



Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem
Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar Hallgatói Önkormányzat 2013.nov.77/3



Tartalom

Miről is olvashatsz?

- 03 Főszerkesztői jegyzet
- 03 Impresszum
- 04 Hírek
- 05 Bemutakozik a Hallgatói Képviselő - Rupp Ferenc Ádám
- 06 A katedra másik oldalán - Interjú Dr. Galambosi Frigyessel
- 08 Baross Rádió - Összeköt minket!
- 09 Kikapcs
- 10 Komoly pohár
- 11 bALEKkeresztelő gólyaszemmel
- 12 Szélesre tárjuk az iskolaajtót
- 13 Szakkolláza la mamut
- 16 A Honvédkórház robotjai
- 17 Brüsszeli repüléstörténeti múzeum
- 18 A 10 legcsúnyább autó az én szememmel
- 20 Az idő pénz: kártérítés a vasúton
- 21 Hungaroring eseménynaptár 2014
- 22 Veterán-valóság 2013
- 23 Oldtimer show 2013
- 24 Kőlcson bringa visszajár?
- 26 Dunai sétahajókázás
- 26 Deerhunter: Monomania
- 27 Szemfényvesztők
- 27 Partli Nagy Lajos: Bivaly-szuffé
- 28 Kollonyha
- 29 Nem mi mondtuk...
- 29 Így itunk mi
- 30 Rejtvény
- 30 Humor



13



9



12



17



30

20



23



24

Főszerkesztői jegyzet

Kedves Olvasó!

Egy átlagos hétköznapi délután az egyetemről hazaérve beültem a számítógép elé, megnyitottam az e-mail fiókomat és nagyon megörültem. De utazzunk vissza egy kicsit az időben.

Már a közlekkarral való első találkozásom - a gólyatábor - során nagyon jó érzéssel töltött el, mikor Dr. Buza Gábor tanár úr a kötelező programok után is ott maradt a hallgatók között, éjszakába nyúlóan mesélte a történeteket, és ismertetett meg minket észrevétlenül is a diák hagyományokkal, a karon jelen lévő emberi és szakmai értékekkel. A gólyatábor után a legtöbb kari eseményen is szembetűnt, hogy oktatóink milyen jó viszonyt ápolnak a hallgatókkal, részt vesznek a szakestélyeken, a szakmai programokon és sokak örömeire például igen szórakoztató áltudományos előadásokat tartanak a Kari Napok alkalmával. Ezek az események nekem egyrészt azt jelentették - és jelentik a mai napig -, hogy az oktatók jól érzik magukat a hallgatók körében, és szívesen vesznek részt a rendezvényeken; másrészt pedig, hogy némi nevelő céllal is vannak jelen. Egy kicsit az előadásokon és gyakorlatokon kívül is megpróbálják jó irányba terelgetni a diákságot, esetleg átadni a saját egyetemi élményeiket. Szerencsére ez a szokás - bár úgy érzem, kissé hanyatlani látszik - még a mai napig is fennáll.

Azonban van egy fórum, ahol korábban a jelenleginél több alkalommal nyilatkoztak meg oktatóink. Ez a fórum pedig a Közhír. Nem tudom, hogy pontosan minek köszönhető, hogy régebben több tanárunk osztotta meg

véleményét, szakmai tartalmú írását újságunk hasábjain, mindenesetre úgy gondolom, hogy az olvasók manapság is kíváncsiak lennének az előadásokon, jegyzeteken túlmutató oktatói megnyilvánulásokra.

Amikor az e-mailjeim között megpillantottam és elolvastam egy kedves oktatónk levelét, nagyon megörültem, ugyanis a Hallgatói aranyköpések cím alatt a következő szöveg fogadott:

„Szerintem mindenki szívesen olvassa az újságban sok-sok éve rendszeresen megjelenő oktatói aranyköpéseket. Már régóta foglalkoztat a gondolat, hogy hasonlót lehetne készíteni a hallgatók szájából, azaz tollából származó gondolatokból: „zh-aranyköpésekből”. Hiszen ezek - szórakoztató voltuk mellett - olykor nagyon tanulságosak is tudnak lenni...

Amennyiben támogatják az ötletet, indításként máris küldök mellékelve egy válogatást az aktuálisan javított zh-kból. Remélem, idővel más kollégák is csatlakoznak a kezdeményezéshez, és ebből is egy hasonló szép hagyomány válik.”

Ezúton szeretném a szerkesztőség nevében megkérni a kar oktatóit, hogy jegyezzék fel a hasonló aranymondásokat, és küldjék el a kozhir@kozlekkar.hu e-mail címre, valamint hogy a régi szokásokat felidézve időről időre osszák meg gondolataikat a Közhír hasábjain.

Laca



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 MTI Zsolt

Kari lap felelős:
Somogyi Soma József

Főszerkesztő:
Majkut MegintÉjfél László

Főszerkesztő helyettes:
Ádám Csészi Zsuzsa

Rovatvezetők:
Ádám Imádomazújkanapét Zsuzsa
Bortei-Doku Közlegavég Shaun
Stefán 185Perc Péter
Zentai VégreVanFüggöny Zsófia

Tördelőszerkesztő:
Darázi IPG István
Munkácsi Sosevolt Kristóf
Révész János

Olvasószerkesztők:
Mentés SaveAss Dorina
Tenk Megrendezésrekerül Csaba
Onódi Péter

Terjesztési felelős:
Ernszt Anita

Írták még:
Balogh Bianka
Boczor Eszter

Bozsik Akaromvisszaakanapém Balázs
Heuer Survivor Dániel
Dr. Komócsin Zoltán
Mészáros Fülesbagoly István
Patthy MárMegintTe? Gellért
Somogyi Binyu Imre
Strausz Nemvagyokgépész Péter
Várhelyi Márton

Design, Fotó:
Kiss Fanni Flóra
Kersity Milán
Zsákai TaláljKiVmit Balázs

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

Hírek

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

Gyűrűrendelés

Idén is lehetőség van gyűrűrendelésre a Gyűrűavató Szakestélyre. Az igényeket a Hallgatói Irodában lehet leadni nyitvatartási időben hétfőtől csütörtökig 16:30 és 19:30 között. A gyűrűrendelés határideje: 2013. november 20. A rendelés menete a kozlekkar.hu oldalon olvasható.

Plakát pályázat

A Hallgatói Képviselő és a Műterem Médiakör pályázatot hirdet aktív hallgatói jogviszonnyal rendelkező hallgatók részére a 2013. december 20-án megrendezésre kerülő Karácsonyi Bál kreatív anyagainak megtervezésére. A pályázaton való részvételhez szükséges nevezéseket a zsakai.balazs@kozlekkar.hu címre kell leadni 2013. november 18-ig. A pályázati kiírás és a nevezéshez szükséges adatlap a kozlekkar.hu oldalon érhető el.

Logisztikai csapatbajnokság

Nagyvállalatok Logisztikai Vezetőinek Klubja országos szintű **Egymillió Forint Összdíjazású Logisztikai Csapatbajnokságot** hirdet. a felsőoktatási intézmények nappali tagozatos hallgatói részére. A részletes versenykiírás a kozlekkar.hu-n érhető el.

Hajtányverseny szabályzat

A 2014-es X. Hajtányverseny kiírása már elérhető a www.szakkollegium.com oldalon, a hajtányverseny fül alatt. **A versenyen való indulás feltétele a következő időpontok betartása:**

2013. december 18.: A hajtány terveinek bemutatása. A tervben szereplő rajzhoz a járműnek - jellegében és általános felépítésében - nagymértékben hasonlítani kell. Az elküldött tervek mellé a nevezési lapot is mellékelni kell.

2014. február 26.: „Guruló-próba”, a hajtány alvázának és kerekeinek előzetes szemléje. A hajtás-lánc bemutatása nem kötelező.



2014. április: A XXXIII. Közlekkari Napok gépátvételi szemléje, a kész hajtány bemutatása a verseny előtt a Baross Gábor Kollégium kertjében.

A nem teljesített határidők jogvesztőek a nevezés szempontjából.

I. szakmai találkozó

2013. november 18. 14:30 és 16:30 között „Építési folyamatok kutatása a logisztikai és informatikai jellemzők javítása érdekében

projekt” címmel kerül sor a BME Anyagmozgatási és Logisztikai Rendszerek Tanszék vezetésével folyó KTIA-AIK-12 projektben eddig elért főbb eredmények bemutatására, valamint a kapcsolódó szakmai vitára.

A szakmai találkozón előadás tart Dr. Bohács Gábor tanszékvezető egyetemi docens, Dr. Bóna Krisztián tanszékvezető egyetemi docens, Dr. Kovács Gábor egyetemi adjunktus, Gyimesi András tanársegéd.

A részvétel a korlátozott férőhelyek miatt regisztrációhoz kötött!

Bográcskör tagtoborzó

A Bográcskör november 21-én 17 órától tartja főzéssel egybekötött féléves tagtoborzóját a Baross Gábor Kollégium kertjében.

Hagyományörző Kör tagfelvétel

A Közlekkari Hagyományörző Öntevékeny Kör november 18-án 19 órakor tartja a tagfelvételt a Baross Gábor Kollégium Landler termében.

Nyílt nap a BME-n

A BME 2013. november 22-é rendezi meg Nyílt napját a középiskolás diákok számára. Az oktatás ezen a napon szünetel az egyetemen.

Angyalföldi kocsiszn látogatás

A Közlekedésmérnöki Szakkollégium 2013. november 19-ére látogatást szervez az angyalföldi villamos kocsisznbe. Jelentkezni a varhelyi.marton@kozlekkar.hu e-mail címen lehet. A programmal kapcsolatos részletek a szakkollégium facebook oldalán olvashatók.

Zsolt



Bemutakozik a Hallgatói Képviselő- Rupp Ferenc Ádám

A sport és kultúrfelelős képviselőnk nem mindennapi életet él. Mindamellet, hogy az egyetem padjait koptatja, önkéntes polgárőr és lelkes újságíró is egyben.

Mesélj magadról röviden, kérlek! Mivel töltöd a napjaid?

1992. július 7-én születtem Budapesten. Van egy öcsém és egy kutyám. Igazából a kutya az öcsémé, de én viselem gondját. Hatosztályos gimnáziumba jártam, jól tanultam, tanulmányi versenyekre is jártam. A felsőpakonyi újságban vagyok szerkesztő, illetve önkéntes polgárőrként is tevékenykedem. A kar harmadéves hallgatója vagyok, illetve sport- és kultúrfelelős hallgatói képviselő.

Milyen feladatokat látsz el sport és kultúrfelelősként?

Ez egy eléggé összetett dolog, már csak azért is, mert a sport- és kultúrélet a BSc rendszerben kevesebb hangsúlyt kap. A semmiből csinálni valamit eléggé látványos, viszont nagyon sok erőfeszítést igényel, hogy egy új program felkeltse az emberek érdeklődését és aktívan részt is vegyenek benne. Az Iron Hook egy tradicionális dolog a karon, a megszervezése már-már rutinszerűen megy. A sporteszközök bérbeadása két sportszertáros közreműködésével, az én felügyeletemmel történik. A bringakör eszközbeszerzését is én intézem. Két jó szakosztályunk van: a MAFC-Baross röplabdacsapat és a Közlek Henger kosárlabdacsapat. A velük történő kapcsolattartás, eszközök beszerzése, terembérlés, nevezések lebonyolítása is az én feladatom. Idáig a sportra próbáltam fektetni a hangsúlyt, például a konditerem új helyre költözött, az eszközöket felülvizsgáltuk, a kardióterembe új eszközök beszerzése van folyamatban egy pályázat keretén belül. Szeretnék erősebb és pingpongversenyeket indítani a karon. Azonban ezt meglehetősen megsgnylette a kultúr. Jelenleg Budapesten megtekinthető a Van Gogh Alive tárlat, ahova jó lenne elmenni, illetve tervbe vettük egy színházlátogatás szervezését, és egy HaBáros Ki-mit-tud? vetélkedőt is. Szeretném ha el tudnánk menni Bécsbe az adventi vásárra minél költség-hatékonyabban.

Hogyan jut időd a HK-ra és a tanulásra egyszerre?

Hogy őszinte legyek: sehogy. A személyiségemből fakadóan minden dolog nagyobb prioritást élvez, mint a tanulás. Pláne így, hogy kevés fix program van, mint például az Iron Hook. Mindenféle feladat, amit szeretnék megcsinálni, ami új, amit én találtam ki, azért lelkesedem és teljes erőbedobással fogom elvégezni, mert az nekem tetszik. Mivel a tanulást nem én találtam ki, nem én találom ki, hogy mit kellene megtanulnom, így magától adódik a dolog, hogy nem is fogok érte annyira lelkesedni.

és szerintem nem sokan tudnak róla, hogy egyáltalán van ilyen. A sport részeről pedig már említettem az erősebb ember versenyt, ami három számból állna: söröshordó cipelés, szkander- és fekvenyomóverseny. Ez egy házon belüli bajnokság lenne, amire ha elég ember jelentkezne és látnám az embereket a hajlandóságát, akkor akár egy tradicionális verseny is lehetne, amit félévente rendeznénk meg. Később ezt ki is lehetne egészíteni akár, egy amolyan pentatlon-szerű versenyre, ahol lenne a fent említett három szám, plusz biciklizés, futás. Ez még kérdéses. Szeretném, ha lenne foci szakosztályunk, tehát alapvetően nem csak az Iron Hook működne, ahol egy jót szórakozik az ember, hanem lenne 8-10, akár 20 ember, akik rendszeresen eljárának edzésre, foglalkoznának vele, elindulnának a



Posztodat tekintve milyen terveid vannak a jövőre nézve?

Mint már korábban említettem, a bécsi kirándulás most körvonalazódik. Egyelőre csak egy busszal szeretnénk menni, de ha bejön és tetszik az embereknek, akkor megpróbálnék minden félévben egy-egy nagyobb kirándulást szervezni érdekes helyekre, teszem azt Krakóba vagy nyáron, ha van rá igény, egy közös bulinyaralásra. A kultúrra vonatkozóan szeretnék nagyobb hangsúlyt fektetni a színházlátogatásokra, illetve bármilyen sportesemény látogatására. Örölnék neki, ha valamilyen szinten ki tudnánk járni a MAFC-Baross és a Közlek Henger meccseire, tekintve, hogy minket képviselnek

„A kultúrra vonatkozóan szeretnék nagyobb hangsúlyt fektetni a színházlátogatásokra, illetve bármilyen sportesemény látogatására.”

Műegyetemi Villanyfényes Bajnokságon ezzel a Közlekes csapattal. Ezek ugyan csak rövidtávú tervek, de ezeknek a megszervezése is sok időt és energiát igényel.

Pityu



A katedra másik oldalán – Interjú Dr. Galambosi Frigyessel

Van egy oktató, aki nem fél kimondani a véleményét. Az oktató, akire legtöbb diákja tisztelettel felnéz, és akinél még a leghomályosabb tekintetek is olykor kitisztulnak egy-egy mechanika gyakorlat során. Ő Dr. Galambosi Frigyes, akinek jegyzetéből ezrek világosodtak már meg statika tanulás közben.

A hallgatóság körében úgy hiszem, Ön a legkedveltebb oktató a mechanikát tanítók közül; meséljen kérem arról, milyen volt az idáig vezető út?

A tanítói vénát valószínűleg örököltem, hiszen apám általános iskolai tanító, nagybátyám pedig ugyancsak oktató volt ezen az egyetemen. Az egyetem befejezése után a Mechanika Tanszéken helyezkedtem el. Ebben az időben minden itt dolgozó diplomásnak kötelezően kellett tanítani akkor is, ha nem volt oktatói státuszban.

Az ötéves képzés alatt lényegesen több mechanikát oktattunk mind tananyagban, mind pedig óraszámban. A statika tárgyat az én hallgatói időmben 4 óra előadással és 4 óra gyakorlattal tartották. A tananyag a mai napig lényegében ugyanaz, de a ráfordított idő jelentősen lecsökkent.

1976-ban, amikor a Tanszékre kerültem, 15 főállású mérnök oktatott évfolyamonként kb. 200 hallgatót. Abban az időben - a járműipar igen sok területen termelt - a tanszék dolgozói aktívan vettek részt a hazai járműipari fejlesztésekben. Ennek ellenére nem volt előre kihirdetett fogadóóra. Amikor a hallgató betévedt a tanárához, az letette munkáját és segített megoldani a problémát, esetleg konzultált.

Atanszékvezetőnk - Dr. Michelberger Pál - megkövetelte, hogy minden oktató legyen képes bármilyen tárgyat tanítani. Így néhány év alatt mindenki beletanult a tanszék összes tárgyának oktatásába. Ő valóban vezető volt, a tudományos munkásságával, a gyakorlati ismereteivel, a szigorával, a segítőkészségével, az emberségével.

Az akkori kollégáim zöme lassan véglegesen távozott az oktatói pályáról. A létszámmal együtt megváltozott a tanszék légköre is. Megkezdődött a fogadó órák időszaka.

Korábban rendszeres időszakonként jegyzeteket kellett írni. Ezek a jegyzetek a kari oktatási sajátosságokat figyelembe véve készültek. Az egyes félévek szigorúan egymásra épültek. Előre meghatározták, hogy az egyes szakokon mit kell tanítani. Tudták, hogy mitől mérnök a mérnök. A mechanika oktatását egy félévvel megelőzte a matematika oktatása. Ráadásul kérhettük, hogy olyan ismereteket tanítsanak, amelyek elengedhetetlenül szükségesek a mechanika elsajátításához. Ma ez sajnos nem így van.



Megváltozott a hallgatók hozzáállása is. A középiskolából - bár kitűnő eredménnyel végezték el - lényegesen kevesebb tárgyi ismerettel érkeznek. Zömük nem tanult differenciál- és integrálszámítást, koordináta-geometriát, vektoralgebrát. Az alap trigonometrikus függvények gondot okoznak, nincs térlátásuk.

Mivel a BSc képzés bevezetésével az eddigi 5 éves képzés tan-

anyagának jelentős részét bezsúfoltuk 3,5 évbe, továbbá szabadon választható tárgyakat iktattunk be, valamint lecsökkentettük a félévi óraszámot, nincs idő elmélyülten foglalkozni egy-egy tárggyal.

