben, de sokkal hatásosabb, ha közben Whitney Houstontól az *I will always love you* című örök klasszikust hallgatjátok. Egy lábasba annyi olajat teszünk, hogy éppen szépen elterüljön az alján, felforrósítjuk, és beleborítjuk a hagymát. Kis lángon dinszteljük, amíg kellően össze nem esik, ehhez szükség lesz pár percre. Ez a pár perc épp elég lesz a hús előkészítéséhez.

A vékony szeletekre vágott tartárt megmossuk hideg vízben, bőven besózzuk, és hagyjuk egy kicsit állni, hogy átigya a sót. Addig előveszünk egy nagyobbacska tepsi, az aljára minimális olajat teszünk.

Hoppá! Már elfelejtettétek a hagymát, ugye? Sebj, nem égett még oda. Jól átforgatjuk, és hozzáadjuk a paradicsomot és a paprikát. Bőven adunk hozzá sót és/vagy ételízesítőt, megkavarjuk, ráöntünk maximum 1 dl vizet, fedőt rakunk rá, és

hagyjuk rotyogni magának, máshoz ügysem ért.

A húst belerakjuk szépen sorban a tepsibe, nem baj, ha kicsit fedik egymást, de azért ne nagyon. Megszórjuk minimális borssal, és megint magára hagyjuk.

Fő a lecsó, áll a hús, de mi nem lopjuk a napot, gyorsan megpucoljuk a krumplit, megmossuk, mert minden retek a kezünkről már ráragadt, vékonyan felszeleteljük, és azt is ráregezzük a hús tetejére. A lecsó kb. 20 perc alatt készen van, csak olykor meg kell kavargatni. Amikor már kellően szottyos, jól összefőtt és tocsog a lében, levesszük a gáztól, még átkavarjuk, hogy hűljön egy kicsit, majd rászedjük a húsról, szépen beborítjuk vele, mint friss hó a Gellért-hegyet. Poétis.

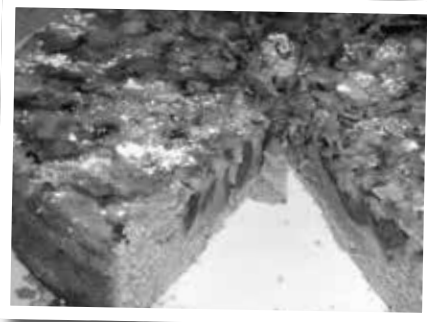
Ezután már csak befedjük alufóliával, 180-200 fokos sütőbe dugjuk, és várjuk a finomság elkészültét. Kb. egy-másfél óra alatt fog készre sülni, a hús puhulása miatt van ennyi időre szükség. Amikor 40-50 perc után megszurkáljátok villával és elég puhának érzitek a húst és a krumplit is, vegyettek le a fóliát, és még 10-15 percet süssétek így.

Fogyasztását kenyérrel és jókedvvel javaslom, viszont elég nehéz étel, szóval csak óvatosan vele, és kicsit hagyjátok hűlni evés előtt, mert a lecsó a tetején égetően jó tud lenni...

Szívem szerint azt mondanám, hogy ezután ne egyetek desszertet, mert alapvetően ez egy olyan kaja, ami után mindenki csak fetreng és a kutyát sem érdekli, mi lesz a vacsora, mert olyan jóllakunk tőle. De azért mégiscsak tudjuk mindnyájan, hogy a gyomrunkban három rekesz van: egy a rendes kajának, egy a nyalánságoknak és egy a sörnek, szóval még fér oda, ahová nem hinnénk, hogy még bármi is bemegy.

Ha már ősz van, és hajlandóak vagyunk kimenni a kertbe némi elemőzsiát összegyűjtögetni, akár csak egy őseber (de ősszel inkább őseber...), akkor a sütink is gyümölcsös lesz, hiszen ilyenkor nem az ananászt meg a banánt kell tömni magunkba (értsétek jól!), hanem az almát, szilvát, körtét - vagy eredeti, vagy pálinka formájában.

Hozzávalók: 6 tojás, 12 evőkanál kristálycukor, 12 evőkanál liszt, 12 evőkanál olaj, 1 cs. sütőpor, 1 cs. vaníliás cukor, összesen 1 kg szilva, alma, körte (bármelyik kombináció jó lehet), fahéj.

