



Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem
Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar Hallgatói Önkormányzat

2013. dec. 77/4



Tartalom

Miről is olvashatsz?

- 03 Főszerkesztői jegyzet
- 03 Impresszum
- 04 Hírek
- 05 Bemutakozik a Hallgatói Képviselő - Bozsik Balázs
- 06 A katedra másik oldalán - Interjú Bicsák Györggyel
- 08 Karácsonyi Bál harmadszor
- 08 Cipősdoboz Akció a BME-n!
- 09 Tölts OHV-t! Megéri?
- 10 A csepeledő hajóerdő
- 11 Kincskeresés a szabadban
- 12 Mindennapi parkolóinkat add meg nekünk!
- 13 Michael Smith miniatűr világa
- 14 Kicsi autó, hasznos autó
- 15 A Honvédkórház csőpostája
- 16 Ilyen lesz a BRT a Rákóczi úton
- 18 Csonka János öröksége
- 20 Repülőgépek második élete
- 21 Elvesztettem zsebkendőmet...
- 22 Autóink biztonsága
- 23 A 4-es metró első fecskéi
- 24 Filmajánló: Életrevalók
- 25 Könyvajánló: Triumvirátus
- 25 Vampire Weekend: Modern Vampires of the City
- 26 Szentesti műszak
- 27 Így karácsonyoztok ti
- 28 Álkarácsonyi süтик
- 29 Rejtély
- 29 Nem mi mondtuk...
- 30 Humor



23



8



13



16



18



20



22

Főszerkesztői jegyzet

Kedves Olvasó!

A matematikatanáraink valószínűleg nem értenek egyet ezzel a gondolattal, de egyszer minden sorozat véget ér (kivéve a kereskedelmi csatornák szappanoperáit). Ebben a helyzetben vagyok én is a Közhírral kapcsolatban, ugyanis ez az utolsó alkalom, hogy erre az oldalra írom köszöntő soraimat. A majdnem tizenhat hónap alatt, míg főszerkesztőként tevékenykedtem az újságban, nagyon sok élmény ért. Vannak köztük kicsit rosszak is, melyeket az idő már most is halványabbá tett bennem, és van nagyon sok pozitívum, amik miatt érdemes volt igen sok éjszakát átvirrasztani, hogy időben el tudjuk küldeni az újságot a nyomdába. A mérnökhallgatók morálja ugyanis az újság szerkesztése során is megmutatkozott, ennek köszönhetően rendszeresen előfordult, hogy jóval a lapzárta után közölte valaki, hogy nincsen még kész teljesen a cikkével, de hamarosan elkezd.

A fáradalmakat is ki kell pihenni valamikor, erre nyújtottak remek alkalmat a tavaszi félév végi sütögetések, vagy az évek óta megrendezett ún. médiatábor, ahol a Baross Rádió, a MűTerem és a Közhír tagjai még jobban megismerhették egymást, elmélyíthették barátságukat.

A Közhír hasábjain és személyesen is számos alkalommal próbáltam buzdítani az embereket, hogy lépjenek be a szerkesztőségbe (vagy más öntevékeny körbe), mert ezekben a társaságokban nagyon jó

közösségek kovácsolódnak. Emellett pedig hasznos ismereteket, készségeket lehet szerezni, amelyet még a mérnöki pálya során is alkalmazni tud az ember. Nagyon nagy élmény volt ilyen sok különböző emberrel együtt dolgozni, és megpróbálni mindenkivel megtalálni a közös hangot, hogy végül mindig értékes tartalommal tudjuk megtölteni az újságot. Köszönöm az elmúlt egy BSc képzés mintatervnyi évet, amit a Közhírben tölthettem.

Minden kedves olvasót arra szeretnék ösztönözni még utoljára, hogy valamilyen formában lépjen kapcsolatba a szerkesztőséggel, írja meg véleményét egy-egy cikkkel kapcsolatban, küldje be a rejtvény megfejtését, vagy írjon néha egy-egy vicces oktatói mondatot, melyet órán hall. A következő főszerkesztőnek, valamint a szerkesztőség tagjainak pedig kitartást kívánok a további munkához!