Az oktatás devalválódott. Jelenleg, amikor egy egyetemi oktató havi 140.000,- Ft körül visz haza, miközben a frissen végzett hallgatója ennek kétszereséért tud elhelyezkedni, el kell gondolkodni, hogy mit várjunk el az oktatótól. Előírhatunk tudományos fokozatokat, cikkek garmadáját, az oktatáshoz való hozzáállása nem lesz igazi. Ennek köszönhető, hogy fiatal oktató ritka, mint a fehér holló. Nekünk jelenleg 4 főállású oktatóval kell megoldanunk a kar mechanika oktatását, többek között a több mint 600 fős első évfolyam esetében is. A körülbelül 100.000 Ft-os tanársegédi fizetés sem vonzó.

Az, hogy én még itt tanítok annak köszönhető, hogy korábban igen jól éreztük magunkat az oktatásban. Eredményeket tudtunk elérni és örültünk, büszkéek voltunk, ha olyan fiatal került ki a kezeink közül, akik megállták helyüket a nagy autógyárak mérnökei között is. Ma ez a lendület visz még bennünket. Fiatal kollégáimnak üzenem, hogy megfelelő alázattal álljanak az oktatáshoz. Ahhoz nem csak tudás kell, hanem elhivatottság és a másik ember tisztelete is. Tiszteljük, segítsük a hallgatókat, de követeljük is. Mindenben mutassunk személyes példát!

A tanszéken oktatott tárgyak a diákok számára legtöbb esetben nehézséget okoznak, nagy százalékuk gyakran újrafelvételre kényszerül. Hol a hiba? Miben látja Ön a legnagyobb problémát?

A felvettek matematikai, fizikai ismereti mélyen a 70-es évek szintje alatt van. A középiskola nem tanít meg arra, hogyan lehet könnyen tanulni. A kötetlenség felelőtlené teszi a hallgatókat. Lényegesen csökkentek a heti óraszámok. A tárgyak száma megemelkedett, így az egy tárgyra jutó órák száma csökkent. A tárgyak egymásra épülése nem jó és az oktatói hozzáállás is megromlott. Ma már csak munka az oktatás, nem hivatás...

Ön is autógépészként végzett, legjobb tudomásom szerint, ma is szakmájában tud tevékenykedni. Mi szükséges ahhoz, hogy akár a járműmérnökök, akár a másik két szak végzett mérnökei megfelelő, elismert álláshoz juthassanak a diploma megszerzése után?

A legfontosabb, hogy már a középiskolában készüljön a pályára. Ha műszaki egyetemet szeretne végezni, akkor a reáltárgyakat minél jobban tanulja meg. Nem csak az érettségi fontos, hanem a tudás is.

A választott szakot szeresse, akarja a tudást. Kövessen el mindent a több ismeret megszerzése érdekében. Tudom, hogy fontos az oktató személye is, de ne neki tanuljon, hanem magának.

Az elméleti tudás mellé szerezzen gyakorlatot is. Keressen kapcsolatot olyan oktatókkal, akik rendelkeznek ipari gyakorlattal, próbáljon szabadidejében olyan cégeknél dolgozni, ami belevág a szakmájába. Az elismert állások száma hazánkban elég kevés. A tudás mellé elengedhetetlen a megfelelő kapcsolatrendszer is. Ezen kapcsolatok megszerzésére már az egyetem alatt törekedni kell. Részt kell venni külföldi részképzéseken, ahol a nyelv gyakorlása mellett a kapcsolatok megszerzésére is törekedni kell.

Még az összevonások előtt, mikor Járműváz- és Könnyűszerkezetek Tanszék név alatt dolgoztak, is köztudott volt, hogy az oktatói utánpótlással nagy gondok vannak. Van kilátás ennek megoldására, esetleges enyhítésére?

Jelen körülmények között nincs. A tanszék létszámának csökkenésekor a mindenkori dékán minden esetben elvonta a tanszéktől a felszabadult pénzalapot. A munka egyre nőtt, a tanszék létszáma egyre csökkent. A dr. Michelberger Pál tanszékvezetése után az aktuális tanszékvezetők nem fordítottak elég figyelmet a fiatalok megbecsülésére. Sok fiatal megfordult nálunk, de néhány év betanulás után kimentek az iparba, mert ilyen fizetések mellett nem mertek családot alapítani.

Sajnálatosnak tartom, hogy az összevont tanszéki értekezleten elhangoztak olyan vélemények, hogy



kérjünk át más tanszékekről oktatókat mechanikát tanítani. Elég, ha csak két órával a hallgató előtt jár tudásban az oktató. Ez a hozzáállás néhány évtizede még nem hangozhatott volna el!

Mindaddig, amíg az oktatók anyagi megbecsülése nem változik, a fiatalok csak addig maradnak a tanszékeken, amíg valaki biztosítja számukra a megfelelő háttérrel.

"Fiatal kollégáimnak üzenem, hogy megfelelő alázattal álljanak az oktatáshoz. Az oktatáshoz nem csak tudás kell, hanem elhivatottság és a másik ember tisztelete is. Tiszteljük, segítsük a hallgatókat, de követeljük is. Mindenben mutassunk személyes példát!"

Lehet ez feleség, férj, szülők. Ezek közül is sokan csak ugródeszkának tekintik az egyetemet, ahonnan tudományos fokozattal könnyebb továbblépni.

A jövőre vonatkozó finanszírozási elképzelések tovább fogják rontani a helyzetet. Megjelennek a klaviatúra-virtuóz oktatók, akik csak prezentáció kivetítésével tudnak előadni, rajzolni a táblára képtelenek és gyakorlati ismereteik nincsenek. Régen a BME nagy öregjeinek nem volt semmiféle tudományos fokozatuk.

Ennek ellenére elismert gyakorlati szakemberek voltak, akik a tudásukat a mindennapi élet problémáinak megoldása közben szerezték és nagy sikerrel adták át a fiataloknak.

A II. világháború és az '56-os események miatt külföldre került fiatal mérnökeink vagy mérnök je-

lölteink szinte kivétel nélkül megállták a helyüket.

A mai fiatalok jelentős hányada erősen fontolgatja, hogy jövőjét külföldön próbálja a későbbiekben megalapozni. Mi a véleménye az efféle hozzáállásról, s mit gondol, a karon szerzett diplomával és tudással megállhatjuk helyünket valamelyik fejlettebb országban?

A meghirdetett ismeretek elsajátítása után, valamint a megfelelő nyelvek ismeretében, továbbá néhány gyakorlati ismeret birtokában úgy vélem, megállhatják helyüket bárhol. Korábban a BME-n végzett mérnökök tudását elismerték, legfeljebb valamilyen nyelv tudásához kötötték a diploma elismerését. Ma a helyzet kicsit rosszabb.

Hogy ki hol tud boldogulni a mai világban megjósolhatatlan. Lehet külföldön is dolgozni, de mindig érezni fogják a haza hiányát. Lehet, hogy jobb anyagi körülmények közé kerülnek, de a hazaiak szemében mindig külföldiek lesznek.

Tudna jó tanácsot adni ahhoz, hogy - függetlenül attól, hogy itthon vagy külföldön - igazán jó szakemberré váljunk, s boldoguljunk a nagybetűs életben?

Tanulni, tanulni, tanulni és megfelelő alázattal állni a munkához. Ne azzal foglakozzanak, hogy neki ezt meg ezt miért kell megtanulni. Hogy mire lesz szükség az életben, azt előre nem tudhatjuk.

Zsu



Baross Rádió – Összeköt minket!

A Baross Rádió életében minden új félév apróbb változást hoz. A műsorok megújítása mellett a rádió zenei arculata is folyamatosan változik. A következő sorokban a Baross Rádióban hétről-hétre elhangzó műsorokról olvashattok.

Mozgalmasan telt a tavaszi félév a rádiósok számára. Az előző félév legnagyobb kihívását az EFOTT Rádió megszervezése jelentette amellett, hogy ti, rádióhallgatók napról-napra a megszokott minőségben és színvonalon hallgathassátok kedvenc rádiótokat. A kis csapat állta a sarat, a Zánkán töltött egy hét során rengeteg dicséretet, elismerést zsebelgett be. Mi pedig büszkékké lehetünk arra, hogy 2013-ban a Baross Rádió volt az EFOTT rádiója!



Az őszi félévet önbizalommal telve, rengeteg új élménnyel és tapasztalattal kezdhette a rádió csapata. Több változás is történt a műsorstruktúrában. Zsu és StefiPeti abbahagyta a sikerműsornak számító Pajzán Szerda készítését, valamint Medo és Zsolti közös műsora, a hétfő délutánonként jelentkező Lazulj velünk! sem hallható már a Baross Rádió online frekvenciáján. Szerencsére nem csak műsorok megszűnéséről, hanem újak indulásáról is beszámolhatunk.

Hétfő

18:30-19:30 között hallgathatók Arnóczky Flóra, Domonkos Máté, és Boros Viktor közös produkcióját, a Nagyon Kígyót. Az általatok ajánlott

témákat boncolgatja a három műsorvezető, közben pedig napjaink legjobb dalait hallgathatjátok.

A trió után egy kvartett következik, méghozzá Somogyi Imre, Pappi Tamás, Benke Dániel, és Tarcsai Roland előadásában. A Fakepofák, a rádió autós magazinműsora 19:30 és 21:00 között jelentkezik. A benzingöz megszallottjai szeptember óta szolgáltatják az érdekességeket, például a Forma-1, vagy a WTCC világból.

Kedd

Este 20:00-tól jelentkezik az Ütköző, a Baross Rádió közszolgálati magazinja. Az egy órás műsoridő alatt érdekes beszélgetéseket, vitákat hallhattok, és ti is feltehetitek kérdéseiteket a Baross Rádió Facebook-oldalán.

Az Ütköző után Stefán Péter az aktuális magyar zenei csemegéket mutatja be a Magyar Tarkában este kilenctől egy óráig keresztül.

Szerda

18:00 és 20:00 között hasítja az étert Rontó Levente és Lindtner Andor Csaba műsora, a Rigalánc. A srácok szeptember óta jelentkeznek a zenei világ aktualitásait bemutató.

Csütörtök

Fölföldi Konrád, Peti Mihály, és Fehér Tamás műsora, a Hangár 18:00 és 20:00 között jelentkezik. A rock, és az alternatív irányultságú műsorban friss híreket hallhattok a zene világából. Őket követik a Baross Rádió rezidens lemezlovasai, Hubai Zsolt alias DJ Hubai és Morovian Már-

ton alias DJ Márton. A NightLife egy élő mixműsor a house és dance műfaj kedvelőinek.

Vasárnap

Este nyolc órától a hét lezárásként jelentkezik a Baross Rádió slágerlistája, a Baross TOP30. A rádió játszási adatai alapján összeállított listát érdekességekkel, interjúkkal fűszerezve mutatja be Dominik Zsolt. A műsor után a harminc dalból álló lista elérhető a rádió Facebook-oldalán. 22:00-kor indul a Fülpiszka Lőrincz Attilával. A magyar együtteseket, zenészeket bemutató zenei riportműsor ismétlése szombatonként 14:00-tól hallgatható meg a Baross Rádióban.

Újdonság, hogy minden hétköznap reggel 7 órától a Hidegindítót hallgathatók a legpörgösebb dalokkal, hogy könnyebben menjen az ébredés. Napközben éjfél napjaink legjobb felvételei szólnak. Éjfél után hajnali kettő óráig éjszakai üzemmódba váltanak. 2-től 5-ig a '80-as, '90-es évek slágerei a főszerep. 5-től két teljes órán keresztül a rádió rezidenseinek mixei szólnak. Minden nap páratlan órában a kari és közlekedési híreket, valamint időjárás előrejelzést hallhattok.

A rádió Facebook-oldalán böngészve is találhattok újadságot. A névjegy mellett a Live nevű applikációra kattintva tudjátok elérni az adást. Készül weboldaluk is, ahol rengeteg friss hírt, érdekességet olvashattok majd zenészekről, együttesekről és természetesen a rádió műsorairól, műsorvezetőiről.

Műsoraik mellett a rádió arculatát is folyamatosan fejlesztik. Új szignálok készülnek, illetve a régebbiek megújítása is folyamatos munkát ad a rádió technikusainak.

Ha kedvetek támadt rádiózni, vagy szívesen foglalkoznátok hangtechnikával, jelentkeztek a Baross Rádió csapatába!

Ha jelentkezni szeretnétek a Baross Rádió csapatába, írjatok a barossradio@kozelekkar.hu e-mail címre! Sok szeretettel várnak benneteket!

Zsolti



Kikapcs

A Programszervező Öntevékeny Csoport programajánlója

A kora őszi programok után kicsit megpihent a kar, lassan túl vagyunk az első zéháidőszakon is, eljött hát az ideje, hogy megint egy kicsit szórakozzunk, kicsit kiadjuk a bennünk felgyülemlett feszültséget, melyeket a beadandók, zéhák, elővizsgák, laborbeugrók gerjesztettek bennünk.

Kedvenc teázónkban, a HaBárban minden nap egy ünnep, mindig van valami apropó, hogy leüljünk egy üdítőre vagy sörre, és szusszanjunk egyet, kibeszélve cimboráinkkal az elmúlt nap eseményeit vagy az elkövetkező ránk váró megmérettetéseket. Hogy ne szürküljünk bele a hétköznapiak folyamába, november 14-én, csütörtökön mexikói partyt rendezünk nektek, úgyhogy elő a szombreroakkal, a színes poncsókkal, és tartsatok velünk egy hajnalig tartó buliban, ahol a sör mellett valószínűleg a tequila is literszám folyik majd, így sem szem, sem torok nem maradhat szárazon!

Tekintettel az egyre hűvösebb és csapadékosabb időjárásra, igyekszünk megkönnyíteni a dolgokat ruhátárunkkal, amelyet minden HaBár buli alkalmával elérhetővé teszünk számotokra a régi Hallgatói Iroda helyén (Baross Gábor Kollégium - bejáratától balra), ahol ingyenesen megőrizzük kabátotokat, esernyőtöket a buli végéig. Gondoltunk a dohányzókra és a szabad levegőre vágyókra is, ugyanis alkoholos italaikat megőrizzük kintlétük alatt, azokat sértetlenül visszaszolgáltatjuk, így elkerülhető a portással vagy esetleg a biztonsági őrökkel való konfliktus és összetűzés.

Bízunk benne, hogy amilyen sikeres volt látogatottság szempontjából a BALEKkeresztelő Szakestély,

ugyanilyen lelkesedéssel jöttök majd el a december 13-i Gyűrávató Szakestélyre is. Ez is éppolyan (ha nem nagyobb!) ünnep a selmeci hagyományokat őrzők körében, hiszen itt köszönhetjük mindazokat, akik hősiesen megvitták egyetemi csatájukat, és lassan végére érnek a Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Karon töltött éveiknek. Ők azok, akikre titkon mindnyájan büszkék (és irigyek) vagyunk, akik példaként állnak előttünk, és megmutatják, hogy igenis a végére lehet érni a tanulmányainknak - és nem csak abbahagyni, hanem befejezni is lehet az itteni képzést. Invitatio-kat a szakestély hetében a Hallgató Irodában nyitvatartási időben vásárolhattok hétfőtől csütörtökig 16.30-tól 19.30-ig.

Egy héttel később az adventi időszak végéhez közelítve, december 20-án újra találkozhatunk a gólyabállal összekötött karácsonyi bálon a Baross Gábor Kollégium dístermében. Első- és felsőéveseknek egyaránt minden évben különleges dátum a karácsonyi bál napja, hiszen gólyáink itt mutatják be hosszszas felkészülést követően táncos produkciójukat, itt teszik le a karhoz és az egyetemhez kötődő esküjüket, a felsőévesek pedig talán ezen a napon pihennek meg igazán a vizsgaidőszak előtt, itt tölthetnek el egy kulturált, jellegében a többi rendezvénytől különböző estét. Azon az estén mindenki felölti legszebbik gúnyáját, a fiúk előveszik jó modorukat, miközben táncra hívják kedves lányismerőseiket, és

a karácsonyfa előtt állva talán mindenkinek átfut egy pillanatra az a gondolat az agyán: „Istenem, a következő év legyen könnyebb!”.

Koncertekkel, kihelyezett HaBár-pulttal, welcome-drinkkel várunk benneteket, kívánjuk, hogy érezzétek magatokat nagyon jól, és szóljon ez az éjszaka a kikapcsolódásról, a pihenésről, az önfeledt szórakozásról!

Karácsony ünnepe után már



mindnyájan a mindig jól sikerülő újévi bulit várjuk, ezért hagyományainkhoz híven újra megrendezzük a HaBár-szilvesztert mint 2013 legutolsó, és 2014 legelső nagy buliját! A közlekesek színe-java jön el minden év végén az alagsori hepajra, reméljük, ez idén sem lesz másképp! Italakciókkal, pezsgővel, változatos zenéssel, reggelig tartó örülettel várunk titeket, számítunk rátok, bízunk benne, hogy éjfélkor egy jól összeszokott, ízig-vérig közlekes társasággal énekelhetjük a Himnuszt és köszönhetjük az új évet!

Amennyiben kedvetek támad segíteni nekünk, vagy programötleteitekkel felpezsdíteni a kari életet, várjuk jelentkezéseket a Programszervező Öntevékeny Csoportba. Érdeklődni a bozsik.balazs@kozlekkar.hu vagy a polgari.david@kozlekkar.hu e-mail címeken tudtok!

Zsolt Balázs



Komoly pohár

Az idei bALEKkeresztelő Szakestély Komoly poharát Dr. Komócsin Zoltán, karunk Dékáni Hivatalának korábbi vezetője, a Közlekedés- és Járműirányítási Tanszék oktatója tartotta.

Mélyen tisztelt balekkeresztelő szakestély, magas Presidium, legmagasabb Praeses!

Nagy öröm és megtiszteltetés, hogy köszönhetem a Szakestélyt, külön szeretettel üdvözölve a „végtelenül kicsiny, fekete, sárban fetregő porszemeket”, a pogányokat.

Ismereteim szerint a Selmeci Akadémián jött létre az az alá-fölérendeltségi viszonyrendszer, amely napjainkban is létezik. Ma már talán nem olyan szigorú ez a hierarchia, de fenntartására törekszik minden Firma és esetleg a pislákoló balekok is. Az általános mértékegység az egyetemen eltöltött idő. Fontos megjegyezni, hogy csak ez számít, és nem az, hogy ezen idő alatt hány sikeres szemesztert tudott az ember lezárni.