**Elkészítés:**

A tojást, a cukrot, a lisztet, az olajat, a sütőport és a vaníliás cukrot összekeverjük egy tálban, homogén masszává mixeljük, jó, ha van hozzá robotgép, sokkal szebb állaga lesz a tésztának. A masszát egy viszonylag nagy tepsibe öntjük, kenni, lisztezni nem kell, hiszen alapvetően olajos a tésztánk. A tetejét megrakjuk a felszeletelt gyümölcsökkel (tésztes szerint variálhatók egyébként a „feltétek”), majd megszórjuk bőven fahéjjal és kristálycukorral. Előmelegített, forró sütőbe tesszük 15 percre, majd alacsonyabb lángon még kb. 30-40 percig - tűpróbáig - sütjük. Elrontani szinte lehetetlen, megenni viszont kizárólag kihűlve (!!!) szabad, mert elképesztő gyomorrontáshoz vezet a forró süti majszolása. De ezt nyilván Anyukátok is mindig elmondja, mikor lopkodjátok a forró almás sütit a spázból.

Jó étvágyat!

Zsu



Rejtvény

Keresd meg a felsorolt szavakat nyolc irányban az ábrában, és húzd át a betűiket! A megmaradt betűkből a vicc poénját olvashatod össze.

Azt mondják, Magyarországon tíz emberből egy szenved az allergiától. Ez azt jelenti, hogy a ...?

ALKONYI	KITESZ
ALLITERÁL	KÖDÖS
ÁLLÍT	LENCSES
ÁTHÚZÓ	MEGDRÓTOZÓ
BELEESÉS	MEGÉDESÍTŐ
ELCSERÉL	MEGSARKAL
ELESIK	MINTÁZÁS
ELINTÉZ	NÉHOL
ELTITKOL	NYESŐ
ERDŐÉGÉS	NYITÓ
ÉLTET	OLTÁS
FŐEMLŐS	ŐRSÉGVÁLTÁS
GYÉRÍTÉS	REZZENŐ
GYÓGYSZER	ROMLÉKONY
ISMÉT	SORSTÁRS
ISZONY	SPORTOL
ÍRÓGÉP	SZÁMOL
KÁTYÚ	SZELÉS
KEZELTET	TÁSKA
KÉPEZŐ	VÉREB
KIBALLAG	VONAGLÓ
KIFEN	

T	M	E	G	S	A	R	K	A	L	K	O	N	Y	I
Ő	I	Ő	R	S	É	G	V	Á	L	T	Á	S	K	A
Y	N	O	K	É	L	M	O	R	T	O	T	É	I	S
Ő	T	E	T	L	É	B	N	P	M	Y	H	G	F	Á
N	Á	B	Z	E	S	G	A	E	É	I	Ú	É	E	T
Y	Z	R	E	Z	S	Y	G	Ó	Y	G	Z	Ő	N	L
E	Á	K	Á	S	E	É	L	Ó	N	I	Ó	D	Á	O
S	S	M	E	G	D	R	Ó	T	O	Z	Ó	R	T	T
Ő	O	É	I	E	L	Í	E	I	Z	N	E	E	Í	R
L	R	T	S	B	Ő	T	C	Y	S	T	T	L	É	O
M	S	Í	M	E	Z	É	T	N	I	L	E	E	L	P
E	T	L	É	R	E	S	C	L	E	N	C	S	É	S
Ő	Á	L	T	É	P	L	L	Z	S	E	T	I	K	V
F	R	Á	E	V	É	A	E	L	T	I	T	K	O	L
Z	S	Ő	D	Ő	K	K	I	B	A	L	L	A	G	I

A megfejtéseket a kozhir@kozlekkar.hu e-mail címre várjuk
2013. október 11. (péntek) éjjelig!

A rejtvény megfejtését beküldő olvasóink között két darab páros jegyet (összesen tehát négyet) sorsolunk ki a Szkéné Színház október 18-19-én, 19 órakor kezdődő, Öngyilkos érzelmek című előadásaira

Nem mi mondtuk...

Rovatunkban tisztelt oktatóink legnépszerűbb mondataiból gyűjtöttünk össze egy csokorra valót.