Jó utat a közlekesnek!

Laca



Előző számunkban elfelejtettük feltüntetni a 10. és 11. oldalon lévő képek forrását. Ezúton kérünk bocsánatot a fotók készítőjétől, Dr. Lévai Zoltán (LéZo) tanár úrtól, és korrigáljuk a hibát.

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 PapucsZoknival Zsolt

Kari lap felelős:

Somogyi Soma József

Főszerkesztő:

Majkut Búcsúzm László

Főszerkesztő helyettes:

Ádám AriellLeszek Zsuzsa

Rovatvezetők:

Ádám LegyenMárVége Zsuzsa
Bortei-Doku MajdnemMérnök Shaun
Stefán Péter
Zentai Zsófia

Tördelőszerkesztő:

Darázsi István
Munkácsi Kristóf
Révész János

Olvasószerkesztők:

Lencsés Lencsi Anna
Mentés Zazie Dorina
Tenk Técsézé Csaba
Onódi NemPublikus Csaba

Terjesztési felelős:

Ernszt Smiley Anita

Írták még:

Boczor Eszter
Igaz Máté Árpád
Mészáros István
Mácsai MindjártVége Domonkos
Molnár Perfektenschlag Gyula
Somogyi BlackFriday Imre
Spohn KZK Márton
Strausz TheEngineerToday Péter

Design, Fotó:

Kiss Fanni Flóra
Kersity VanMárTartalom? Milán
Zsákai Miniatur Balázs
Terjék Tamás

Nyomás:

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

Hírek

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

Bezár az egyetem

A Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem 2013. december 25. és 2014. január 1. között rektori szünet miatt zárva lesz.

Gyűrűavató Szakestély

A Közlekkari Hagyományörző Öntevékeny Kör december 13-án 20:00-tól tartja Gyűrűavató Szakestélyét. A rendezvényre invitatio a Hallgatói Iroda nyitvatartási idejében (hétfő - csütörtök 16.30-19.30) kapható 2000 Ft-os áron. A szokásoknak megfelelően a végzősök számára rendezett vacsora 19 órakor veszi kezdetét.

Az eddigi szakestélyekről készült fotókat megtekinthetitek Dr. Lévai Zoltán tanár úr honlapján, a www.lezo.hu/szakestelyek címen.

Vizsgajelentkezés

A vizsgákra való jelentkezés akkor lehetséges, ha nincs lejárt határidejű tartozás az egyetem felé. Adott vizsgára előző nap 12.00-ig lehet fel- és lejelentkezni a Neptun rendszerben. Ha ezt elmulasztod, az automatikusan igazolatlan távolmaradást jelent a vizsgáról, amiért alkalmanként 4500 Ft különljárásdíjat kell fizetni. Vizsgára december 2-a 18.00-tól lehet jelentkezni.

Advent a könyvtárban

2013. december 2. és december 23. között minden nyitva tartási napon adventi naptár várja a BME központi könyvtárába látogató új és régi olvasókat.

Advent idején az adott napon elsőként beiratkozó olvasó ingyenesen válhat könyvtári taggá, s ajándékot is kap (a nagyolvasó bejárata mellett elhelyezett) Adventi Katalógusfiók

Naptár aznapi fiókjából, valamint az ebben az időszakban beiratkozó olvasók adventi olvasójegyet választhatnak maguknak. A már beiratkozott olvasók sem maradnak ajándék nélkül! Az Adventi Naptárnál minden héten hasznos tudnivalókat és érdekességeket találnak az adventi és karácsonyi időszak jeles napjaival kapcsolatban, s további apró meglepetésekben lehet részük! (Forrás: BME OMIKK)

Munkarendváltás

December 7-én munkarendváltás miatt páros hét pénteki órarend szerinti oktatás lesz. Ezen a napon dolgozzuk le a november 1-i pénteki oktatási szünetet.