Amikor a karon az első szakestélyekre került sor, ez egy világos, átlátható időrend volt. Az európai felsőoktatási térséghez való csatlakozás, a bolognai folyamat útján haladás persze ezt is megkeverte. Valamikor az ötéves képzésben az ötödik félév környékén köszöntöttük a Firmákat, ami egyben afféle felező szakestély is volt. De hogy a három és fél évnek hol van a fele, az egy érdekes kérdés. Szerencsére egy biztos pont maradt: minden ősszel az egyetemre frissen beiratkozott hallgatók balek-oktatáson, majd balekvizsgán vesznek részt. Ezt követi a szakestély, melyre pogányokként érkeznek, de már balekként éneklük a szakestély végét jelző dalokat.

Remélem, már az eltelt percek is érzékeltetik számukra és az este végén teljes bizonyossággal érezni fogják, hogy a szakestély egy

Selmec szellemében megkeresztelt ember számára mindig ünnep. A barátság, kollegialitás, az egymáshoz tartozás ünnepe, melyre meghívást kapni mindig nagy megtiszteltetés.

Kérem, soha ne felejtsek el, hogy a szakestély olyan rendezvény, amely minden résztvevőtől bizonyos fokú aktivitást igényel. Ne kövessék azt a rossz példát, amikor valaki beül a szakestélyre, és arra vár, hogy őt szórakoztassák. Ellenkezőleg: a szakestély varázsa pont abban rejlik, hogy minél több ember készül komoly, vagy vidám, de mindenképpen a szakestélyhez kapcsolódó és fényét emelő felszólalásokkal.



A mai este fontos közreműködői a Firmává érett balekok. Ők azok, akik túl vannak már sok-sok próbatételen, az idősebbek még emlékeznek a Z épületnek is nevezett pokoli torony jó néhány emeletére, a J épület 4. szintjéről nem is beszélve.

Az alapigazságok közé tartozik, hogy a Firmák jelentik a fényt az éjszakában, ők fókuszálják a bölcsességet és a szeretetet, a tudást és

a jó kedélyt - egyetlen szóval a tökéletességet. Zsenialitásukon csak gyöngéd természetük tesz túl. Minden ezzel ellentétes megnyilvánulás csupán a balekok érdekeit szolgálja, és hatalmas erőfeszítést igényel a természet e remekműveitől.

Történelmi kutatásokból ismert, hogy a Firmák élete nem csak a szigorú szabályok felügyelete, a pogányok megvilágosítása és a kocsmái eszmecserék körül forgott. A Firma, ha jót akart balekjának, megismertette őt a lányos házakkal, ahol szép selmeci lányok mellett talán koszt is várta a szerencsés diákot, ha sikerült meghódítania egy kislány vagy egy gyermekét előnyösen férjhez adni igyekvő anyja szívét.

Ezek a folyamatok mára kissé átalakultak, de úgy gondolom, hogy a Firma ma is jót akar balekjának és megismerteti őt, ha nem is a „lányos” házakkal, hanem a tudás házaival. Bízom benne, hogy a Firma-balek kapcsolat nem korlátozódik csak a szakestélyekre, a HaBárra, hanem egy kicsit „szakmai” tartalmat is kap. Van abban valami varázslatos érzés, amikor évekkel az egyetem befejezése után, mondjuk, egy szakmai rendezvényen úgy találkozok valakivel, hogy büszkén mondhatom, régóta ismerjük egymást, ő a „balekom” volt.

Természetesen addig még a hamarosan balekká keresztelkedőkre rengeteg megpróbáltatás vár, melyek egy része talán a lélektani hadviselés kategóriájába is sorolható. Ezt megpróbálom egy ismert történettel megvilágítani:

Volt egyszer egy csoport béka, akik versenyezni akartak. Egy nagyon magas toronyba akartak feljutni. Sok néző gyűlt össze, hogy figyeljék a versenyt és bíztassák a békákat. Elkezdődött a verseny, de

a nézők közül senki nem hitt abban, hogy egy békának is sikerülni fog feljutni a torony csúcsára. Ilyeneket mondogattak:

„Oh, de fárasztó.” „Sosem fognak feljutni.” Vagy: „Semmiképp nem sikerülhet, a torony túl magas.” „Ez nem is nekik való!”.

A békák kezdtek lemaradozni. Egyetlen kivételével, aki élénken kapaszkodott felfelé. A nézők kiabáltak: „Ez túl fárasztó.” „Senki sem fog feljutni.”

Egyre több béka gondolta meg magát és fordult vissza. Csak az az egy haladt tovább kitartóan. Egyáltalán nem akarta feladni. Végül hatalmas ambícióval és kitartással, egyedül jutott fel a torony csúcsára.

Ezután a többi béka és a nézők is meg akarták tudni, hogyan sikerült neki az, amit mindannyian lehetetlennek hittek. Egy néző oda ment a békához és megkérdezte, hogyan volt annyi ereje, hogy feljusson a csúcsra. Ekkor derült ki, hogy a győztes béka süket volt.

Emberek lévén mi meghalljuk a bekiabálásokat a nézőtérről. De ha igazán akarunk valamit, ha meg



A selmeci eszmények (barátság, tisztesség, önzetlenség, őszinteség) örökérvényűek és a Szakestélyen kívül is fontosak, talán mondhatom, hogy egy életforma részei. Ha sikerül a saját életünk részévé tenni, akkor lesznek barátaink, lesz szakmai és emberi tartásunk, tekintélyünk.

E gondolatokkal kívánok a BALEKkeresztelő Szakestély minden ünnepelt főszereplőjének, résztvevőjének jó egészséget, kitartást a műegyetemi tanulmányaihoz, mindehhez segítő és megértő társakat, jó barátokat a diáktársak és az oktatóik közül egyaránt.

akarjuk valósítani a céljainkat, akkor meg kell tanulnunk a fülünket becsukni, amikor kell. Nem szabad meghallanunk azokat a hangokat, megjegyzéseket, amiket én most itt nem idézek, de attól tartok, bár még csak másfél hónapja kezdődött a tanév, többen is hallottak már.

Jó utat a közlekesnek! Vivát Szakestély! Vivát Praeses!

Komócsin Zoltán



bALEKkeresztelő gólya szemmel

A selmeci diákhagyományokon alapuló kari hagyomány-örzésről először a gólyatáborban hallottam.

Már az elejétől kezdve tetszett, hogy az ebbe a közösségbe tartozó diákok mennyire összetartóak, valamint az első kváziszakestélyen észrevettem, hogy a közöttük lévő kapocs talán túl is mutat egy egyszerű diákközösségen.

Ezért elhatároztam, hogy én is tagja szeretnék lenni ennek a közösségnek. Részt vettem mind az öt balek-oktatáson, és sikeresen abszolváltam a balekvizsgát is.

Ezután eljött a BALEKkeresztelő Szakestély napja. Már mindenki nagyon várta, hogy vajon milyen

aliasnevet kap a keresztanyjától, keresztapjától, valamint hogy vajon mi fogja helyettesíteni a szentelt vizet. A szakestély háromnegyedében mi még a sötétségben élő pogányok voltunk, így nem vehettünk részt az est lefolyásában. Természetesen mi is énekeltük a dalokat, de a komlószörp helyett még csak szénsavas üdítőket ihattunk. Elérkezett a keresztelkedés ideje. A cantusok intonálták a balekkeresztelő nótát és elindultunk a keresztzüleink felé korommal bekent arccal. Sejtéseink beigazolódtak a szentelt vizet bizony

a szakestély itala, a sör helyettesítette. Mindenki megkapta a neki járó adagot, amit nem elfogyasztani kellett, hanem bizony jól nyakon öntöttek minket vele. Megkereszteltek minket, a keresztneveinket beírták a lecke-könyveinkbe. Immáron mi is része vagyunk egy nagy közösségnek. Személy szerint nekem hatalmas megtiszteltetést jelent, hogy tagja lehetek ennek a társaságnak.

*Hemer Dániel
a. Survivor*



Szélesre tárjuk az iskolaajtót

November 22-én rendezik meg a gimnazisták által már hetek óta várt BME Nyílt Napot a Központi épület aulájában. Az egyre nagyobb népszerűségnek örvendő rendezvényről Tatár Gáborral, az Egyetemi Hallgatói Képviselőlet Nyílt Nap koordinátorával beszélgettem.

Köszöntelek, kérlek, mutakozz be az olvasóknak!

Tatár Gábor vagyok, ötödéves építőmérnök hallgató. Az építőmérnöki Hallgatói Képviselőlet alelnökéeként és június óta az Egyetemi Hallgatói Képviselőlet tagjaként dolgozom. Az EHK-ban a Nyílt Nap koordinátora, az Educatio szervezői és a teljesítményfelmérési felelősi posztot töltöm be. Az Oktatási Bizottság tagjaként az OHV PR kampányáért felelek.

November 22-én rendezik meg a BME Nyílt Napot. Milyen előzetes teendőid vannak?

A Nyílt Nap szervezésének nagy részét a Támpont Iroda, azon belül is Süveges Péter végzi. Az én feladatam, hogy felkérjem a karokon működő médiaköröket, hogy a november 22-én elhangzó előadások videó- és fényképformában is meg legyenek örökítve.



Erre miért van szükség?

Az utóbbi évek statisztikája azt bizonyítja, hogy nem jelentősen, de megcsappant a BME-re jelentkezők száma. Ennek a negatív tendenciának a hatását egy-két kar már a saját bőrén érezheti. Ezért is fontos, hogy a Nyílt Napon megtartott előadások meg legyenek örökítve, hogy azokat később a hezitáló gimnazisták is vizsgázhassák. Napjainkban nagyon fontos a sok médiaanyag.

Mi alapján osztottátok ki, hogy hol foglalnak helyet az aulában a karok pultjai?

Volt egy ülés, amin a nyolc kar

egy-egy képviselője vett részt. Közös állapodtunk meg abban, hogy tartjuk a tavalyi elrendezést.

Milyen programokkal, érdekességekkel készültök?

Ahogy az lenni szokott, a K épület auláját a karok standjai töltik meg. Az I. emeleten a műegyetem karai a hozzájuk kapcsolódó érdekességeket mutatják be, példaként említem a Természettudományi Kart, akik látványos kísérleteket végeznek, vagy az építészek, akik makettjeiket állítják ki a felvételi előtt állóknak. Ezeket kívül sor kerül előadásokra, illetve dékáni tájékoztatóra. Természetesen ezeket is szeretnénk videó formájában megörökíteni. A végzős gimnazistákat ezen a napon rengeteg új impulzus éri, és az információdömping közepette nem tudnak reálisan dönteni. A Nyílt Napon készült előadások, dékáni tájékoztatók visszanezésével lehetőséget teremtünk arra, hogy a felvételi papír kitöltésénél felelősségteljesebben tudjanak dönteni.

Érdekesség lesz idén, hogy a TTK egyik kísérletét „felturbózzuk”. A kísérlet lényege, hogy az első emeletről az aulán keresztbe lönek lufikat, amik a terem közepén durrannak szét. Ezekbe a léggömbökbe szerencsesüti jellegű cédulákat teszünk, melyeken például ilyen feliratok lesznek: „Gratulálunk! Nyereményed egy műegyetemes bögre, melyet az Ajándékbolt standjánál tudsz átvenni.”. Ezekből a lufikból fél óránként lövünk ki egyet.

Gondoltatok a kari öntevékeny körök bevonására?

Igazából erre már most is van lehetőség. Arra sem idő, sem lehetőség nincs, hogy a karokon működő öntevékeny körök külön bemutatkozzanak, véleményem szerint erre nem is mutatkozik akkora igény. Az azonban

nincs megszabva, hogy az adott karról kik állhatnak a pultban. Ők lehetnek bármilyen öntevékeny kör tagjai is. Fontos, hogy az ide érkező érdeklődők ne azt a konklúziót vonják le, hogy a műegyetemen a sok tanulás mellett nem lesz életem. Ez egyébként nem is igaz, hiszen úgy gondolom, hogy a közösségért tenni akarás, a közösségi életben való részvétel és a tanulás helyes egyensúlyának megtalálása az egyetemista egyik legnehezebb feladata. Ez nem lenne annyira nehéz, ha a választék sem lenne ekkora, gondolok itt a karokon öntevékenyen működő körökre.



Figyeltek-e arra, hogy az ide érkező szülőkben milyen benyomást kelt a BME?

Igen, és azt vettük észre, hogy a szülők egyre nyitottabbak. Nyilván mindegyiküknek az a legfontosabb, hogy gyermekük a legjobb felsőoktatási intézményben folytassa pályafutását. Vannak szülők, akik felsőoktatási intézményben tanultak. Ők tudják, hogy az egyetemista lét mivel jár, gondolok itt az átbuzizott estekre és az alvás nélkül végigtanult éjszakákra. A Nyílt Nap nem feltétlenül arra való, hogy bemutassuk a legjobb egyetemi bulikat és klubokat, hogy elmondjuk, hol a legolcsóbb a sör. A feladatunk az, hogy segítsük a felvételizőket abban, hogy azt a képzést válasszák, ami őket a legjobban érdekli, hogy aztán diplomával a kezükben az adott területen még sokáig tudjanak dolgozni. A többi, úgymond, csak hab a tortán.

Zsolt



Szakkoli à la mamut

Ebben a hónapban annyi, de annyi érdekes dolog történt a Közlekedésmérnöki Szakkollégium háza táján, hogy butaság lenne nem beszámolni róluk. Így született meg ez a rendhagyóan hosszú cikk.

A MillFAV

A Közlekedésmérnöki Szakkollégium 2013. október 8-án ismeretterjesztő látogatást szervezett a Millenniumi Földalatti Vasút Mexikói úti telephelyére és üzemirányító központjába. Az üzemlátogatáson 22 fő egyetemi hallgató vett részt.

A látogatásunkat a földalatti járműfenntartási telephelyén kezdtük. A kisföldalatti homogén járműállományát képező Ganz gyártmányú kocsik tárolási és javítási munkálatai a minden szerelési műveletre felszerelt műhelyben történik. A tárolócsarnokban az éppen csúcsidőn kívül nem közlekedő járműveket a hallgatók élvezettel próbálták ki. Vendégfogadónk a műszerfalán található gombok funkcionalitásáról adott rövid ismertető után a kezünkbe adták az irányítást, így egyszerre nyolc szólamban hangzott fel az indításjelző dallam és az ajtózárdást jelző berregő. Az ügyesebbek az állomások bemondását kezelő egységet is szakszerűen tudták kezelni.



Ebben a csarnokban található a 11-es pályaszámú nosztalgia kocsi is, amelyet mind kívülről, mind belülről megcsodálhattunk. Reméljük, sokáig marad ilyen szép, üzemképes állapotban, hogy a felnövekvő generációk is láthassák, milyen járművekkel

közlekedtek eleink a kontinens első földalatti, és a világ legelső villamos üzemű földalatti vasútján.

A járművek megtekintése után a műhelyt néztük meg alaposabban. A mosó és tisztító vágányt, valamint a szerelőcsarnokot működés közben láthattuk, hiszen a járműveket folyamatosan karban és tisztán kell tartani a forgalom zavartalan lebonyolítása érdekében. A járműszerelvény megbontása után a belső berendezéseket kisserelik, majd a villamos és vezérlőegységeket is szétszedik felülvizsgálat vagy csere céljából. Ha olyan feladat akad, amit a műhelyben nem tudnak elvégezni, akkor általában a Fehér úti járműjavítóba viszik a kocsikat, roppant látványos tehervillamosos meneteket generálva ezzel a villamoshálózaton.

A járműtelep megtekintése után a forgalomirányítókhoz mentünk. Az 1996-os felújítás során a MillFAV vonala korszerű, számítógépes felülvezérléssel ellátott biztosítóberendezést kapott. Ez mára már eléggé elavult, bár feladatát minden funkcionalitásával együtt tökéletesen ellátja. A közelgő felújítás során

ezt a berendezést lecserélik, és egy mai kor igényeinek és technikájának megfelelő felügyeleti rendszer váltja fel.

A diszpécser központ is ugyanabban a szobában van. Itt az egész vonal minden állomását és infrastrukturális elemét lehet figyelemmel

kísérni, valamint utasításokat kiadni. Ottjártunkkor havária eset nem volt, de bemutató jelleggel a diszpécserhölgy generáltatott nekünk a Vörösmarty utcai állomás peronőrével egy vészgombnyomást, így testközelből tapasztalhattuk,

mi történik, ha valaki megnyomja az állomáson a hívogatóan piros, „S.O.S.” feliratú gombot.

Utunk ezután a kihúzó alagúton át a régi forgalomirányító központba vezetett, ahol az Ansaldo gyártmányú kezelőpultot és a régi munkahelyet nézhettük meg. Ebben a szűkös helységben a munka korántsem volt olyan élmény, mint manapság a légkondicionált irodában, de idegenvezetőnk elmondta, hogy mégis jobban szeretett itt dolgozni, mert a járművezetőkkel így közelebbi volt a kapcsolata, mint most, amikor a „toronyban” ül. A pult működőképességéről mi is meggyőződhattunk, mert egy gombnyomás segítségével a kisföldalatti „külső” szakaszát kézi vezérlésre állítottuk, így a sárga szerelvények a mi mozdulatainkra közlekedtek 5 perc erejéig.

Akik elég kitartóak maradtak, bónuszprogramként betekintheztek a jelfogó helyiségbe is, ahol a Domino rendszerű biztosítóberendezés hardveroldalával ismerkedhettek a kíváncsiskodók.

Egy nagyon jó hangulatú és informatív kiránduláson vehetett részt, aki velünk töltötte ezt a fél napot. A látogatásunk végén vendéglátóink invitáltak minket egy következő alkalomra is, reméljük akkor már az új irányítórendszert, netalántán az új járműveket is megismerhetjük közelebbről.

A reptérlátogatás

Október elején a Közlekedésmérnöki Szakkollégium szervezésében ismét reptérlátogatásra került sor a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre. Ezúttal az érdeklődők többek között a WizzAir szimulátorközpontjának színpalái mögé nyerhettek bepillantást.