- | | |
|--|--|
| „Fázis a VIK-eseknek a befalazott malacnózi.” | (Anyagismeret) |
| „Kecskének is van szakálla, nekem is van...” | (Anyagismeret) |
| „Idejött logisztika MSc-re, első óra után odajön, hogy mi az a logisztika? Ez folyik a csapból is. - ANYÁD!” | (Logisztikai rendszerek) |
| „Nomen est omen. Ahogy a művelt francia mondja, akinek latin volt az anyja.” | (Anyagismeret) |
| „Hogy hívják ezeket a főiskolákat? Ja igen, Óbudai Egyetem!” | (Informatikai rendszerek üzemeltetése) |
| „Bűvész keveri kanállal a kávé, kiveszi, villa. És mindenki el volt hűlve. Frászt! Ismeri a fázisdiagramot!” | (Anyagismeret) |
| „Nem azért tanuljuk a matematikát, mert hasznos, hanem hogy elérjük Istent!” | (Matematika) |
| „A vasút mindekit érdekel, csak valaki letagadja...” | (Az ETCS vonatbefolyásoló rendszer) |
| „Nem pingelni kell az e-mail szerver, hanem levelet kell neki küldeni.” | (Informatikai rendszerek üzemeltetése) |
| „Legyenek szívesek balról jobbra, fentről lefelé, és a papírnak legfeljebb két oldalára írni!” | (Közlekedés-gazdaságtan) |

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

- Meghívlak egy kisfröccsre!
- Köszönöm, de nem akarom ke-
verni...

- Miért, mit ittál eddig?
- Nagyfröccsöt.

- Miért olyan zöld az arca, Jean?
- Egész úton a menetiránynak
háttal kellett utaznom, és én azt
nem bírom.

- Miért nem kérte meg a szem-
ben ülőt, hogy cseréljen helyet ön-
nel?

- Én akartam, de nem ült ott
senki.

Tegnap este egy csodálatos ro-
mantikus filmet néztünk a feleségem-
mel. Feküdtünk az ágyban, átadtuk
magunkat az érzelmek sodrásának,
amikor egyszer csak a film közepén, a
párom odafordult hozzám és így szólt:

- Te vagy a legidegesítőbb, leg-
elviselhetetlenebb bunkó pa-
raszt, akit a Föld valaha a há-
tán hordott, hogy dögölnél meg!
Bevallom ez annyira váratlanul ért,
hogy kiesett a kezemből a vuvuzela...

A budapesti metróvonalak olya-
nok, mint a dimenziók:

- Az első hármát mindenki ismeri.
- A negyedik láthatatlan és meg-
foghatatlan. Az időt szokták emle-
getni, ha szóba kerül.

- Az ennél nagyobb sorszámuak-
kal csak az örültek és a szakemberek
foglalkoznak.

A férj nagyon rossz hangulatban,
késő este ér haza. Gyorsan megva-
csorázik, lefekszik, és a feleségéhez
bújik.

- Drágám, ma nem lehet. - szól
a hitves.

- Mi van már?! - háborog a férj.
Ma minden nő összebeszélte?!

- Nagy, fehér, és nem tud fára
mászni, mi az?

- Hűtőszekrény.

Megbetegszik a férj. Feleségé-
vel elmegy az orvoshoz. Az orvos
megvizsgálja, majd behívja a fele-
séget egy négy szemközti beszélge-
tésre.

- Asszonyom, a férjének megár-
tott a stressz. Segítenie kell neki.

- Hogyan segíthetek?

- Először is a táplálkozás: min-
den reggel főzzön zsírmentes ételt,
ebédre húst, vacsorára sok gyümöl-
csöt. Aztán a pihenés: ne veszeked-
jen vele, ne kritizálja. Lehetőleg sok
meccset nézessen vele. Fontos a sok
szex is. Ne szóljon neki erről a be-
szélgetésről, mert ez tovább ronta-
ná a helyzetét. Ha ezt a következő
pár hónapban betartja, a férje meg-
gyógyul, ellenkező esetben sajnos
meghal.

Visszamegy a feleség. Férje
megkérdezi:

- Na, mit mondott a doki?

- Azt, hogy meg fogsz halni!

Székely meg a fia elhatáro-
zák, hogy vadászni mennek. Más-
nap felpakolják a puskát a sze-
kére, el is indulnak a Hargitára.
Meglövik a medvét ám, hazafelé
menet az öreg székely megszom-
jazik.