Téves kiírás esetére

Aki úgy érzi, hogy jogtalanul írtak ki számára valamilyen fizetési kötelezettséget, az a Neptun rendszer ügyintézés menü, kérvények menüpont 007-es számú, felszólalás fizetési kötelezettség kirovása ellen nevű kérvényt adja be!

6. sikertelen vizsga

Ha az azonos tantárgyból 2012. szeptember 1-t követően tett siker-

telen vizsgák, javító- és ismétlő javító vizsgák összesített száma eléri a hatot, akkor a hallgatót elbocsátják.

Hol lakunk ma...

...hol fogunk lakni 100 év múlva? - fotókiállítás a könyvtár aulájában. A BME OMIKK aulája december 5-től december 20-ig különleges kiállításnak ad otthont, amely életünk egyik legmeghatározóbb tényezőjét, lakásainkat és otthonainkat veszi górcső alá. (Forrás: OMIKK)

Logisztikai csapatbajnokság

A Nagyvállalatok Logisztikai Vezetőinek Klubja országos szintű, egymillió forint összedíjazású logisztikai csapatbajnokságot hirdet a felsőoktatási intézmények nappali tagozatos hallgatói részére. A részletes versenykiírás a kozlekkar.hu-n érhető el.

Mikulás fizika

A BME Természettudományi Kar szeretettel vár minden érdeklődő gyermeket és felnőttet a Mikulás fizika nevű rendezvényére 2013. december 5-én 17-19 óra között. A Műegyetem TTK dékáni hivatala és a Fizikai Intézet rendhagyó fizika előadását Hartlein Károly tanszéki mérnök tartja az F29-es teremben.

Karácsonyi Bál

Idén harmadik alkalommal rendezik meg a Baross Gábor Kollégium Dísztermében a Karácsonyi Bált. A rendezvényen a részvétel ingyenes, az esemény programja hamarosan elérhető a kozlekkar.hu oldalon!



Zsolti

Bemutakozik a Hallgatói Képviselő – Bozsik Balázs

Az elmúlt szemeszter májusában került posztjára új programfelelős hallgatói képviselőnk, aki a képviselőten kívül lelkes hagyományörző, így minden szakestélyen találkozhatunk vele.

Ossz meg magadról pár tudnivalót, melyek meghatározták a közlekkarra jövedeledet!

Szegeden születtem, matek tagozatos hatosztályos gimnáziumba jártam, ahol a reál tárgyak voltak az erősségeim, így az irány kialakult már korán, és a nyílt napon nagyon megtetszett a járműves szak. Noha ott hallottam róla először, egyből magával ragadt, és már ott eldöntöttem, hogy én itt szeretném folytatni tanulmányaimat.

Hogyan alakulnak a tanulmányaid?

Aránylag jól haladok, ez azt jelenti, hogy ha minden rendben megy, akkor valószínűleg egy év múlva már végezhetek is a BSc-vel, de nekem erősen a terveim között szerepel az MSc is. Leginkább a dinamikával és a hőtannal gyűlik meg a bajom, ezeket még most is gyűröm. Bízom benne, hogy ebben a félévben már túlleszek rajtuk, és csak kevésbé kellemes emlékként szerepelnek majd tovább az életemben.

És a közéleti tevékenységek?

Az évfolyamtársaim közül elég sok HaBár-pultos került ki, és mivel már alapvetően vonzott a dolog, ez csak egy plusz lökést jelentett ahhoz, hogy én is beálljak a sörcsap mögé. Másfél évig csapoltam minden héten a szomjas közlekeseknek a jéghideg nedűt, aztán a képviselőbe kerültemkor felhagytam vele, hiszen az túl sok energiát igényel ahhoz, hogy együtt folytassam a két tevékenységet.

Tavaly mentorként is közreműködtem, azt nagyon szerettem, mert megismerhettem az elsősöket, és folyamatosan azt éreztem, hogy ezáltal én magam is fejlődök.

Milyen megfontolásból jelentkeztl a Hallgatói Képviselőbe?