A közlekkaros csapat az egyes terminál bejárata előtt gyűlt össze a megbeszélt időpontban, ahol különbusz várta őket, ugyanis a program a reptér körbejárásával kezdődött. A reptér területére természetesen csak az ilyenkor szokásos alapos ellenőrzés után lép-

hettek. Itt megtudhattuk, hogy rendszeresen a szűrőpróbaszerű ellenőrzések, hogy megakadályozzák fegyverek darabokban történő becsempészését, valamint a számítógép néha fegyvernek látszó tárgyakat is berajzol az átvizsgált tárgyakat mutató képernyőre, ezzel is tesztelve az alkalmazottak éberségét. Ez után a reptéren várakozó gépeket jártuk körbe, miközben a túravezető minden típusról elmondott pár érdekességet. Megtekintettük a Reptéri Tűzoltóság gépparkját is, akik éjjel-nappal fel vannak készítve egy esetleges vészhelyzetre, és mindössze 40 másodperc alatt készen kell állniuk egy bevetésre.

Már induláskor beharangozták, hogy egy rendhagyó „meglepetésben” is részünk lesz, ami mindenkinek nagyon fog tetszeni. Ez nem más volt, mint a Volga-Dnyeper légitársaság Antonov 124 teherszállítója. Az óriási, 69 méter hosszú repülőgép nagyon impozáns látványt nyújtott. A látogatók szó szerint karnyújtásnyi távolságból tekinthették meg a Ruszlant, amire nagyon ritkán adódik alkalom. A gép a futópálya melletti gurulóúton állt, így a felszálló járatok is nem messze a látogatócsoporttól emelkedtek a levegőbe.

A futópálya végén a csapatnak egy percre bekapcsolták a leszállófényeket is. Mint elmondták, ezek egy órás üzemeltetése ugyanannyi áramot fogyaszt, mint egy átlagos magyar háztartás egy hónap alatt.

A programot a WizzAir szimulátorközpontjának megtekintése zárta le. Sajnos a szimulátort csak kívülről nézhettük meg, mivel mindennap megállás nélkül, napi 18 órában folyik a pilóták képzése. A korszerű A320 szimulátor a Malév Boeing berendezésének helyére került. Mozgását fejlett elektronikus vezérlésű hidraulika teszi valóság-hűvé, és számos időjárási helyzet és meghibásodás gyakorolható vele az oktatások során. A tervezett program véget ért, de ezek után még készségesen válaszoltak a kérdésekre, amiből több órás beszélgetés alakult ki.

A motorszerelés

Mindig is érdeklődve figyeltem a Helyszínelőkben és az ehhez hasonló krimisorozatokban a kórbonctanon (vö. patológia) játszódo jeleneteket, azt, ahogy az egyes testrészek állapotából, elváltozásaiból következtetnek az elhunyt életvitelére. A szakkollégium legelkessebb tagjai éppen ezzel töltötték az egyik szombati napjukat, csak a



profiljuknak megfelelően nem egy embert „veséztek ki”, hanem egy beolvasztásra ítélt Dacia dízelmotor került a „boncasztalukra”.

Az „áldozat”: a motor egy Mk45 sorozatú mozdonyból származott, amely - remotorizálása miatt - éppen Szombathelyen tölti kényszerpihenőjét. A dízel-hidraulikus járműveket a Széchenyi-hegyi Gyermekvasút (lánykori nevén Úttörővasút) 1973-ban szerezte be a romániai Augusztus 23. Művektől. A típusba egy 450 lóerő (331 kW) teljesítményű Maybach-Mercedes licenc alapján gyártott, MB 836 Bb típusú, hathengeres álló hengerelrendezésű, feltöltött, előkamrás motort építettek be. A 175 mm furatú és 205 mm löketű motor névleges fordulatszáma 1450 min⁻¹. A motort egy, a brassói Hidromecanica által gyártott BBC-licenc VTR 200 típusú turbó tölti.

A „boncolás”: a közlekesek maroknyi csapata 8 óra körül jelentkezett szolgálatra a hűvösvölgyi vontatási főnökségen, hogy átöltözés, munkavédelmi oktatás és egy gyors kávé után két csapatra oszolva megkezdhesse a munkát. Az A csoport a szakkoli által építendő metrószimulátor fékszelepeit

tisztogatta, készítette elő, festette, míg a B-sek Lajos bácsi szakértő felügyelete mellett végezték a már említett motor szétszerelését. Ezt a műveletet ne úgy képzelje el a kedves olvasó, hogy fehér köpenyes mérnökök steril környezetben picike csavarhúzókkal ügyködnek az erőgép körül. Épp ellenkezőleg: könnyökig olajosan, néha a mocskokban csúszva-mászva kellett tevékenykednünk egy hamisítatlan mozdony-színben. Mellettünk, egyik oldalon egy társadalmi munkában megújuló Mk49-es és az M4-es pályaszámú dízel-villamos mozdony, a másik oldalon pedig a már kiszerelt alkatrészek szállítására szolgáló, a szakkoli tagjai mozgatta (a vontatási telepen, önállóan (!)) teherkocsi állt. Ez esetleg nem hangzik nagy dolognak, de a vasúti forgalom szabályait ismerő kollégák megerősíthetik, hogy egy folyamatos tolatási tevékenységet végző üzemnél igenis az. Ahogy egyre jobban lecsupaszítottuk a motorblokkot, úgy váltak láthatóvá a már tanult (vagy inkább tanított?) alkatrészek, amelyeket Lajos bácsi szakszerű bemutatójának köszönhetően - igaz, csak képzeletben - újra működésben láthattunk.

Ebéd után egy híddaru segítségével nekiláttunk a főtengely kiszerelésének, amelynek a mozgatása igen sok tervezéssel járt, lévén, hogy a motorblokk több tonnát nyomott. Végül győzedelmeskedett a közlekes ész, és most már mind a főtengely, mind pedig a kisebb dolgok pótalkatrészként várják további sorsukat.

A munka elvégzése után körülnéztünk a telepen, utaztunk az ABamot-tal és a fordító koronggal (közben megbeszéltük a vasutasokkal, hogy tavasszal szívesen besegítenénk ez utóbbi felújításába), majd pedig a nap zárásaként elfogyasztottuk az időközben bográcsban megfőzött paprikás krumplit, és egy sör mellett megelégedve nyugtáztuk: ez egy jó nap volt!

Credo gyárlátogatás

A látogatást a forgalomba bocsátás előtt álló buszok utolsó vizsgálati helyén kezdtük, ahol ottjártunkkor is

lázasan készítették fel az elkészült buszokat a műszaki vizsgára. Már az odafelé úton megtudtuk, hogy olyanira olajozottan megy a munka Győrben, hogy az állomásra értünk érkező busz 15 perccel érkezésünk előtt kapott érvényes vizsgát. A gyár vezérigazgatója büszkén mesélte, hogy hála a Volánbusz megrendelésének 20 busz gyártása és leszállítása folyamatosan köti le a kapacitásaikat az elmúlt időszakban. A gyártócsarnokban a buszépítés minden fázisát láthattuk, hiszen a Mosonmagyaróváron összeszerelt vázak megérkezése után a munkások rögtön nekiesnek a nyers „csontváznak” és 3 hét alatt már ki is gördülhet egy vadonatúj busz a gyár kapuján.

Miután Győrben mindent alaposan szemügyre vettünk elindultunk Mosonmagyaróvárra, ahol a másfélévszázados múltra visszatekintő Kühne Zrt. gyártótelepét néztük meg. A kezdetek óta mezőgazdasági gépeket és berendezéseket gyártó cég történetét a vezérigazgató úr prezentálta a főépület múzeumi helyiségében, ahol a legelső ekétől kezdve láthattunk mezőgazdasági eszközöket.

A műhelyrendszerű termelés a mai napig megmaradt, ezt testközelből tapasztalhattuk, mikor körbejártunk az épületkben. A festőkabinkon át jutottunk a telep hátsó traktusába, ahol már a 2008-ban átadott korszerű, modern gyár csarnok található. Itt készülnek a Credo buszok vázai, illetve a fényezés is.

És akkor november:

A szakkoli november elején a csepeli Szabadkikötőbe látogatott el (Részletes beszámolómat a következő Közhírben olvashatjátok. - a szerk.). E jeles esemény alkalmából íme egy kis összeállítás a helyszínről:

A gondolat, hogy Budapestet a Duna kereskedelmi központjává kellene tenni, korántsem újkeletű. Széchenyi István 1834-ben a Társalkodó című újság hasábjain „Néhány szó a Dunahajózás körül” címmel cikksorozatot tett közzé, melyben a gőzhajózás elterjesztésén és



a hajóépítés hazai meghonosításán kívül egy jól felszerelt, vasúti átrakást is lehetővé tevő kikötő megépítését javasolta, helyéül pedig Pest-Budát jelölte meg.

Az ügyben csak jóval később, 1897-ben történt előrelépés, amikor is több javaslat elvetése után végül a Csepel-sziget északi részét jelölték ki a kikötőmedencék kiásására. Az építkezés maga 1910-ben a sziget nagy-dunai oldalán indult meg, ahová a vasúti vágányok is csakhamar elértek. Az első világháború kitörése miatt azonban le kellett állítani az építkezést.

A háború befejezését követően a létesítményre még a korábbinál is nagyobb igény mutatkozott: Magyarország és a főváros kereskedelmi központ jellegének megtartásához a korabeli számítások szerint akár évi hárommillió tonna árut is fogadnia kellett volna a kikötőnek. Pénzt ugyanakkor a kivérzett magyar gazdaságban sokkal kisebb munkálatokra sem igen lehetett találni, így évekig tartó huzavona következett a finanszírozás kérdéséről. Végül francia tőke bevonásával hozták létre a Budapesti Vámmentes Kikötő Részvénytársaságot, melynek keretében tovább folytatható az építkezés. Ennek során három medence készült el: kettőben darabos és ömlesztett árut, míg a harmadikban kőolajat rakodhattak ki vagy vehettek fedélzetükre a hajók. A sziget túloldalán tervezett úgynevezett ipari medencék és a mellettük felépíteni szándékozott gyártelepek azonban annak ellenére tervnek maradtak, hogy időről időre (egészen a hatvanas évek elejéig) számos esetben merültek fel javaslatok megvalósításukra.

A csepeli Szabadkikötő néhány év alatt a Duna egyik legfontosabb kikötő- és átrakóhelye lett, ezen kívül a harmincas évektől másfajta feladatot is kapott. A trianoni békeszerződés következményeképpen ugyanis a magyar tengerentúli hajózás és a kereskedelem lehetőségei gyökeresen megváltoztak: Fiume elvesztésével Magyarországnak többé nem volt tengeri kijárata,

és a szomszédos - nem kifejezetten baráti - államok sem siettek megnyitni kikötőiket a magyar áruk előtt. Ezért speciális, úgynevezett Duna-tengerjáró hajók megépítésével Csepel közvetlenül is összeköttették a tengeri kikötőkkel, mindenekelőtt a Földközi-tenger keleti medencéjével. Ezek a hajók egészen a hetvenes évekig rendszeresen rakodtak itt.



Ma a csepeli Szabadkikötő (melyet a Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt. üzemeltet) szárazföldi területe mintegy 108 hektár, a három üzemelő medencéjében összesen 18 hajó számára kiépített álláshellyel. A Kikötő területén 115 000 négyzetméter fedett raktárterület, teljes körű vasúti és hajózási kiszolgálás áll az ügyfelek rendelkezésére, valamint Ro-Ro terminál (közúti-vízi kombinált szállítás) is üzemel.

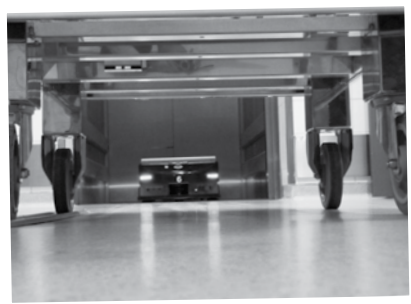
Onódi Péter,
Várhelyi Márton,
Strassz Péter



A Honvédkórház robotjai

„Automatikus áruszállítás – kérem az utat szabadon hagyni!”, parancsolja női hangon az iroda ajtaja előtt elsuhanó kis, fekete robot, amint Nagy Gábor főtörzsőrmester, az MH Egészségügyi Központ Üzemeltetési Részlegének vezetője éppen beavat a kórház területén fel-alá „szaladgáló” robottargoncák világába.

A történet kerekességéhez előbb vissza kell mennünk egészen a '80-as évek közepéig; ekkor készültek ugyanis a kórház központi épületének tervei, ahol jelenleg a robottargoncák hálózata üzemel. A rendszer létrehozásakor jelentős könnyebbég volt, hogy a folyosókat, liftaknákat, az egész alaprajzot már az építéskor úgy alakították ki, hogy az majd képes legyen egy ilyen logisztikai rendszer befogadására. 2007-ben üzemelték be a Magyarországon máig egyedülálló kórházi rendszert, amely 25 ember munkáját végzi szinte megállás nélkül.



A Swisslog rendszerét megelőzően is működött már egy robotizált targoncáhalózott, egészen 1996-tól 2005-ig, amely a magyar Unirobot Kft. targoncaiból állt, igaz, az csupán a konyháról hordta az ételes konténereket az elosztóba. A jelenlegi rendszer összesen 8 Swisslog TransCar LTC2-es robottal működik, melyek WLAN hálózaton kommunikálnak a központtal - egy közönséges PC méretével bíró szervergéppel a kórház alagsorában, az üzemeltetési részlegen. Összesen hárman felelősek a rendszer üzemeltetéséért; karbantartási feladatokat a gyártó képviselője végez, ha szükség van rá. A robotok lézerszenzor segítségével látnak és azonosítják pozíciójukat a memóriájukba feltöltött virtuális térképen belül. Ez azt jelenti, hogy mindig szükségük van egy viszonyítási pontra, tehát például karbantartás után nem lehet csak úgy akárhová

letenni őket, és „lerántani a szemükről a kendőt”, mert nem fogják tudni, hol vannak. Visszahelyezési pontokként a robotliftek előterei, illetve speciális, sárga jelekkel kijelölt pontok szolgálnak, de ekkor a roboton is be kell állítani az adott hely azonosítóját; onnan fogja csak tudni betájolni, „merre hány méter”.

Egy töltéssel általában 8 órát tudnak ledolgozni; ha akkumulátoraik 30%-os töltöttségi szint alá esnek, az adott munkát még elvégzik, majd a dokkoló felé veszik az irányt, ahonnan leghamarabb csak 80%-os szint elérésekor szólíthatja meg őket újra a központ. Mozgásukat a kórház szintjei közt 10 speciális robotlift teszi lehetővé, melyeket csak ők használhatnak - ezeket is a központ irányítja. A robotok csak konténereket továbbítanak, amelyekből viszont van négyféle: vegyes egyrakterű, vegyes tálcás, ételhordó és hulladékos. Ez utóbbiakat minden hulladékszállítási feladat elvégzése után alagútrendszerű mosóban tisztítják.

A körülbelül 500 millió forintból megvalósított rendszer elég hibabiztos: a napi kb. 350 szállítási feladatot két targonca kiesése mellett még hat is el tudja végezni jelentősebb fennakadás nélkül.

Nézzünk egy képzelte esetet - valahogy így néz ki egy robottargonca napja: műszakkezdéskor felkel a töltőállomáson, ezalatt a sterilizáló egyik beosztottja odaállítja a feladót állomásra az elszállítandó konténert. Ha mondjuk a steril műszerek a szeptikus műtőbe valók, akkor kikeresi a korongtábláról a szeptikus műtő korongját, becsúsztatja a konténer zsebébe, és beállítja a feladót állomásra. Az állomás érzékelője észleli az RFID-s korongot, és szól a központnak, hogy steril műszereket kell szállítani a sterilizálóba a szeptikus műtőbe. Ha ez a szállítási

feladat egybevág a menetrenddel, az érzékelő visszajelzője folyamatosan világít - ha nem, villog. Miután a központ értesült a szállítási igényről, megnézi, melyik gép van a legközelebb, és azt utasítja annak elvégzésére. Ha mondjuk a 6-os épp lerakta az ebédet a hematológián, és menne vissza dokkolni a töltőre, a központ „fűlön csípi”, és elküldi a steril műszerekért. A 6-os szépen beszáll a robotliftbe, utazik egy kicsit, kiszáll



a sterilizáló szintjén, elmegy a konténerért, visszaviszi a liftbe, utazik még egy kicsit, és kézbesíti a konténert a szeptikus műtő fogadóállomására. És abban a pillanatban, ahogy kigördült a konténer alól, már várja - és általában kapja is - a következő megbízást a központtól. Mindeközben a fogadóállomás infraérzékelője észleli, hogy konténer érkezett, és aktiválja a nővérpult fölött, a mennyezeten elhelyezett fehér, villogó lámpát. Ekkor a személyzetnek minél hamarabb el kell hozni a fogadóról a konténert, hogy az utána következők is érkezni tudjanak.

A rendszer a kórházi dolgozók számára már mindennapos, senki nem kapja fel a fejét a parancsoló női hangra. Nem úgy a betegek, akik a mai napig mosolyogva, nevetve fényképezik mobiltelefonjukkal a kis, fekete robotokat.



Sonci

Képgaléria és videó a Közhír blogon!

Egy csésze kávé – veteránok társaságában

Brüsszelt nem csak a jó sörök, a Mini-Europa és a gofri miatt szeretjük. A Jubilee Park múzeuma rejtje Európa egyik legnagyobb antik haditechnikai tárlatát. A kirándulásunk alkalmával ott töltött pár óra sajnos vajmi kevés volt a figyelmes körüljárásához, de az aviatikai kiállítás minden másodperc szemlélést megért!

A városi hadtörténeti múzeum méretét szavakkal és legalább öt pótakksi nélkül nem lehet hitelesen leírni és dokumentálni. Százával nyílnak egymásból a kiállítótermek, ahol korszakokra bontva ismerkedhetünk meg Európa hadászati múltjával. Fegyverek, egyenruhák, autók, tankok és hajók mindenfelé, amíg a szem ellát. Mindez olyan korhű installációkban bemutatva, hogy a látogató akár egy világháborús hadszíntérre is könnyen odaképzeltesse magát. Ott töltött látogatásunk végére hagytuk a - számomra - legérdekesebb részt, a repüléstörténeti tárlatot.