- Fiam beugrok ide a kocsmá-
ba egy kupica fenyővízért, addig te
vigyázz a szekérré meg a medvére.

Kis idő múlva kijön, látja, hogy
sehol a medve.

- Fiam, hol a medve?

- Milyen medve édesapám?

Bambán néz az öreg, majd düh-
ösen kérdőre vonja a fiát.

- Na ide figyelj, tegnap elhatá-
roztuk, hogy medvére megyünk. Így
volt fiam?

- Így volt, édesapám.

- Reggel felmentünk a hava-
sokba. így volt fiam?

- Így volt, édesapám

- Meglőttük a medvét. így volt
fiam?

- Így volt, édesapám.

- Feldobtuk ide a szekérré. így
volt fiam?

- Így volt, édesapám.

- Megálltunk itt a kocsmá előtt,
hogy igyak egyet. így volt fiam?

- Így volt, édesapám.

- Meghagytam, hogy vigyázz a
medvére. így volt fiam?

- Így volt, édesapám.

- No, akkor, hol a medve?

- Milyen medve?

Két haver iszogat a kocsmában.
Egyik felest küldik le a másik után,
amikor egyikük hirtelen hanyatt esik
a székről és mozdulatlanul elterül a
padlón. A haverja odaszól a csaposnak:
- Látja, ez a haverom! Mindig
tudja, mikor kell abbahagyni!

Nagypapa mesél az unokáinak a
háborús emlékeiből:

- Egyszer egy teljes századot
tettem harcképtelenné, teljesen
egyedül!

- Tényleg? Tüzér voltál?

- Nem, szakács...

Ül a sas a sziklaormon. Hirte-
len leveti magát a mélybe, majd a
föld felett néhány méterrel kicsapja
a szárnyait és visszaszáll a sziklára.
Látja ezt a sólyom. Odarepül hozzá
és megkérdezi:

- Te, sas, mit csinálsz?

- Lazulok.

- Azt hogyan kell?

- Lefeszített szárnyakkal zu-
hansz, majd a föld felett néhány
méterrel kinyitod a szárnyaid és fel-
repülsz.

- Húúúú, ez nagyon jó - mondja
a sólyom -, te sas, lazulhatok veled?

- Persze. Lazuljunk együtt.

Arra megy a róka, és látja mit
csinál a sas és a sólyom. Odamegy és
megkérdezi:

- Mit csináltak srácok?

- Lazulunk - válaszolják.

- Azt hogyan kell? - kérdi a róka.

Elmondják neki, majd a róka
csatlakozik. Leugranak.

Egyszer csak repülés közben
megkérdezi a sas a rókát:

- Te róka, tudsz repülni?

- Nem.

- Húú de laza...

Építkezésen az egyik munkás
üvöltve rohángál. A főnöke megkér-
dezi:

- Mi az Józsi, miért üvöltesz?

- Egy téglá ráesett a lábamra.

- Jaj, ne nyavalyogj már, tegnap
a Ferire rádólt az egész fal, és meg
se mukkant.

- Hogy hívják az öreg varázslót?

- Csiribá!



BME EGYETEMI NAPOK
www.egyetemnapok.bme.hu

MűTér



VÁLTSD ÉLMÉNYRE A PILLANATOT!

OSZD MEG A FOTÓIDAT, CSETELJ ÉS BÖNGÉSSZ
KEDVEDRE TELEKOM LIKE DÍJCSOMAGOKKAL!

Válaszd Like 300 díjcsomagodhoz a Net&Roll
1 GB LTE limitbővítő opciót, így 1 GB-tal
növelheted adatforgalmadat!

www.telekom.hu

NET&ROLL 1 GB LTE
LIMITBŐVÍTŐ OPCIO
790 FT-OS HAVIDÍJJAL
2 HÓNAPIG

T..

EGYÜTT. VELED

A Net&Roll 1 GB LTE havi díj akció 2013. augusztus 1. és október 31. közötti megrendelés esetén érvényes. A 2 hónapos akciós időszak után az opció havi díja 1000 Ft. A Like díjcsomagok egyetemistaként vagy főiskolásként az aktiválás időpontjától számított 2 + 2 évig vehetők igénybe, egy diákigazolvány egy Like díjcsomag használatára jogosít. A Like díjcsomagok új havidíjas előfizetesként vagy Dominóról való váltással érhetőek el.