Alapvetően érdekelt a programszervezés, úgy éreztem, ez nagyszerű lehetőség ahhoz, hogy kipróbáljam magam egy eddig egészen ismeretlen területen. Szeren-

csére bizalmat szavaztak nekem a hallgatótársaim, így most már több hónapja lelkesen igyekszem felfelldíteni a kari közéletet.



És úgy érzed, ez sikerült? Vagy folyamatban van?

Leginkább azt mondanám, hogy folyamatban van, de vannak terveim. Szeretném mindenképpen a már hagyományos programokat megtartani, azok látogatottságát fellendíteni, kicsit felpezsdíteni, és színesebbé tenni a már meglévő eseményeket. Ezáltal úgy érzem, igazán beletanulhatok, hogy mit, hogyan, mennyi idő alatt kell szervezni, hogy minden flottul menjen. Tavasztól szeretnék új programokkal előállni, melyeken folyamatosan gondolkodom. Lassan összeérnek a fejemben a tervek, ezeket majd először a képviselőtársaim elé szeretném tárni.

Ezek szerint a tavaszi tisztújításon elindulsz?

Tervezem, tekintve, hogy szépen lassan tényleg sikerül beletanulnom abba, hogy miként oldjam

meg az elem háruló akadályokat. Úgy gondolom, hogy most már teljesen belerázódtam ebbe az egészbe, és teljes erőbedobással, hatékonyan tudom végezni a munkámat. Jól érzem magam ebben a közegben, szerintem sikerült is beilleszkednem.

Hogy fér össze a sulis és a HK?

Kompromisszumokkal leginkább. Nyilván áldozatokat kíván mindkettő, sokszor fordul elő, hogy választanom kell, melyiket helyezzem előtérbe a másik rovására, de nagyjából sikerül az egyensúlyt fenntartani, még ha ez általában a pihenés kárára is megy.

Amikor nincsen más dolgom, akkor próbálok legalább hétvégén kicsit kikapcsolódni, olyankor rengeteget alszom, filmet nézek. Néhány hetente hazajutok Szegedre is, bár olyankor sem sikerül mindig kizárni.

Milyen programokra számíthatunk a második félévben?

Legfontosabb nyilván a Kari Napok, ezt is kicsit átgondolva, kisebb változtatásokkal próbáljuk majd lebonyolítani. Rendszeresen lesznek HaBár-bulik, amikre mostanában szerencsére megint egyre többen jönnek el, de persze ez függ attól is, hogy hányadik oktatási hét zajlik éppen. Ha minden jól alakul, a Kolimajális idén is összejön, ami elég nagy sikert aratott tavaly.

Lesz összegyűlésem a JegesEst is, reméljük, be tudunk segíteni a szervezésben a vegyészeknek.

Természetesen a szakestélyek megszervezésében is minden segítséget megadunk majd a Hagyományörző Öntevékeny Körnek, úgyhogy dolgos második félévre számíthatunk.

Bízom benne, hogy sikerül kicsit felpezsdíteni a kari életet, akár a rendezvényeinken való részvételre, akár az öntevékeny körökben való közreműködésre gondolunk. Mi azon leszünk, hogy ez megvalósuljon.



Zsu

A katedra másik oldalán – Bicsák György

Néhányaknak ismerősen csenghet a Vasúti Járművek, Repülőgépek és Hajók Tanszék doktoranduszának, Bicsák Györgynek a neve. Közlekkari oktatókat bemutató sorozatunk ezen részében vele beszélgettünk.

Hogyan kerültél a Műegyetemre? Volt valami speciális családi háttér vagy más megfontolásból?

Nem volt semmilyen családi háttér a műszaki pályát illetően. Sőt, én nagyon sok minden akartam lenni mielőtt idejöttem. Például még a Corvinusra is felvételiztem valamilyen levelező politológiai szakra - már nem is tudom mire pontosan. Ez előtt egy évvel még mesterszakácsnak készültem, fél évvel a felvételi előtt pedig táncművészetre akartam menni. Egyáltalán nem volt kiforrott célom, hogy „én márpedig repülőgépész leszek életem végéig”. Mondhatni sodródtam erre-arra, és végül azért kötöttem ki a közlekkaron, mert láttam, hogy van még másfél-két évem, hogy eldöntsem, mi érdekel a leginkább, azaz hogy milyen szakirányon tanuljak tovább. Mondjuk elsősorban már ekkor is a gépészet felé húzott a szívem, de ezzel együtt is volt még két évem a szakmai modul kiválasztásáig.