A patinás kiállítócsarnokba belépve legelőször csak néhányukban fogalmazódik meg a „soha nem fogunk hazajutni innen” gondolat, ami tökéletesen reprezentálja a méreteket. A kiállítóter ugyanis akkora, mint egy futballstadion, aminek egyetlen négyzetmétere sem árválkodik kihasználatlanul. Az alapterület feletti két galéria sem elég a repülőeszközök számára, ezért a nagyobb madarak hatalmas állványokon csücsülve vagy éppen a mennyezetről lecsüngve hatalmasodnak a tátott szájjal bámszkodó látogatók fölé.

A tárlatot böngészve végigkövethetjük a repülés történetét az XVIII. század végétől szinte napjainkig. A kezdeti próbálkozások eszközeinek számító vászonszárnyaktól az első világháború legjelentősebb típusain át a második világégés csodafegyverei is terítékre kerülnek. Olyan az egész, mintha a Pearl Harbor és az Aviátor filmek teljes eszköztárát bezsúfolták volna egy hangárba. A Sopwith és

Bristol duplaszárnyúak egy része csodálatosan restaurált, de bepillantást nyerhetünk az újjáépítés fázisában lévő gépeken folyó munkálatokba is. A Spitfire, Hurricane és YAK-11 ászok mellett teherszállítókból sincs hiány: A klasszikus DC-3 Dakota és német testvére, egy Ju-52-es „Tante Ju” is helyet kapott a csarnokban. A Főnix útjából ismert, hatalmas testű C-119-es Flying Boxcar szerencsére nincsen „felpolcolva”, sem elkerítve, így bárki belülről is szemügyre veheti az égi igavonót.



A modern, sugárhajtású éra egyik első és legjelentősebb képviselője, a Caravelle utasszállító hatalmas méreteivel és végtelen eleganciájával uralja a teret. A Comet mellett ez volt az a nagyméretű repülőgép, amelynek forradalmi újításait korunk korszerű jetjei tervezésekor is alkalmazzák. A múzeum sztárjai a legtöbb idetérő számára a harci repülőgépek. Helyet kaptak a szovjet repüléstörténet meghatározó - és korábban a magyar légtér is védelmező - MIG-15, MIG-21, MIG-23 típusai mellett a koreai és vietnami háború amerikai veteránjai is. Előbbiben az USAF F-84-es és F-86-os

vadászai vettek részt, az utóbbi csaták rettegett fegyverei pedig az F-104-es Starfighter és F-4-es Phantom voltak. A katonai gépek időrendi sorát a belga légierő Mirage V és F-16 Fighting Falconjai zárják. A forgószárnyas osztagnban helyet foglaló S58 és Alouette mellett egy régi ismerőssel is találkozhatunk: A MI-24-es Hind napjainkban is több európai országban, így nálunk is hadrendben van.

A kiállítás nagy hangsúlyt fektet a légi járművekben alkalmazott technológiák megismertetésére is, így ízlés szerint lehetőségünk van a félbe hasított és egyben lévő csilagmotorok, sugárhajtóművek és turbopropok szerkezeti elemeinek tanulmányozására is.

A gyűjtemény érdekes darabja a világ jelenlegi legnagyobb repülőképes távirányítású modellje, egy B-29-es bombázó, ami kilencméteres fesztávolságával nem vesz el a nagyvasak között. A kiállítók nem feledkeztek meg a sportrepülőkről sem, tucatjával lógnak fentről a vitorlázók és ultrakönyű masinák is. A körbejárás közben megfáradt látogatónak még akkor sem kell befejeznie a bámszkodást, amikor éppen kávéját fojtja le egy kocka belga csokival, hiszen a SKY Café terasza is a kiállítóter része.

Fontos megemlíteni, hogy a teljes hadtörténeti múzeum látogatása teljesen ingyenes! Sajnos az ott töltött néhány óra nem volt elég ahhoz, minden kiállított tárgyat alaposan szemügyre vehessünk, ennek ellenére felejthetetlen élmény marad, és biztos vagyok benne, hogy ha legközelebb Belgiumban járok, ismét útba fogom ejteni a Jubilee Parkot!

Balu



A 10 legcsúnyább autó az én szememmel

A múlt hónap számban bemutatott szépséges négykerekűek után most jöjjenek a leghitványabb jószágok, melyek formái legfeljebb akkor jelennek meg a designerek fejében, ha lefekvés előtt teleették magukat káposztás joghurttal.

Az e téren élenjáró kínai csodamasinákat szándékosan ki is hagytam a dicstelen listából, hiszen ha ők is játszanának, akkor inkább top 100-as, de legalább top 50-es válogatást kellene írnom, hogy labdába rúghassanak a más országokból érkezett versenyzők is. Így tehát itt most a kínai gyöngyszemek nem szerepelnek, helyettük viszont akad számos más pályázó a kétes hírnév-re. Lássunk is mindjárt belőlük egy csokorra valót!



10. Subaru B9 Tribeca

Első versenyzőnk a japán autóipar terméke. A legendák szerint a Tribeca formatervezőit először kiűzték az autó utasterének megalkotásáért, majd rögtön ezután a kezükbe nyomták a felmondólevelüket, amit a kocsi külsejének elfuserálásával érdemeltek ki. Ez az autó ismét csak azt mutatja, hogy a középre helyezett, keskeny, ugyanakkor magas hűtőmaszk általában szerencsétlen húzás, ezt gyakorlatilag csak az Alfa Romeo tudja szépen és ízlésesen megcsinálni. Erre már csak úgy lehet rákontrázni, ha még két rettenetes harcsabajusszal is kiegészítik, ahogy azt a Subaru designerei tették. A japánok egyébként gyorsan új formatervezők után néztek, mert már 2007-ben, két évvel az eredeti kocsi bemutatója után megjelent a jóval visszafogottabb külsejű, modellfrissített verzió.

9. Kia Opirus

A dél-koreaiak Mercedes-karikatúrának is beillő luxusautója nem sok vizet zavart az európai piacon, főleg mivel annyi pénzért, amennyit elkértek érte, egy igazi stuttgarti masinát

is lehetett venni. Az Opirus formája előről nyilvánvalóan az E-osztályt próbálja utánózni, oldalnézetből viszont inkább a Lincoln Town Car állhatott modellt az autónak. Az összkép persze nem sikerült valami harmonikusra, sőt, a túlméretezett hűtőmaszkkal inkább ízléstelennek hat a kocsi megjelenése. Ráadásul, mivel a benzinkutasok szinte előre köszönnek a nagy fogyasztásáról (is) híres luxuskiának, még a használtpiacon sem kapkodnak érte igazán. Amerikában viszont egészen szép karriert futott be a kocsi, igaz, ott Amanti néven.



8. Renault Avantime

Ezzel a buszlimuzin-kupé keveréssel nagyon mellényúlt a Renault 2001-ben. A franciák akkortájt épp avantgárdos korszakukat élték, az akkori kocsijaik közül igazából jó néhánynak itt lenne a helye. Az Avantime az Espace műszaki alapjait hasznosítja, azonban a derék családi egyterűvel ellentétben csúfosan rövid karriert futott be, szokatlan és finoman szólva „egyedi” formájának köszönhetően, ráadásul a vételár kiszabásakor is vastagon fogott a franciák ceruzája. Az eladási számok meglehetősen gyászosan alakultak, így aztán két év után, 2003-ban le is vették a palettáról. Konceptióautónak nem volt rossz, de a Renault túl bátor volt és szinte változtatás nélkül emelte át sorozatgyártásba.



7. Daewoo Tacuma

Szégyentablómon a hetedik helyet érdemelte ki a Daewoo néhai kompakt buszlimuzinja, a Tacuma. Ki hinné, hogy a dél-koreai egyterű formáját nem egy nevenincs kóklér, hanem a nagy hírű Pininfarina designstúdió álmodta meg? Az agyongömbölyített kasztni és a túl magasra helyezett első fényszórók már eleve megadják az alaphangot, az összképet pedig a bálnaszilákra emlékeztető, giccses króm hűtőmaszk koronázza meg. A Chevrolet-embléma érkezésével 2004-ben ráncfelvarrást kapott a típus, melynek során a rémséges hűtőrácsot egy egyszerűbb kivitelű darabra cserélték, így csipkelődő mondataim elsősorban a facelift előtti, Daewoo-logós változatra értendők.



6. Fiat Multipla

A Multipla facelift előtti, béka-szemű, bájosan ostoba megjelenésű kiadása olyan csúnya, hogy szinte már szép. A lépcsős kialakítású orr, a szélvédő alatt elhelyezett lámpák és a buborékszerű utastér mind-mind védjegyei az eredeti típusnak, ezek adják meg egyedülálló karakterét. A karosszéria formája Olaszország határain kívül nagyon megnehezítette az autó eladását; jól mutatja ezt, hogy 1999-ben a Top Gear autós magazin szavazásán a Multipla nyerte el „A világ legrondább autója” címet. Belül egyébként nagyon ötletes és tágas a hatulékes buszlimuzin, talán ennek is köszönhető, hogy valóban felejtethetetlen külseje ellenére mégsem volt igazi bukás a kocsi. A Multipla egyébként a jelek szerint a mai napig a definitív „csúnya autó” az emberek szemében, ugyanis akárkinek mond-

tam, hogy ilyen cikket írok, az első reakciója az volt: ugye, azt a ronda, családi Fiatot is beteszed?



5. Ssangyong Rodius

Nehéz dolog ez a buszlimuzin-tervezés, legalábbis mivel már sorozatban a negyedik egyterűt veszem fel a listára, erre kell gondolnom. A nagy feladatba még magának Ken Greenley-nek, az Aston Martin Virage és a Bentley Azure megálmodójának is beletört a bicskaja - ő ugyanis a felelős a Rodius rinocérosz-szerű formájáért. A Ssangyong terjedelmes buszlimuzinja szintén állandó elem a csúnyasági toplistákon, amit első sorban hátuljának merész kialakításával érdemel ki. Az eleje ugyanis még csak-csak elmegy, a hátulja viszont a hátsó szélvédő és az oldalablakok íves elválasztásával bizony kevés emberből vált ki elismerő csettintéseket. A behemót formát egy apró spilerrel próbálta feldobni Greenley úr, de ez is öngólnak bizonyult. A rosszul megrajzolt forma megpecsételte az autó sorsát az exportpiacokon, pedig a Mercedes alapokra épülő családi kocsik kifejezetten tágas jószág, belülről pedig még egészen mutatós is.



4. Pontiac Aztek

Nem szabad megfeledkeznünk a GM egyik legcsúf(os)abb ballépéséről, a Pontiac Aztekről sem, melynek a Rodius-hoz és a Multiplához hasonlóan szintén bérelt helye van az efféle illusztris társaságokban. A szerencsétlen külsejű kocsik öt éves pályafutása alatt jelentős veszteséget termelt a gyártónak, és egyesek

szerint részben hozzájárult a Pontiac későbbi bukásához is. A GM eredetileg évi 75000 Aztek eladásával számolt, a nullszaldóhoz legalább 30000 eladott példány kellett volna évente. Ehhez képest még a típus legsikeresebb évében, 2002-ben is csak 27793 példányt sikerült értékesíteni belőle, innentől pedig tovább zuhantak az eladási mutatók. Az Aztek már eleve jellegénél fogva sem illeszkedett a Pontiac arculatába, de egy eltalált külsővel és versenyképesebb árral talán eladható lett volna. Így viszont csúnyán elbukott.



3. Fiat Ritmo

Ettől a kocsitól szinte féltem kiskoromban. Valószínűleg marcona, túlméretezett fekete lökhárítói gyakoroltak rám ilyen hatást, kiegészítve a vicsorgó fogsorra emlékeztető, baloldalra kitolt hűtőráccsal, így aztán hiába nézett rám oly barátságosan a kerek szemével, nem tudtam megbarátkozni vele. Az eredeti Ritmo további jellegzetességei közé tartoznak még a kör alakú kilincsek és a sajátos formájú díztárcsák is. A kocsitól talán még maguk a fiatosok is megijedtek, így aztán az 1982-es facelift során teljesen átmaszkírozták. Az autót egyébként a Seat is gyártotta; érdekesség, hogy a modellfrissített Ritmo spanyol változata a mifelénk különösen jól csengő Seat Ronda néven futott...



2. Ford Edsel

Az ezüstérmet nálam a Ford valaha volt egyik legnagyobb melléfogása, az 1958-as Edsel nyeri el, amely formája miatt a maga idejé-

ben gúnyolódások céltáblájává vált Amerikában. A kocsik megjelenését tönkretévő, szörnyűséges középső hűtőrácselemet általában női nemi szervhez szokás hasonlítani odaát, de a WC-ülőke és az ásitó száj is gyakran előkerül a megnevezések között. A kocsik rövid időn belül annyira ciki lett a tengerentúlon, hogy hiába hoztak ki 1960-ban egy egészen emészthető formájú verziót belőle, már ez sem mentette meg a teljes bukástól a típust. A Ford dollármilliókat veszített az Edsel gyártásán és forgalmazásán. A szerencsétlen sorsú kocsik egyébként ráadásul éppen Henry Ford fiatalon elhunyt fiának, Edsel Bryant Fordnak a nevét lett volna hivatott megörökíteni. Hát, sikerült.



1. Citroën Ami 6

A győztes a franciák csodamásinái közül kerül ki. Ha a 2CV volt a Citroën rút kiskacsája, akkor ez a guruló karikatúra maga volt a hideg-lelés. Hátrafelé döntött, sík hátsó szélvédőjét, szappantartó formájú karosszériáját és tetőlemezőnek végződését a legbösebb horrorfilmek is megirigyelhetnék. A képek és az elmondások alapján a kanyarokban rettenetesen megdőlni a kasztni, így feltehetően nagyon izgalmas lehet az autózás a Kacsza műszaki alapjaira épülő Amival. A kocsi egyébként eget rengető 24,5 lóerővel szaggatja az aszfaltot - azaz papíron még a Trabant is fickósabb nála. Az Ami 1961 és 1978 között borzolta a jó ízléssel megáldott vásárlók idegeit, meglepő módon azonban az itt felsorolt kocsik többségével ellentétben nem csúfos kudarc, hanem sikertörténet lett - több éven át Franciaország legkelendőbb autója volt.

Gege



Az idő pénz - Kártérítés a vasúton

Bizonyára sokan mérgelődtek már azért, mert késett az InterCity-tek, így lényegében feleslegesen fizettetek ki egy rakás pénzzel többet. Azt viszont már kevesebben tudjátok, hogy ilyenkor átalány-kártérítés kérhető. De hogyan, mire és mennyit? Ezt összegzem nektek a következő sorokban.

Nem csak az IC

Első körben érdemes tisztázni a feláras vonat fogalmát. A MÁV Üzletszabályzata szerint a felár „a menetdíjon felül fizetendő, a Vasúti menetdíj táblázatokban meghirdetett mértékű díj, amelynek megfizetése az emelt szintű kényelmi szolgáltatást nyújtó személyszállítási vonatok igénybevételének feltétele”. A feláras vonat „az a vonat, amelyre a menetdíjon felül felár megfizetése kötelező”. Ezek alapján tehát nem csak a közismert InterCity, EuroCity és EuroNight vonatok, hanem a 2013. május 15-étől pótgjegyesített gyors- és sebesvonatok is felárasak. Mit is jelent ez? Nem mást, mint hogy bizonyos mértékű késés esetén most már a gyors- és sebesvonatok árának egy részét is visszaigényelhetjük.



**Szíves türelmüket és megértésüket kérjük.
Köszönjük.**

Ha így fejeződik be egy utastájékoztató beszéd, még nem lehetünk biztosak abban, hogy minket súlyos károk értek. A késéseket a MÁV Üzletszabályzata két kategóriára osztja. Egészen 30 percig nem foglalkoznak velünk, hiszen az még „szinte semmi”. 30 percen felül már reménykedhetünk a menetjegy és pótgjegy 25%-ának visszatérítésében. Ha a késés meghaladja a 120 percet, akkor útiköltségünk 50%-át remélhetjük vissza.

Vis maior

Persze nem minden ilyen szép, mint a mesében. A történetnek van egy „magyar vasúti valóság” oldala is. Nem más ez, mint az úgynevezett vis maior. Az Üzletszabályzat így definiálja ezt a jelenséget: „a vasúti üzemmel össze nem függő körülmények, amelyeket a vasúti társaság az adott körülmények között elvárható gondosság ellenére sem kerülhetett el, és amelyek következményeit nem háríthatta el”. Ezek tehát az előre nem látható, elháríthatatlan események, körülmények, amik kivédése nem lehetséges. Az egészen extrém példákat (pl. polgárháború) kivéve ezek közül szemeztem. Lehetséges okok a sztrájk, harmadik személy beavatkozása, mint az öngyilkosság, balesetek, vészfék használata, rendőri és vámhatósági intézkedések. Viszont fontos megjegyezni, hogy a vasúti infrastruktúrát használó más vállalkozó (pl. GYSEV, magántehervasutak stb.) nem számít harmadik személynek. Ezeken túl a természeti katasztrófák is idesorolhatók (pl. viharok, árvizek, hegyomlások stb.), de ezek közül is csak azok, amelyek megelőzhetetlenek voltak.

Kártérítés, de hogyan?

Abban az esetben, ha feláras utazásunk kissé sokáig tartott, és ezt nem érezzük teljesen helyénvalónak, 14 napon belül kártérítési igényt élhetünk. Ezt elméleti szinten akár melyik MÁV egységnél megtehetjük, mert továbbítaniuk kell a megfelelő osztályra, de a gyakorlatban érdemes az adott pályaudvar vagy állomás ügyfélszolgálatát igénybe venni. Az ügyfélszolgálat már csak azért is ajánlatosabb minden másnál, mert itt biztosan hozzájuthatunk ahhoz a formanyomtatványhoz, melyet szük-

séges kitöltenünk kártérítési igényünk célba jutásához.

Kevés a visszaigénylés

Tavaly mintegy hatmillió forintot fizetett vissza a MÁV az utasok részére, ami több mint kilencezer kártérítési igényt jelent. Ez elenyésző, ugyanis éves szinten több mint 139 millióan utaznak a MÁV-START belföldi vonalain. Ezek a számok idén is hasonlóak, de jövőre változhat a helyzet.