Talán csak a második félévben, a Járműrendszerek című tárggyal jött el a vízválasztó, itt éreztem először azt, hogy a repülés téma az, ami igazán megfog. Ezen a területen láttam és látok olyan technikai megoldásokat, amelyekre azt mondja az ember, hogy ez igen, ez már valami.

Miért döntöttél úgy, hogy az MSc diploma megszerzése után visszaülsz az iskolapadba?

Először is, amikor végeztem a BSc-n, meg se fordult a fejemben, hogy én ne mennék tovább. Egyrészt sikerült egyenesben lefolytatni a tanulmányaimat, másrészt eredetileg is azért jöttem az egyetemre, hogy MSc diplomát szerezzek. Így nekivágtam a mesterképzésnek is, és az alatt - nagyjából már az első félévtől kezdve - kaptam kisebb-nagyobb megbízásokat, projekt munkákat a Repülőgépek és Hajók Tanszéktől. Ekkor írtam meg az első tudományos cikkemet is egy volt évfolyamtársammal közösen. De ezen kívül is

több hasonló projektfeladatban vettem részt, és végső soron ez egészen odáig fajult, hogy már az MSc képzés alatt tartottunk laborokat, bejártunk zárhelyikre felügyelni, esetleg segítettünk a zárhelyik javításában. Mondhatni, egy jó kapcsolat alakult ki a tanszékkel.



Így aztán, amikor megírtam a diplomamunkámat, akkor felajánlották, hogy van rá lehetőség, hogy doktorandusként az egyetemen maradjak. A biztonság kedvéért körülnéztem, hogy külföldön milyen fizetésekre számíthat az ember egy PhD fokozattal, és részben ez alapján úgy döntöttem, hogy egy doktori fokozat számomra mégér további 3 év munkát. A másik érv az volt, hogy a diplomamunkámat is olyan témából írtam, ami nagyon tetszett, érdekelt, és úgy éreztem, hogy talán érdemes lenne jobban elmélyedni ezen a területen, mert az égésmodellezésnek csak a felszínét sikerült megkapargatnom a diplomaírás során.

Honnan ismerhetnek téged a hallgatók?

Elsősorban laborgyakorlatokat tartok, főleg Járművek hő- és áramlástechnikai berendezései I.-II. tárgyakból, az elmúlt években pedig a Hőág II laborokat szinte csak én tar-

tottam. Töreksem is rá, hogy Hőágot tarthassak, mivel itt már inkább azokkal a hallgatókkal találkozom, akik tudják azt, hogy gépészek szeretnének lenni, és emiatt valamivel nagyobb érdeklődést mutatnak, motiváltabbak.

Ezzel szemben egy hőtan vagy áramtan labor elég lesújtó tud lenni (oktatói szempontból), amikor bemegyek, és a hallgatók 90%-a csak néz ki a fejéből, amikor hiába próbálom meg érdekessé tenni a gyakorlatot, az érdeklődés legkisebb szikráját sem vélem felfedezni, persze tisztet a kivételnek.

Másrészt van egy részmunkaidős állásom, és az ott megszerzett ismereteket használni tudom a Hőág laborokon is. Emiatt is úgy érzem, hogy ez a tárgy közelebb áll hozzám.

Doktorandusként biztosan van olyan projekt, amelyben jobban elmélyültél. Mesélnél ilyenről?

Igen, például volt/van egy olyan projekt munka, mely szinte az összes kapacitásomat lekötötte az elmúlt egy évben. Ez az ESPOSA nevű projekt, melynek az a lényege, hogy kisméretű repülőgépeken, melyek egyébként dugattyús motorokkal üzemelnek, a belsőégésű motorokat hasonló teljesítményű gázturbinák cseréljék le, természetesen az összes érintett alrendszerrel együtt. Ebben a projektben több ország különböző intézményei vesznek részt, így a Vasúti járművek, Repülőgépek és Hajók Tanszék is. A projektben négy különböző konfigurációt vizsgálnak meg, a mi feladatunk pedig az, hogy az egyik ilyen konfiguráció esetén megnézzük, hogy a szárny, a légcsavar illetve a hajtómű-gondola körül milyen áramlási viszonyok alakulnak ki. Ezen kívül a szívócsatorna áramlási viszonyainak optimalizálása is a mi feladatunk lesz. Dr. Veress Árpáddal és Rácz Gáborral nagyon sokat dolgoztunk ezen a témán.

Milyen a viszonyod az alap-, és mesterképzéses hallgatókkal? Konzulens minőségben is működsz?

Alapvetően, mivel én még nem kerültem közelebb szakirányos tárgyakhoz, engem nem keresnek meg a hallgatók, hogy mondjuk nálam szeretnének szakdolgozatot vagy TDK-t



írni. Ráadásul én még csak másfél éve vagyok doktorandusz, ezért valószínűleg nem is ismernek annyira, de persze, ha valaki megkeres, azt szívesen fogadom.

Azt mondtad, hogy csúszás nélkül szerezted meg az MSc diplomádat, ami azért finoman szólva sem nevezhető általánosnak. Most, hogy másfél éve már hallgatókkal is dolgozol, biztosan jobban látod, hogy miért van ez így. Elmondanád, hogy miért?

Nekem is volt olyan, hogy elcsúsztam. JDHT-val, Járműterv 1-2-vel, úgy emlékszem utóbbi kettőből a házi feladatok miatt. Volt olyan félév, amelyikben 18 kreditet elbuktam, de hozzá kell tenni, hogy emellett is megcsináltam 26 -ot. Lehet csúszni, de - megmondom őszintén - én sokszor nem értem a hallgatókat. Látom azt, hogy bejönnek ZH-ra úgy, hogy mondjuk előző éjszaka álltak neki tanulni. Nem mondom, hogy én végigtanultam az egyetemet, vagy hogy egy zseni vagyok, mert egyáltalán nem így van, csak egy közepes képességű embernek tartom magam; de úgy gondolom, hogy ha az ember odafigyel, megfelelően rendszerezi az életét, bejár előadásokra, és utána ráfordít a felkészülésre annyi időt, amennyi szükséges, akkor szenvedés és csúszkálás nélkül is meg lehet csinálni az egyetemet. Az előadásokra pedig tényleg érdemes bejárni. Nekem is volt olyan tárgy, amelyből néhány

előadást kihagytam; sokkal nehezebb úgy felkészülni a számonkérésekre. Volt olyan előadás (egyszer régen), ami olyan időpontra esett, hogy legtöbbször csak másnaposan sikerült beülnöm. Félév végén pedig kinyitottam a füzetemet, és foglaltam sem volt semmiről, de az volt az egyik legrészletesebb jegyzetem: mivel a figyelmesség nehézséget jelentett ezeken az előadásokon, inkább leírtam mindent. De a lényeg, hogy még így is sokkal előrébb voltam, mintha például aludtam volna helyette. Szerintem az órára nem járás a bukás melegágya. Sokan mondják, hogy "Másnapos vagyok, nem megyek be egyetemre." Én ezt nem tudom elfogadni, bármilyen közhelyes is, de vissza kell emlékezni, hogy miért is jöttünk egyetemre, és meg kell találni az egyensúlyt a tanulás és a bulizás között.