Volt, nincs vis maior?

A történet szeptember 26-án Luxemburgban érdekes fordulatot vett. Az esetet az osztrák legfelsőbb bíróság és az ÖBB szélmalomharca idézte elő, akik az Európai Bírósághoz fordultak az ügyben. Az EB szeptemberi döntése értelmében az EU tagállamokban jogtalan a vis maior helyzetre való hivatkozás, így hamarosan minden fél órát meghaladó késésnél érdemes lesz feláras jegyükkel erélyesen odaállni a vasúttársaság elé, és visszakérni azt, ami jár.

Stefipetri



Hungaroring eseménynaptár 2014

*Ha megelégtelted a magyar foci vesszőfutását, akkor jövőre mindenképpen látogass ki a Hungaroringre, hiszen ha a gye-
pen nem is, itt biztosan hazai sikerek szemtanúja lehetsz.*

Az utóbbi években a Hungaroring vezetőségének köszönhetően egyre több neves sorozat látogat hazánkba, hogy megörvendeztesse a benzíngőz szerelmeseit. A Ring viszont akkor is kinyitja kapuit, ha valaki saját autójával szeretne kicsit csapatni, elérhető áron. Nagy megelégedésünkre magyar nevek is felbukkannak a sorozatokban, ami a motorsport hányattatott sorsának tükrében nagy szó. Vegyük sorra, mi minden vár ránk jövőre a pálya szélén, adott esetben a pályán.

A Hungaroringről mindenkinek a Formula-1 jut először eszébe. Nem véletlen. A pálya eredetileg a Formula-1-nek épült és nagy volt az öröm, amikor 1986-ban először rajtolt el a mezőny. A szokásokhoz híven július végén (egészen pontosan július 25-27.) látogat hazánkba a száguldó cirkus, és ha az utóbbi két szezon tendenciáját vesszük figyelembe, jövőre is lesz kedvezményes jegy. Ha még hozzátesszük, hogy milyen szabályváltozások lesznek az F1-ben 2014-től, akkor egy pazar szezonra és egy fantasztikus versenyre számíthatunk a Ringen. A versenyzők bevallásuk szerint kedvelik a pálya elhelyezkedését, vonalvezetését és Budapestet is. Minden adott, hogy mi is kimenjünk egy jó hangulatú hétvégére. Földugó használata javasolt!

Ha egy kicsit tovább gondolkodunk, valószínűleg a WTCC ugrik be, hiszen Michélsz Norbi és a Zengő Motorsport sikere páratlan. 2012-ben privát világbajnok lett, idén pedig derekasan helytállt. Egy fordulóval a vége előtt a hetedik helyen áll, megelőzve Monteirot, aki gyári Hondával indul. Három Honda közül a másodiknak lenni bizony nem rossz! Aki szeretne magyar zászlót lengetni és Norbiért sikítani, annak egészen május 4-ig várnia kell. Addig is lehet morzsolni a rózsafüzért a tévéképernyő előtt.

Az idei év Hungaroringhez köthető hírei közül számomra a legnagyobb horderejű a DTM visszatérése

kicsiny országunkba. Ez többek között azért is érdekes, mivel a naptárból kikerült két nagy nevű pálya: Zandvoort és Brands Hatch. Bekerült viszont a Hungaroring és Kína. Ha logikusan végiggondoljuk, nem is olyan meglepő: a Mercinek, Audinak van gyára hazánkban, illetve a hivatalos gumibeszálítónak, a Hankooknak is. 2012 előtt egy állóvíz volt a DTM, ahol a Mercedes-Benz és az Audi körözgetett hétvégénként. Majd jött a BMW 2012-ben, és felkavarva a posványos állóvizet, rögtön meg is nyerte a bajnokságot. Ekkor ocsúdott fel a másik két német prémiumgyártó, és végre izgalmas versenyeket láthattunk, ahol nem két gyártó cserél bajnoki címet 2-3 évente. 2014-ben ezt már a lelátókról szemlélhetjük. Június 1: írájatok fel a naptárba!

Augusztusban rendezik meg a Kamion Európa-bajnokság hungaroringi futamát. Nem várt sikereket értek el a magyarok az idei évben. A 17 éves Major Benedek négy futamgyőzelmet tudhat magáénak, Kiss Norbert pedig 2 fordulóval a vége előtt negyedik, amiből akár dobogós helyezés is lehet év végére. Jövőre pedig már a Hungaroringen csodálhatjuk, ahogy a magyarok terelgetik az 5,5 tonnás, 1100 lóerős, 16 sebességes gépeket maximum 160 km/h-val. A koccanás fogalma értelmét veszíti. Ha „koccan” valaki, akkor itt köbméterszámba hullik a műanyag és fém összeroncsolt keveréke.

Ha szeptember, akkor WSR, azaz World Series by Renault a Ringen. Ez az esemény voltaképpen arról szól, hogy a Renault az általa indított szériákat viszi pályáról pályára, és a szünetekben Renault-s programokkal szórakoztatják a népet. Le Mans Series, Megane Trophy V6, Formula Renault 2.0 és Formula Renault 3.5 versenyeket csodálhatunk meg, a

szünetekben pedig többek között Jean Ragnotti bemutatja a Renault R5 Turbo-val, Renault versenykamionok kergetőzése és az Infiniti Red Bull Racing versenygépének sprintje tekinthető meg a pályán. Mivel ez egy családi nappal egybekötött hétvége, minden korosztály megtalálja a számára ideális programot. WSR, szeptember 13-14.!



Szeptember végén rendezik meg a már-már tradicionálisnak mondható Golf-találkozót és Volkswagen családi napot. Az idei volt a második, de a tavalyihoz képest csak pozitív irányba fejlődött a rendezvény. Idén volt verseny is a pályán, illetve az autók iránt kevésbé érdeklődők is találtak maguknak elfoglaltságot. 300 kiválasztott megmutathatta a paddockban a Golfját. A tombola fődíj stílusosan egy kettes Golf volt. Golftalálkozni jó, várjátok ti is a szeptember végét!

A Totalcar szerkesztősége sorozatosan kapta a trollaktól a negatív kommenteket és leveleket, miután egyöntetűen elítélték a tavaly decemberben Debrecenben tartott Lada találkozót. Ekkor döntötték el a szerkesztőség tagjai, hogy autós rendezvényt szerveznek emberi áron, ellenőrzött körülmények között. A kezdeményezés akkora sikernek örvendett, hogy idén csak a Hungaroringen két Totalcar pályanapot is megrendeztek. Ezek után kizártnak tartom, hogy jövőre kihagynák a lassan családi eseménnyé alakuló napot. Figyeljétek a totalcar.hu-t a részletekért!



Pityu

Veterán-valóság 2013

Nap, mint nap találkozhatunk a magyar utakon OT rendszámot viselő járművekkel. De mi kell ahhoz pontosan, hogy egy automobil vagy motorkerékpár ilyesfajta kiváltságban részesüljön? Mik ezek a kedvezmények, és kik döntenek el a jogosultságokat? Figyelem, lepleket rángatunk és ködöket oszlatunk!

Oldtimer – A magyar nyelv angolsága

Rögtön az elején szögezzük le: egy 30 éves vagy annál idősebb jármű önmagában nem minősül veteránnak, maximum csak öregnek. Egyébként is a veteránt itthon a legtöbben „oldtimerként” ismerik, ami csak annak lehet furcsa, aki tudja, hogy angol nyelvterületeken „classicnak” hívják őket. Így van ez az egyre divatosabb „youngtimer” kifejezéssel is, ami a német benzinvérű kollegáktól származik, és az összes európai országban elterjedt, kivéve Angliában, ahol „handy” a hivatalos megnevezés. Ami a németeknél ugyebár mobiltelefonot jelent... Etimológia ötös.



OT vs. FIVA –
Mi micsoda?

Az OT a hivatalos magyar veterán vizsga a Magyar Veteránautós és Motoros Szövetség koordinálásában, ami egyben a legmegfizethetőbb módja a minősítés megszerzésének. A sikeresen vizsgázó járművek megkaphatják a már említett rendszámot, és egyéb kedvezményekben is részesülnek. A kedves kis rézplakettal is díszített jármű műszaki vizsgálja öt évig vagy tulajdonosváltásig marad érvényes. Addig is a fenntartása teljesítmény-, cég- és ki tudja még, milyen adók alól mentes, valamint korunk környezetvédelmi szempontjainak sem kell megfelelnie. A járgány egyébként szár-

mazhat külföldről - ekkor regadóval sem kell bajlódni -, de akár okmányait veszített vagy forgalomból véglegesen kivont autók és motorok is újra forgalomba állíthatók. Személyes tapasztalatom, hogy ha az utóbbi három állapot egyszerre áll fenn, inkább egyből a MÉH-telepet hívjuk, mert mire papírt kapnánk róla, hogy közlekedhetünk, addigra felújítjuk, és újra szétrohad. Az eddig felsoroltakon kívül ideális esetben a gyártáskor még nem létező előírások alól is felmentést kaphatunk, de erről egy picit később...

Így készül a veterán

A muzeális minősítés másik módja a nemzetközi veteránvizsga. Nagy előnye, hogy csak tízévente kell vizsgáztatni, adómentes, kedvezményes biztosítást tesz lehetővé, valamint indulhatunk vele kiemelt nemzetközi versenyeken. Ez Európában a legmagasabb szintű hitelességet, eredetiséget és minőséget igazoló dokumentum, amit egy közlekedési eszköz kaphat. Árban az OT vizsga duplájával számolhatunk, ami 160 eurót jelent, ha klubunk a MAVAMSZ hálózatának tagja.

Muzeális minősítést az a jármű kaphat, ami a gyártásától számított 30. naptári évét betöltötte. A vizsgára telefonon kell jelentkezni, és az országban található 11 állomás közül a nekünk megfelelő lesz a megmérettetés helyszíne. Mielőtt azonban a papa fészereben talált, negyvenéves Octaviát már tolnátok a legközelebbi állomásra, érdemes jól utánajárni mindennek!

A vizsgabizottság négy szervezet szakembereiből tevődik össze: A Magyar Autóklub biztosítja a megfelelő műszaki háttérrel, a MAVAMSZ kollegái veterános ismereteik alapján ítélnék, az NKH illetékesek pedig a jogi követelményeknek való megfelelésről gondoskodik. A negyedik

bíró a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum szakembere.

A vizsga két részből, egy műszakiból és egy veterán minősítésből áll. A műszaki vizsga nagyon hasonló a szokásoshoz, de ne gondoljátok, hogy itt is mindent átengednek, ami önerőből átgurul a küszöbön! A szokásos fékpados mérésekkel és átvizsgálásokkal ellenőrzik, hogy a jármű megfelel-e a gyártáskori paramétereknek. Itt kaphatunk engedményeket, például ha akkoriban nem volt előírás a biztonsági öv vagy az E jelzésű fényszóró, eltekintenek tőle. A veterán minősítés szintén két részből tevődik össze: a műszaki-esztétikai állapot, illetve a muzeális eredetiség felméréséből. Itt már komolyabb pontrendszer uralkodik, mint egy szerző zh-n! Minden hibáért pontlevonás jár, ami a végső elszámolásban nem mutat jól.

A műszaki-esztétikai átvizsgáláskor nem indulunk nagy előnnyel, ha narancsos a festés, horpadt vagy rozsdás a karosszéria, vagy akár túl vastag az alváz védőrétege. A forgalmi ugyan megkaphatjuk, de nem fogják benne méltatni a járművet. A muzeális vizsgát a korhűséget tartja szem előtt. A nem odaillő ülések, kipufogó, ablaktörlő mind-mind rontják a megfelelőség esélyeit. Nagyon fontos, hogy a jármű egyedileg beazonosítható legyen vázszáma, motorszáma alapján! Érdemes korabeli fotókat, prospektusokat is magunkkal vinni, amikkel igazolni tudjuk egy-egy kérdéses elem - például adott felszereltséghez tartozó keréktárcsa - létjogosultságát. Az európai trendnek megfelelően azonban nem csak a csilli-villi, millióért újraépített vasak felelnek meg, hiszen néha egy patinás, mattult festésű veterán többet ér eredeti állapotában.

Az Octavia tehát egy kis ráfordítás után át fog menni, de a sportkormányos, áthegesztett vázszám, agyonkittelt ezerkettő Shitgunnal próbálkozni is felesleges!



Balu

Oldtimer Show 2013

Az előző oldalra tekintve mindenki megtudhatja, mi is az az oldtimer. Ebből az írásból viszont az derül ki, hogy miket volt érdemes figyelni az idei kiállításon, amely idestova már a hetedik volt a sorban.

Október 25. és 27. között rendezték meg idén a régi járműveket bemutató kiállítást. Így vasárnap útra is keltünk, hogy megtekintsük a tárlatot. Sajnos az odaúton már sejthető volt, hogy nem ez lesz életünk kiállítása: sikerült a

tervezethez képest

30 perccel később

odaérnünk. Nem

vettük számítás-

ba a Székelyföld

autonómiájáért zajló

tüntetés miatt más útvonalon

közlekedő 7-es busz menetidejét.

Ez még persze nem veszi el a lelke-

sedését az ilyen autókedvelőknek.

Genfben is sikerült hóviharban fel-

szálló repülővel eljutnunk március

közepén, mégis az autókra emléke-

zünk most, nem az odavezető útra.

Elértük tehát a SYMA Rendezvény-

központot, ahol a jegypénztárnál ért

minket a nap második meglepetése.

Két éve voltunk ugyanezen a kiállí-

táson, és már akkor örömmel kons-

tatáltuk, hogy diákkedvezményes

belépővel az eredeti ár közel felé-

ért bejuthattunk. Tényleg nem apró

kedvesség ez a szervezőktől, hiszen

egy kredit árát tudjuk megspórolni

ezen. Idén ez hiányzott. Vagyis

teljes áron léphettük át a diákok a

rendezvény bejáratát. Ez már ad egy

keserű szájíz a látogatónak. Nem

kell rögtön arra gondolni, hogy a

három nap alatt alig bejárható sváj-

ci autóshow árával egyezik meg így

ez a két-három óra alatt letudható

program. Elég csak összehasonlítani

a két évvel ezelőtti állapotokkal.



Ha ezen túléltünk, akkor igazából bent vagyunk a minden túlzás nélkül csodálatosan festő járművek között. A cikk folyamán a járművek szót kell, hogy használjam a személyautók helyett, hiszen ugyanúgy jelen-

voltak teherautók, mint

motorkerékpárok,

lakókocsik vagy

éppen autóbuszok.

Tehát a választék-

ra panaszunk nem

lehetett volna, ha az

egy- egyes kategóriákban megfele-

lő számú jármű képviseltette volna

magát. Végigfutva a sorok között

régi német, olasz, angol csodákat is

láthattunk. Talán szívünkhöz legkö-

zelebb a magyar gépezetek álltak,

amik elég nagy számban voltak jelen

(FAÜ, Pannónia).

A több mint 30 éves közlekedé-

si eszközöket csodálva észrevettünk

több ügyes lépést szervezői oldalról.

Egyrészt azonos korból vagy az azo-

nos márkajel alól származó szerkeze-

tek egymáshoz közel helyezkedtek el,

egy nagy diorámát alkottak. Másrészt

az ilyen jellegű rendezvényekről el-

maradhatatlan lányok korhű vagy

közeli korhű ruhákat viseltek, ami jót

tett a hangulatnak, és autentikusabb-

nak hatott, egészsébb lett a show.

Érdekes volt látni, hogy az

első 911-esek mellett már a 928-as

és 944-es Porsche is az oldtimerek

közé tartozik, ráadásul nem is lóg

ki a sorból. Gyönyörűen karbantar-

tott és restaurált darabokkal talál-

kozhattunk. A német szekciónál

maradva a Porschék mellett VW-k is

szép számmal voltak. Külön örül-

tünk, hogy a két márka közös tör-

ténelmére való tekintettel szinte

egymás mellett lehetett összeha-

sonlítani a korai Käfert a Karmann

Ghiával. A németektől nem mesz-

sze Willys Jeepek és Jaguárok

sorakoztak. Az öreg amerikai te-

repjárókon látszott, hogy ma is

megállnák a helyüket bárhol, bár-

milyen terepen. A csarnok másik

végén még volt pár amerikai klasszikus, a teljesség igénye nélkül egy El Camino és egy Trans Am is várta az odalátogatókat. Nem maradhattak ki természetesen az NDK járművei sem, melyek közül hihetetlen állapotú járgányok mutatkoztak be (pl.: Trabant 601, Wartburg 353, MZ TS-250 stb.). A show sztárja a Ferrari 512 TR volt. Itt álltak a legtöbben, pedig ez még nehezen egyeztethető össze az oldtimer fogalommal, de szépsége vitathatatlan, és úgy látszik, az olasz formaterv nehezen öregszik.



Összességében tehát elmondható, hogy a rendezvény tud örömet okozni annak, aki szereti a járműveket és a régi kort, de fejlődést nem mutat, sőt, léteznek olyan perspektívák, melyekből, ha rátekinünk, negatív tendenciát tapasztalunk. Sokszor az átgondolatlan szó is eszünkbe jutott. Például az egyik percben a szebbnél szebb Rolls-Royce-okat csodáljuk, majd hátrafordulva a '30-as, '40-es évek mezőgazdasági gépei fogadnak minket. Az ilyen apróságoknak betudhatóan mi jövőre nem megyünk el, de két-három év múlva biztosan megnézzük, hol tart a rendezvény, és megérdemli-e, hogy shownak hívjuk.

Imi



Kölcsön bringa visszajár?

Áprilisi számunkban már írtunk az azóta részben új nevet kapott MOL Bubiról, a közbringarendszerről, melyet jövő tavasztól használhatunk Budapest belvárosában. Most megnéztük a kerékpárok gyártását is.

A városi közbringarendszerek célja, hogy gyors és környezetbarát alternatívát nyújtsanak a rövidtávú utazásokhoz. Felveszed a kollégi-um közelében, és lerakod a kocsmá előtt. Nem kell visszavinned a kiindulási helyre, ráadásul mindezt akár díjmentesen is megteheted. Hasonló rendszerek működnek már számos nagyvárosban, de nemrég Esztergomban és Szegeden is elindult a kölcsönzés. A fővárosi rendszer igen hosszú vajúdas után készülhet el áprilisa.