A másik dolog amit észreveszek, hogy sokan konkrét célokkal jönnek az egyetemre: "Én repülőgépész leszek!", "Én autós leszek!", stb. Ez a gondolat egészen élesen él bennük az érettségig. Aztán kicsit később eljönnek gólyatáborba, ahol azzal találkoznak, hogy itt micsoda partik is vannak. Úgyhogy belevetnek magukat ebbe, ezzel párhuzamosan pedig a szakmai érdeklődésükben egy meredek letörés jelentkezik, és sajnos ez általában később is így marad. Ráadásul az alapozó tárgyak sem segítenek sokat, ahol nagyon nehéz megfigyelni a kapcsolatot a tényleges

szakmával, és így nehéz fenntartani az érdeklődést a hallgatókban, vagy éppen motiválni őket. Sokan belefásulnak ezen tárgyakba, és később, amikor tényleg szükség lenne az ismeretekre, na akkor van baj. Soha nem tudhatjuk, hogy milyen ismeretek hol és mikor köszönnek vissza.

Ezt még egyszer Dr. Veress Árpád mondta egyik óránkon, hogy mikor végzünk, ne azt várjuk, hogy képesek leszünk megtervezni egy autót vagy repülőst stb., mert ahogy elmegyünk dolgozni egy céghez, legalább fél éves betanítási időszak következik. Ha végeztünk, arról lesz felsőfokú papírunk, hogy nagyon rövid idő alatt nagyon sok mindent meg tudunk tanulni.

Mivel foglalkozol szívesen szabadidődben?

Szabadidőm? Abban a *rengeteg* szabadidőmben egyrészt dolgozom az egyetem mellett is, ami elég sok energiát emészt fel. Másrészt amikor tényleges szabadidőm van, akkor általában olvasok, néha sportolok, de van, hogy - ha teljesen ki akarom kapcsolni az agyam - csak leülök a TV elé, és nézek ki a fejemből... persze azért megválogatom, hogy mi megy előttem.

Ezen túl, ami a legfontosabb, hogy próbálok a feleségemmel töltödni. Azért valamikor a házastársi kötelezettségeimnek is eleget kell tennem.

Nem tudtam, hogy rátérjek-e a családra, mert olyan fiatalnak tűnsz. De ezek szerint már házas vagy.

Igen, nem vagyok idős, 26 múltam (*mosolyog*). A feleségemmel tavaly augusztusban esküdtünk, és egyelőre ketten alkotjuk a családot.

Üzennél még valamit a Köz hír olvasóinak?

Értelmeset semmiképpen, de ha valaki a J418-ba jönne, előre is üzenem, hogy Jankovics István és Gál István foglalkozik a hótan házikkal és nem tudom, hol vannak éppen. Ja, és lesz beugró.

Gyula



Karácsonyi Bál harmadszor

Amikor lassan a szorgalmi időszak végéhez érünk, mindnyájunkban ott van már a karácsonyi várakozás és izgalom, és számláljuk visszafelé a napokat, hogy mikor lehet már hazautazni és megpihenni. Előtte azonban a 15 hetes hajtás i betűjére tegyük fel a pontot, és bálozzunk egyet, ahogyan már évek óta tesszük!

December 20-án, egy remélhetőleg hótól csillogó téli napon szervezik meg nekünk programszervezőink újra a golyabállal egybekötött Karácsonyi Bált, ahová várnak kicsiket, nagyokat, fiatalokat és öregeket - de legfőképpen minket, közlekes hallgatókat.

Természetesen mivel bálról van szó, illik mindenkinek kicsípnie magát, így akinek még nincs meg az ideális bali szerelése, az kezdjen el gondolkodni, hogy melyik ruhakölteményében kápráztatja el hallgatótársait. Fiúk előnyben: senki nem veszi észre, ha a ballagási öltönyt veszitek fel sokadjára...

Ami a programot illeti, most sem fogunk unatkozni! Az est nyitányaként frissen érkezett közlekes golyáink adják elő táncos produkci-

ójukat a Dirty Dancinget is megszégyenítő koreográfiával, valamint a tavalyi sikeren felbuzdulva idén is lesz ajándékozás!