Infrastruktúra

A szolgáltatás 75 állomással és 1100 kerékpárral indul. Pesten a nagykorúton belüli területeket fedile a Városligetig kitüremkedve, Budán pedig a rakpart mentén, a Széll Kálmán tér térségében és a XI. kerületben kölcsönözhetünk. A hálózat bővítése a rendszer sikerességén múlik. A siker persze nem objektív fogalom, mindenesetre a budapesti kerékpáros fejlesztési koncepció évi 12 ezer felhasználót és napi ötezer utazással számol.

A terület biciklizhetőségének javítása érdekében részletes intézkedési tervet dolgoztak ki, az átadásig folyamatosan építik át a város-

magot. A terv alapján nyolcvan egyirányú útszakaszon engedélyezik a biciklik ellenirányú haladását, több tucat buszsávba engedik be a bringákat, és több kerékpáros felállóhelyet is kialakítanak. Azaz kialakítottak, hiszen ezekből az intézkedésekből sok már meg is valósult.

De így is marad még rengeteg munka a hálózat fejlesztésével. A pesti rakparton például a bicikliút a Kossuth tértől délre megszűnik, így nehezítve meg a kerékpárosok dolgát. De komoly balesetveszélyt jelent, hogy a budai rakpart keskeny járdáját közösen használják biciklisek és gyalogosok. Nyáron a sajtóban megjelentek hírek a nagykörút kerékpáros átalakításáról, de a negatív visszhang után jelenleg inkább csöndben gondolkodnak egy kompromisszumos megoldáson. Nincs egyszerű dolguk a mérnököknek, hiszen

Műszaki megoldások

Első ránézésre látszik, hogy Nextbike alapokon nyugszik a Csepelen gyártott kétkerekű. A váz hátsó íves részének köszönhetően a forma bármikor felismerhető. Ha a tulajdonos oldaláról nézzük, ez teljesen ésszerű lépés, hiszen egy esetleges eltulajdonítás után a feketepiacon majdnem értéktelenné válik a bicikliváz, és csak anyagárban lehet értékesíteni. Ugyanennek az íves résznek köszönhető a meglehetősen nagy reklámfelület, ami hordozhat szponzorfeliratokat, vagy fizetett hirdetéseket is. Az egyediség nem csak a vázon, hanem a kerékpár több részletén is feltűnik.

A hátsó agyrészt rögzítő csavar például csak egy, külön erre a célra kifejlesztett kulccsal lazítható vagy húzható meg, ezzel is megnehezítve a tolvajok dolgát. A lassításért vagy jobb esetben a megállásért biciklijenken általában tárcsa- vagy V-fék teszi a dolgát. Ez a zöld bringa ebben is különbözik a nem kölcsönözhető tár-

a rendelkezésre álló hely az igényekhez képest igen korlátozott.

Használat

A kerékpárok használatához meghatározott ideig érvényes jegyre vagy bérletre lesz szükségünk. Ha ez megvan, akkor az érvényességi időn belül kölcsönözhetünk kerék-



saitól, ugyanis itt elől-hátul dobók igyekezik minket a negatív gyorsulásra kényszeríteni. Ugyancsak itt, a fék közelében helyezkedik el a háromsebességű agyváltó, mely segíti vagy adott esetben nehezíti a tekerést. Az már a hátsó kerék körüli vizsgálódásban is látszik, hogy a bicikli tervezése közben a fő irányvonal az volt, hogy kívülről minél kevesebb hozzáférhető, megsérthető vagy letörhető alkatrész legyen jelen.

Kicsit előrébb haladva feltűnik a hajtásátvitelért felelős lánc, melyet gondosan láncvédővel takartak a gyáriak, hogy tekerés közben ne legyen olajosak, vagy a kiálló alkatrészek ne sértsék fel a vádlinkat. A hátsó agyhoz hasonlóan az monoblokkot és az első agyat is a fentebb említett speciális csavarral rögzítették. Az első kerék központi részében a dobókén kívül még egy dinamó is helyet kapott az elektromos kiegészítők áramellátása céljából. A bicikli egyébként a KRESZ előírásai alapján a prizmatól a csengőig az összes kötelező felszereléssel rendelkezik.

párokat. A használat az első fél órában díjmentes, utána pedig exponenciálisan növekszik az ára. Ezzel ösztönöznek arra, hogy a bérbicikliket rövid távon használjuk, és senki ne akarjon velük kirándulni menni a Balatonra. A jelenlegi hálózatban ráadásul nem jelent gondot akár a két legtovábbi állomás közti távot is fél óra alatt megtenni. Napjegyet a terminálnál bankkártyával is tudunk igényelni, ilyenkor a bank kauciót zárol a számlánkon.

Bérletek vásárlásához előre be kell regisztrálnunk, ezután egy Bubi kártyát kapunk. A kártyával vagy az okostelefonunkat használva tudunk kölcsönözni akár a terminál érintése nélkül, közvetlenül a bicikli hátuljában elhelyezett fedélzeti számítógéppel is - magyarázta el a részleteket Vértessy László, a projekt vezetője. Az elektronikus jegyrendszer kiépítése után akár a tömegközlekedésre alkalmas kártyát

A csengőt például mindkét irányban meg tudjuk szólaltatni, ezért tényleg nagyon könnyű használni.

Lassan de biztosan elértünk a jármű elejéig, ahol egy kosár fogad minket. Ebben ül az első lámpa is, ami nem marginális részét foglalja el a tároló rekesznek, s ez nem tesz jót a helykihasználásnak, de mindenképpen dicsérendő, hogy mindössze ennyi kifogás merült fel a bicikkel szemben. Az üléspozíció a trekkinget idézi, ezzel biztosítva minket, hogy a városban rövid távon kényelmes lesz hajtani a kétkerekűt. A nyereg magassága természetesen állítható, és egy, a csőre festett beosztás segít nekünk, hogy a beállításainkat könnyen alkalmazhassuk a következő úton is.

Fizikai méreteit tekintve talán csak a tömegével magaslik ki az átlagból, ugyanis huszonhárom kilogrammot nyom, de ez manőverezés közben nem tűnik fel. Említésre méltó még a dokkolásnál használandó zár. Egy mechanikusan záródó megoldásról beszélünk, mely csak akkor használ fel energiát, ha felold.



is használhatjuk majd kerékpárbérlésre. A pontos árak még nincsenek meghatározva, de egy napjegy ára körülbelül egy vonaljeggyel lesz egyenértékű, egy éves bérlet pedig valamivel drágább lesz egy tömegközlekedési napjegynél. Lesznek viszont kedvezmények BKK-bérlettel már rendelkezők számára.

Karbantartás

A rendszer működéséhez elengedhetetlen, hogy minden állomáson legyen szabad dokkoló és használatba vehető kerékpár is. Az állomások közötti szállítást utánfutós, elektromos kerékpárokkal és kisteherautókkal végzik majd, eseti karbantartásokat pedig akár helyben is végezhetnek a szerelők. A lopások és rongálások megelőzése érdekében

az állomások kamerával, a kerékpárok nyomkövető rendszerrel lesznek ellátva, ráadásul a kétkerekűeket mindenki a saját felelősségére veheti igénybe.

A rendszer szponzorát már bejelentették, remélhetőleg hamarosan elindul a népszerűsítés is, hogy az indulásra mindenkinek legyen mersze kipróbálni a kerékpárokat. A londoni bérbicikliket az ottani polgármester népszerűsítő hadjárata miatt a helyiek Boris Bikesnek nevezik, nálunk hasonló nem várható, de remélhetőleg tavaszra minden városlakó tudni fogja, mire jók ezek a zöld kerékpárok, amelyek mindenhol ott vannak.

Imi és Kristóf



Dunai sétahajókázás

Lenne kedved a Duna forrásától, Donaueschingentől a Fekete-tengerig gondtalanul és nyugodtan lehajózni a Dunán? Akkor ezt a könyvet ne olvasd el, ugyanis Jules Verne A dunai hajós című művében nem nyugdíjas németekről ír.

Vernét lehet szeretni meg nem szeretni. Viszont értelmes ember úgy nem hal meg, hogy semmit nem olvasott a művei közül. Elmondhatom magamról, hogy értelmes emberként halhatok meg.

A könyv egy olyan történelmi korban íródott és játszódik, amikor a krimi világa még csak szárnypróbálgatás volt, az amerikai sorminta pedig nem létezett. A főszereplő, Borus Demeter Magyarországról úgy kerül be a köztudatba, hogy addig teljesen ismeretlenül (és nem is olyan csekély előnnyel) megnyeri a Dunai Liga által megrendezett horgászversenyt a németországi Sigmaringenben. Miután a fődíjat átvette, kijelenti, hogy le fog hajózni a Duna forrásától egészen a Fekete-tengerig, és semmi másból nem fog élni, csak abból, amit hajózás közben

kifog. A történet előzményéhez hozzátartozik, hogy a Duna mentén megsokszorozódtak a rablások, ami egy jól szervezett rablóbanda jelenlétét sejteti. Az elismert magyar detektív, Dragos Károly kapta feladatául, hogy fényt derítsen az igazságra, aki szintén jelen volt a sigmaringeni versenyen Jäger álnéven. Dragos kapva kap az alkalmon, és útítársául szegődik Borusnak, remélve, hogy elkaphatja a gazfickókat. Főhősünknek nem fűlött a fogáshoz, hogy útítársa is legyen, azonban Jäger úr befolyása jobb belátásra bírta Borus Demetert. Dragos nem érti, hogy Borus Demeter miért igyekszik annyira az evezéssel, ezért elkezd gyanakodni, miután pedig véletlen egybeesések folytán ott és akkor történik újabb bűntény a Duna mentén, ahol Borus eltűnik a parton hosszabb-

rövidebb időre, egyértelműen őt tartja a rablóbanda fejének. Ennél a pontnál kezdődik a történet második szála, ami időnként találkozik a fő szállal, ezzel okozva nem kis bonyodalmat és félreértést.

Ez volt az első mű, amit Vernétől olvastam. Persze történeteket, melyeknek ő volt az ötletgazdája, már hallottam. Ahogy azt a bevezetőben is írtam, mivel nem volt akkoriban sablon a krimik világában, így sajátos az ötlet és annak a végkifejlete is. Van benne izgalom és kiszámíthatatlanság, ami manapság nagyon sok könyvből hiányzik. Sallangmentesen vezet végig a történetet, és a narráció is úgy viszonyul hozzá, mint egy beavatatlan. Terjedelmét tekintve a könyv a mai mezőnyben átlagos, de véleményem szerint egy olvasást megér, már csak a magyar vonatkozás és a művelődés miatt is.

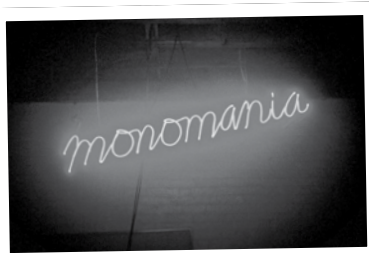
Pityu



Deerhunter: Monomania

E havi zeneajánlónkban – nem rendhagyó módon – egy „régibbi”, májusban megjelent albummal foglalkozunk csak azért, hogy végre a rockzene szerelmeseinek is kedveskedhesünk egyet. A georgiai Deerhunter zenekar hatodik albuma negyven perc alatt kifacsarja a hatvanas-hetvenes évek New Yorkját, majd egy félőrült, excentrikus zseni agyán átszűrve találja nekünk.

2010-es, ellenállhatatlanul kozmikus albumával (Halcyon Digest) a Deerhunter hivatalosan is a legnagyobb kritikuskedvencek közé furakodott. Az azóta eltelt időben a zenekar két dalszerző-énekese, Bradford Cox és Lockett Pundt szólólemezein hasznosította újra a bevált dalformulát. A Monomania klasszikus protopunkot idéző hangzásvilága Cox egyre sokkal inkább pozitív visszajelzésért könyörgő színpadis viselkedéséből következtetett, és itt már egyértelműen az ő akarata érvényesül.



Az év egyik legjobb dala, a Leather Jacket II a nemrég elhunyt Lou Reed kiforrott, vad korszakát idézi az egymáson elcsúszó hangszerekkel, a disszonáns, „ostorozó” gitározással és persze a mértéktelen gerjedéssel; maga a szintizta, nyers szex és rock and roll. Persze megmaradt a Pundtra jellemző, szívmengető dallamosság, de csak nyomokban (The Missing). Az albumot nagyrészt a punk kísérletezős klubvilága és Bradford Cox - nincs erre jobb kifejezés - devi-

áns jelleme határozza meg.

Minden eddiginél merészebb témák kerülnek terítékre: az elképesztően menő gitárriffel támadó Dream Captain homoerotikus áthallásai vagy a T.H.M. gyermekkori vallomásai senkit sem hagynak szenvtelenül. Cox a kiváló videoklippel támogatott Back to the Middle-ön és az először hosszú parókában, véres gézbe pólyált ujjal előadott Monomanián bizonyítja, hogy továbbra is kiváló slágereket tud szerezni. A végére jut egy kevés az általános, megfoghatatlan, XX. századi amerikai miszticizmusból is (Nitebike; Punk (La Vie Antérieure)).

Nyugodtan kijelenthető, hogy ennél jobb rocklemez idén már biztosan nem fog születni. Hallgasd végig, és érezd magad a városi éjszaka legveszedelmesebb ragadozójának!

Csaba



Szemfényvesztők

A mai napig te is imádod a bűvészek trükkjeit, és teljesen elámulva mindig azon gondolkodsz, vajon hogy csinálhatták meg a trükköt? Vajon miben rejlik a titkuk? Tényleg varázslat minden?

Valójában minél jobban figyelsz, annál kevesebbet látsz. Daniel Atlas, Merritt McKinney, Henley Reeves és Jack Wilder kiváló bűvészek és mentalisták, és ezen kívül vajon mi lehet bennük a közös? Az, hogy ők négyen olyan műsorszámsorozatot adnak elő, ami elvarázsolja az egész világot. A fellépések nem saját ötletek alapján készültek el, hanem egy titokzatos ötödik személy hozta össze a bűvészeket. Egy év előkészület után a Las Vegas-i színpadon debütálnak, és nem kis feladatra vállalkoznak: ki akarják rabolni az egyik néző bankját a show keretein belül. Látszólag a trükk tényleg sikerül, hiszen egy varázsszerkezet segítségével a néző eljut a saját bankja széfjébe, ami ráadásul Párizsban van, és az ott lévő összes vagyon pénzesőként hullik le a nézőkre Las Vegasban. Természetesen senki nem hitte el teljesen, hogy a pénz tény-

leg valódi és Párizsból van, viszont amikor a rendőség fülébe jut, hogy a pénz tényleg nincs a helyén, már senki nem kételkedik a varázslatban. A hatóságok megkezdik a nyomozást, de egyedül semmire sem jutnak, így



kénytelenek segítségül hívni Thaddeus Bradley-t (Morgan Freeman), aki a bűvésztrükkök leleplezéséből él és felfedi az igazságot. Utólag már nem tűnik túlságosan bonyolultnak a kivi-

telezés, viszont a második előadás is olyan megdöbbentőre sikerül, hogy az egyik ügynök (Mark Ruffalo) már bármire képes lenne, hogy elkapja az illuzionistákat és rács mögé juttassa őket. Vajon sikerül elfognia a rendőrségnek a négy trükkmestert? Vajon ki lehet az őket irányító ötödik személy, és mi a célja ezekkel a műsorokkal?

A film, ahogy a címe is mutatja, teljes egészében a szemfényvesztésre épül. A színészek annyira hitelesen játsszák a szerepüket, mintha tényleg bűvészeknek születtek volna. A történet egésze alatt végigfutó sejtelmes zene csak fokozza a hangulatot, és az sem rontja el a sztorit, hogy egy-két trükkből kiderül, hogy mennyire könnyen átverhetőek vagyunk. Mindenesre nem csak mutatványokkal van tele a film, hanem akció- és üldözős jelenté-
ből is van benne jó pár, és természetesen a végére minden kérdésre választ kapunk. „És hogy mi a varázslat? Csak célzott megtévesztés.”

Bia



Parti Nagy Lajos: Bivaly-szuflé

Komédia két részben. Játszódik az ukrán-osztrák határon, a mindenkori napjainkban.

A Szkéné Színház, a Nézőművészeti Kft. és a tatabányai Jászai Mari Színház közös előadása, melynek tatabányai ősbemutatóját már februárban megtartották, és nagy közönség-sikert aratott. A társulat által felkért szerző szövege Budapesten március 20-án és 21-én hangzott el először. A négytagú kft. (Mucsi Zoltán, Scherer Péter, Katona László és Kovács Krisztián) Horváth Lajos Ottóval egészül ki az előadásban, amelyet Göttinger Pál rendez; ő először dolgozik együtt ezzel a csapattal. „A Bivaly-szuflé műfaja komédia. De akár tragikomédiának is lehetne titulálni. Nevettető darab, aminek van egy mélyebb rétege is, azt viszont a nézőknek kell megtalálniuk a történetben. A megírásakor engem a szerepek érdekeltek a leginkább.” - mondta Parti Nagy Lajos.

„Ez egy ötszereplős darab, nagyon komoly projekt. Négy gengszterről szól, akik egy rablás után egy elhagyott, régi kastélyszállóban húzzák meg magukat. Én alakítom az egyik gengsztert, aki kitalálja, hogy vegyék meg a szállót és nyissanak benne egy éttermet. Kiderül, hogy az ottani faluban a polgármestertől a rendőrfőnökiig mindenki korrump, és seperc alatt kicsalják a négy gengsztertől az egymillió eurójukat. Parti Nagy Lajos külön nekünk írta ezt a színdarabot, a szereplőket is a mi beceneveinkből alakította ki. Fantasztikus gesztus volt tőle, hogy elvállalta a felkérést.” (Scherer Péter)

Fejtsd meg a rejtvényt a 30. oldalon, és nyerd páros jegyet a Szkéné színház jövőtéből!

„Egy suflénál minden a sü-
tőn múlik, érted, hogy hova teszed a sütőben, hogy 160 fokon legyen előmelegítve. Hogy mennyire apró a hagyma... de azt vágni kell ám, a hagymát csak ezek a bergeci gyöke-
rek turmixolják. A fácánt meg mondjuk a bivalyhúst szabad turmixolni, nem elegáns, de szabad, főleg a bivalybélszínt, mer' az nagyon kötött... és aztán apránként bele a besamelbe, ahogy a felvert fehérjét is... mint a kis Túr anyja kebelébe... nem egyszerű...” - részlet az előadásból.

szkéné

Szkéné Színház

Kolikonyha

*Meglehetősen nehéz folyamatosan új receptekkel előrukolni hónapról hónapra úgy, hogy ti is és a főztőtöket fogyasztók is csak húst hússal ennétek, de azért mindig sikerül egy-egy új ötletet találni, és azt elétek tárni. Igyekszem mindig olyan ételt prezentálni, ami nem túl bonyolult, és mégis finom, lakta-
tó, ennek lehettek ma is szemtanúi – bár bevallom, körülbelül két éve rettegek attól, hogy eljön ez a pillanat...*

...a pillanat, amikor a krumplis tészta receptjét kell leírnom. Régióta mumus nálam ez az étel, mert pár éve, amikor ezt készítettem, és többen ettek belőle, éreztem, hogy valami nincs rendben, hogy valami gikszer van a kajával. Amikor megkérdeztem, „Srácok, mi hiányzik belőle?”, csak azt a választ kaptam csendesen a háttérből: „A tehetség, Zsu, a tehetség...”. Szóval gondolom, értitek, miből fakad mérhetetlen félelmem. Íme, a *krumplis tészta* vagy, ahogy sokan ismerik, a *grenadírmars*!

Hozzávalók:

60 dkg krumpli, 30 dkg fodros nagykocka tészta, 1 nagy fej hagyma, 3 evőkanál lecsókonzerv (de megteszi egy közepes méretű lédús paradicsom is), olaj, só, bors, fűszerpaprika

Elkészítés:

Szépen sorjában mindent előkészítünk. Meghámozzuk a krumplit, kisebb kockákra vágjuk, jó apróra felaprítjuk a hagymát. Kb. két kanál sóval odateszünk egy fazék vizet főni, addig pedig feltesszük üvegesedni a hagymát. Mehet alá bőven olaj (vagy aki szereti tocsogósan, az tegyen alá egy jó adag sertéssírt), megvárjuk, hogy átlátszó legyen, aztán rádobáljuk a krumplit, meglocsantjuk a kis lecsóalapunkkal, odasuhintunk neki majdnem egy kanál sót, ugyanennyi csemege fűszerpaprikát, és kellemesre szórjuk borssal. Ezután néha megkevergetjük, nagyon pici vizet is adhatunk hozzá, attól lesz szottyos (remélem, a szottyos szót olvasva már senkiben nem merül fel a kérdés, hogy vajon az mit jelenthet...).

Közben, remélem, már régen fő a tészta is, mert ha az megpuhult, már-már undorítóan puhára főtt, leszűrjük, hozzáöntjük a krumplihoz, jól alárottyantunk (a tűzhelyen - nem

máshogy!), összekeverjük, szinte összetörjük egymással a hozzávalókat. Megkóstoljuk, és ha nem száraz, nem sótlan, nem paprikátlan, nem ízetlen (amilyen az én első krumplis tésztám volt), akkor készen is vagyunk, lehet lakmározni kedvünkre. Csemegeuborkával vagy csalamádéval az igazi, bevallom, én néha teszek hozzá egy kis tejfölt is, mert manapság már a lecsót is képes lennék tejföllel enni...



Mivel a krumplis tészta olyan étel, ami után azért csak megkíván az ember egy kis nyaláncságot, mi sem maradhatunk süti nélkül. Viszont a legtöbb süti olyan, hogy frissen bekap belőle az ember egy fél tepszi mennyiséget, a többi pedig megmarad, mert egy nap múlva már nem olyan jó az állaga. Hogy ezt elkerüljük, most *csokis kekszet* fogunk készíteni, mert az másnaposan meg harmadnaposan a legjobb, hiszen ahogy „öregszik”, úgy puhul.

Hozzávalók: 30 dkg Rama, 26 dkg cukor, 4 egész tojás, 20-30 dkg étcsoki, 2 teáskanál fahéj, 2 teáskanál sütőpor, 40 dkg liszt

Elkészítés:

Mielőtt meglincselnétek, hogy mégis miként mérjétek ki ennyi cukrot meg csokit, megsúgom, biztosan van valakinek konyhai mérlege a koliban

(otthon lakóknál pedig biztosan kallódik egy valahol a konyhaszekrényben). Ha pedig mégse, akkor maradjunk annyiban, hogy a 26 dkg cukor nagyjából egy bögrényit tesz ki, a csokira meg rá van írva, hogy hány gramm, jó mérőnkpalántákhoz híven saccolni tudni kell, hiszen ha a derékszöget is 85 és 95 fok közé tesszük, a 20-30 dkg csoki sem okozhat problémát.

Tehát. A Ramát, a cukrot és a tojásokat összedolgozzuk homogén masszává. A sütőport hozzáadjuk a liszthez, ezt az elegyet pedig a Ramacukor-tojás kombóhoz. Az étcsokit pici darabokra aprítjuk, ezt is hozzáborítjuk és belekeverjük a már amúgy is összekevert masszánkhoz, és egy tepsire sütőpapírt rakunk. A sütőpapírra dió nagyságú kis halmokat rakosgatunk

egymástól 5-6 centi távolságra (kitaláltatok, ezek a kis sütik kicsit terjeszkedni fognak), és bedugjuk a sütőbe kis lángon kb. 10 percre. Látható lesz, ha készen van, mert úgy kell majd kinéznie, mint a boltban kapható állati drága amerikai keksznek becézett cuccoknak; a különbség mindössze annyi, hogy ez sokkal finomabb lesz, sokkal egészségesebb, és még a büszkeség parányi lángja is ott lobog majd szívünkben, amiért annyira ügyesek voltunk, hogy nem rontottuk el ezt az amúgy

elronthatatlan finomságot.

Ha jót akartok magatoknak, egy magányos hétvégén készítsétek mindezt el, mert akkor hátha nem kell belőle megkínálni senkit, és nyugodtan egyedül majszolhatjátok be az egészet. Közben nézzetek romantikus, nyálas amerikai filmeket, és sajnálkozzatok azon, hogy csak a filmekben léteznek tökéletesen kinéző emberek. De ha ti is ilyenek akartok lenni, a helyetekben a tál süti után csak eltöltenék néhány órát a kardiós konditermekben... ☺

Kicsit Grincsként, de azért jó étvágyat kívánok!



Zsu

Nem mi mondtuk...

Rovatunkban tisztelt oktatóink legnépszerűbb mondataiból gyűjtöttünk össze egy csokorra valót.

„Maga tud kapálni? És kaszálni? Na, akkor a józan paraszti esze már megvan.”
(Műszaki ábrázolás I.)

„Deriválni egy lovat is meg lehet tanítani. Integrálni már kevésbé. Én deriválni tudok. Integrálni már kevésbé. Na döntsék el, hova tartozom a törzsfajlásban.”
(Mechanika I.)

„Úgy meglepődtem, hogy két hétig hátráltam, mielőtt hanyatt estem.”
(Üzemszervezés)

„Még nem ébredtem fel egészen, de máris elálmosodtam.”
(Mechanika I.)

„Annyi jó kis mesém van, nehogy kétszer hallják ugyanazt!”
(Üzemszervezés)

„Ez a távolság legyen 3. Legfeljebb nem annyi.”
(Mechanika I.)

„2,76 ember nincs! Vagyis aki 0,76, annak nem mondjuk a szemébe.”
(Bevezetés a lean szemléletbe)

„Új adminisztrátorunk van a tanszéken, kérdezem tőle: Klárka, nem baj hogy ilyen hülye vagyok? Azt mondja, nem. Hát nem voltam ott, amikor felvették.”
(Matematika II.)

„És azt el tudják képzelni, hogy... Várjanak, ez nekem sem megy.”
(Mechanika I.)

- Nincs véletlenül színes krétájuk? -Tanár úr, alkoholos filcem van, ha az segít. -Mindig csak az alkohol...”
(Matematika II.)

„Elemidegen vagy magyarul diszjunkt.”
(ÁJGT)

„A konvex az az, amikor felülről szeretnénk simogatni a tört tengelyű tartónkat. Már ha ilyen fétisük van.”
(Mechanika I.)

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

Így írunk mi

Legújabb rovatunkban azokat a vicces, de tanulságos gyöngyszemeket tesszük közzé, melyeket oktatóink gyűjtöttek össze a közlekkari hallgatók zárthelyire adott válaszaiból. Ezúton is kérjük oktatóinkat, hogy csatlakozzanak a kezdeményezéshez, és küldjék el hasonló gyűjtésüket a kozhir@kozlekkar.hu e-mail címre. A beküldők és az „elkövetők” neve természetesen nem jelenik meg az újság hasábjain.

„Polimerizációnak azt nevezzük, amikor egy molekulából rengeteg darab láncot alkot.”

„Porkohászat előnye: olyan ötvözetek is gyárthatók, amikre nem lenne lehetőség.”

„... a gyártás egésze mechanizálható...”

„... féltermékek gyárthatók (...) nem kell utólagos munkálás, forgácsolás.”

„Kovácsolásnál az anyagrács nem szakad meg.”

„Kovácsolással (...) a munkadarab jobban ellenáll az igénybevételnek, mintha pl. ugyanazt az alkatrészt egy lemezből kivágva szeretnénk helyettesíteni.”

„A porkohászati technológia előnye: minden fázisa modernizálható...”

„Polikondenzáció: kondenzátor hozzáadásával gyártják a műanyagot”

„Porkohászat előnyei: (...) folyékony fémekből álló ötvözetek előállítás.”

„Az automata acél (...) darabosan törik, nem marad egy hosszú kígyó ott a forgácsolásnál, ezáltal az eszterga nem fojtja meg magát...”

„Automata acélok: (...) olyan acélok, melyek képesek forgácsolás közben önmaguk élezésére.”

(Járműszerkezeti anyagok és technológiák I.)

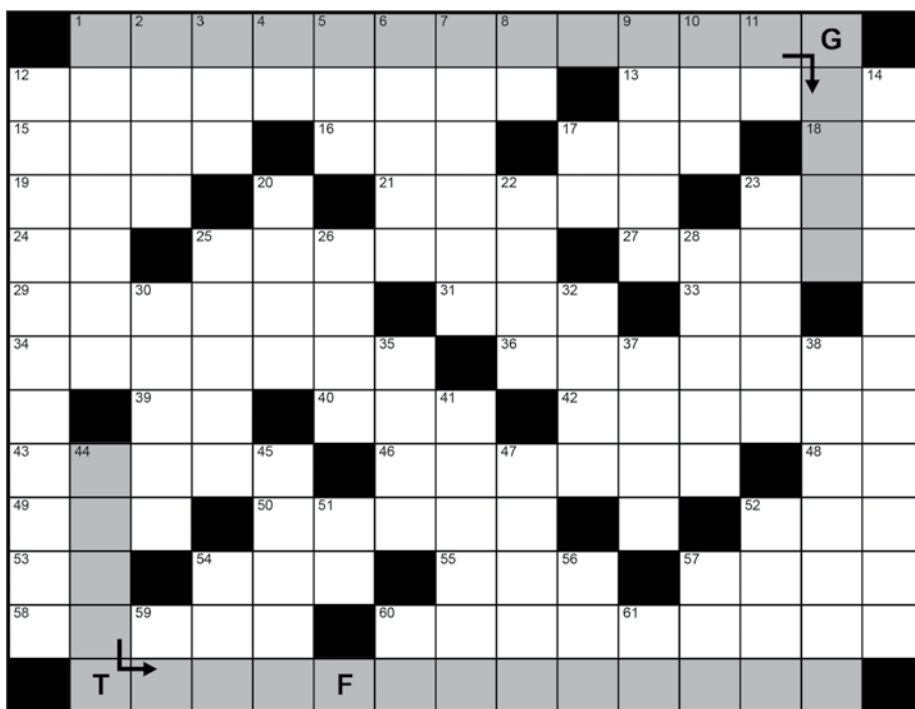
Személyiségvédelmi okokból nem közöljük az iménti idézetek alkotóját és természetesen gyűjtőjét sem. Viszont egy újabb ok, hogy mindenki többet tanuljon a zéhákra.

Rejtvény

A rejtvény megfejtésével az alábbi vicc poénját kapod meg:

A családi fényképalbumában Pistike a szülei esküvői képeit nézegetni.

- Anyu, miért vagy fehér ruhában?
- Azért, mert a fehér az öröm és a boldogság színe.
- ... (a rejtvény megfejtése)... !



A rejtvény megfejtését november 29. éjfélig beküldők között páros jegyet sorsolunk ki a Székén Színház december 8-i Bivaly-szuflé című előadására. A megfejtéseket a kozhir@kozlekkar.hu e-mail címre várjuk.

Vízszintes: 1. A vicc poénjának első része. 12. Pártba felvevő. 13. Nápolyi gyártásához is sütik. 15. Germán eredetű férfinév. 16. Gigapascal, rövid. 17. Treníroz. 18. Ajándékoz. 19. Oroz, csen. 21. A fogadására, népiesen. 23. Férfi előd. 24. Országos bajnokság, rövid. 25. Kossuth-díjas író (György). 27. Öselefánt. 29. Sörből két deci. 31. Sérülés nyoma. 33. Kilopond, rövid. 34. Szándékkal kapcsolatos. 36. Földgolyó, tréfás szóval. 39. Német helyeslés. 40. Dadaista képzőművész, költő (Hans). 42. Portékát olcsóbbá tesz. 43. Leborul, roskad. 46. Nincs egy szál haja sem. 48. Szolmizációs hang. 49. Vetített állókép. 50. A nemzetgazdaság egyik fő ágával kapcsolatos. 52. Gallon, rövid. 53. Belül kiég! 54. Jelez a kezével. 55. Kábítószer. 57. Makrisz Agamemnon pécsi szobra. 58. Bűnügyi regény. 60. Optimizmus.

Függőleges: 1. Zenés sportág. 2. Tévében sugárzott könnyűzenei jelenet. 3. Az ég színe. 4. Opus, rövid. 5. Röntgen, rövid. 6. Nehéz küzdelemben a földre szorít. 7. Hivatkozás. 8. Lepedődarab! 9. Számítógépes segédberendezés. 10. Házzám, rövid. 11. Okirat szélei! 12. A házba surran. 14. Számítógépen tárolt információkkal végzett műveletek összessége. 17. Európa bajnokság, rövid. 20. Coca-...; üdítőital. 22. Mézizű. 23. Az áramerősség mértékegysége. 25. A szokásosnál előbb történő. 26. Népies műdal. 28. Iratot iktat. 30. Kétoldalt lekonyuló (bajusz). 32. Göngyöleg. 35. Régi füzet. 37. Henye, tétlen. 38. Határozott. 41. Apró szemcséssé válik. 44. A poén második, befejező része. 45. A malária ellenszere. 47. Rövid fölfelé hajló hegy (orr). 51. A platina vegyjele. 52. Francia író (André). 54. Templomi könyörgés. 56. Dativus, rövid. 57. Pierre de Coubertin kezdeményezésére alakult szervezet névbetűi. 59. Római 4-es. 60. Igekövető. 61. Indul a képzés!

Humor

Egy vasutas a sínek között talál egy ordító embert. - Jaj a lábam, jaj a lábam. Mire a vasutas: - Mit kiabál, hiszen nincs is lába!

Két villanyszerelő az állványon:

- Nénike, adja már fel azt a piros drótot!

Az öregasszony feladja.

- Köszike! - Látod, Józsi, mondtam én, hogy nulla, te meg jössz itt a hülyeséggel, hogy fázis!

A katona éjszakai őrsgben áll. Egyszer csak zörgést hall:

- Állj! Ki vagy?

- Anyád az a demizsonnal!

- Anyám, állj! Demizson: tíz lépést előre!

- Uram, egy különleges papagájt vennék!

- Látja, itt ez a zöld beszél németül, angolul, kívülről ismeri a telefonkönyvet. 100 dollár. A kék ismeri az összes játékautomata kódját. 150 dollár. A sárga 200 dollár. Rokonságban van az Interpol főnökének papagájával.

- Fantasztikus! És az a kopasz a sarokban mit tud?

- Azt én sem tudom, de 500 dollárnál nem adom alább, mert a többiek csak főnöknek szólítják.

- Mi a hasonlóság a laposelem és a könnyűbúvár között?

- Ha a sarkait összekötöd, mindkettő hamar lemerül.

Addig röhögünk a főnök viccén, amíg megértettük, hogy az a mai feladat.

Patikában:

- Valamilyen hatásos potencianövelő szert szeretnék.

- Tessék uram, itt van ez a folyadék.

- Biztos, hogy hatásos?

- Meghiszem azt! Három hete beletettem az órámat és azóta megszakítás nélkül áll!

- Doktor úr, arra gondoltam, hogy sterilizáltatni kellene magam.

- De uram, ez nagyon súlyos döntés. Megkérdezte erről a feleségét és a gyerekeit?

- Igen, 16:3 arányban helyeslik.

Karácsonyi Bál

2012. December 14.



GRAFIKAI PÁLYÁZAT

A 2013. ÉVI **KARÁCSONYI BÁL**
PLAKÁTJÁNAK MEGTERVEZÉSÉRE

INFORMÁCIÓK, NEVEZÉSI LAP
ELÉRHETŐ A
KOZLEKKAR.HU OLDALON!

A LEGJOBB MUNKÁKAT **DÍJAZZUK!**

NEVEZÉSI HATÁRIDŐ: 2013.12.01.
LEADÁSI HATÁRIDŐ: 2013.12.07.

Angyalföld kocsiszín

Szakmai látogatás és UV, valamint T5C5 típusismertető



2013. nov. 19.

Találkozó 8:00-kor a Száva kocsiszín portájánál, majd utazás metróval az Angyalföld kocsiszínhez, kezdés kb 11:30-kor.

Jelentkezés: varhelyi.marton@kozlekkar.hu

(Név, NEPTUN-kód, telefonszám, e-mail cím, szül. idő, sz. ig. szám megadásával)

Az e-mail tárgy legyen: **SzKVillamos**



Közlekedésmérnöki
Szakkollégium