Bízom benne, hogy a Retronom zenekar olyan talpalávalót szolgáltat majd nekünk, hogy leülni maximum az agancsos kóla és a levertség elleni itóka elfogyasztásáig fogunk, nem kell félni a folyadék-utánpótlás miatt, ugyanis a HaBár újra kitelepült pulttal várja a szomjas és mulatni vágyó bálozók hadát. Igyatok hát eleget, hogy bírjátok a meleget, de éppen csak annyit, hogy ez ne menjen a szórákozás és kulturáltság rovására!

Szerintem jó móka lesz! Lesz karácsonyfa és szép díszítés, amittől az ember úgy érzi, ez egy kü-

lönleges este egy különleges helyen. Lesznek csinos lányok és fess fiúk, akik pár óra alatt válnak botlábú fiatalokból fantasztikusan táncoló Fred Astaire-ekké az elfogyasztott komlósörp segítségével, így egészen biztos, hogy szemet gyönyörködtető vagy nevetéssel könnyfakasztó jelenetek szemtanúi lehetünk majd az este folyamán.

Lehet kifogásokat keresni és találni is, de valljuk be: ritkán látjuk egymást elegánsan, megfésülködve, mondhatni „like a sir” módon, és nem tudhatjuk, hogy nem most derül-e majd ki a szomszéd fiúról, hogy azon a kopott csíkos, lyukas melegítőn kívül van másik nadrágja is!

Fiúk és lányok: ideje lesz megtanulni nyakkendőt kötni és magas sarkú cipőben tipegni! Kinek mi esik jól - nem vagyok semmi jónak az elrontója.

Zsu



Cipősdoboz Akció a BME-n!

Még 2010-ben történt, hogy a BME Hallgatói Külügyi Testület elhatározta, csatlakozik a Baptista Szeretetszolgálat által már évek óta rendszeresen megszervezett Cipősdoboz Akcióhoz.

A Cipősdoboz akció (vagy ahogy szülőhazájában, Angliában hívják, Operation Christmas Child) egy év-tizede érte el hazánkat, amikor még Nyugat-Európából érkezett csomagokat kaptak karácsonyra - a Baptista Szeretetszolgálat közreműködésével - az arra rászoruló gyerekek. 2004-ben pedig a szeretetszolgálat elindította hazánk első önálló akcióját. A „boy” vagy „girl” feliratok helyett megszülettek a „fiú” és „lány” címkék, és az akció mottója: „Tízezer gyermek karácsonya”. Ez a szám akkor még elérhetetlen álomnak tűnt... Az akció egyetlen gyűjtőponttal működött, postán vagy személyesen egy kőbányai címre, a szeretetszolgálat szociális irodájába lehetett eljuttatni a csomagokat. 2006-ban már minden megyében

volt egy helyszín, és értelmet nyert a mottó is: a hazai adakozók száma elérte a tízezret - de sajnos a rászoruló, karácsonyi ajándékban nem is reménykedő kisgyerekek ennél akkor is, ma is jóval többen vannak. A kezdeményezés lényege, hogy karácsonykor becsomagolunk egy egyszerű cipősdobozt, és telerakjuk ajándékokkal. Ezek a csomagok aztán az ünnepekkor a rászoruló otthonába vándorolnak, így varázsolva nekik egy boldogabb karácsonyt - ami ez esetben nem közhely. A kezdeményezés célja ugyanakkor az is, hogy a magyar és a külföldi hallgatók közösen vállaljanak szerepet a közös-

ségükben. Az ünnepek közeledtével a közös segítségnyújtás közepette jobban megismerhetik egymást, és rájöhetnek közben arra is, hogy milyen szerencsés helyzetben vannak, hogy ők tanulhatnak. Az első alkalommal megszervezett BME Cipősdoboz gyűjtés alatt 40-50 csomag gyűlt össze, tavaly ez a szám már több mint 160-ra nőtt. Idén változatlan lelkesedéssel vágunk bele a rendezvény megszervezésébe, és reméljük, még több csomagot adhatunk majd át a rászoruló gyermekeknek. Ha te is csatlakoznál, keress minket december 9-19. között hétfőtől csütörtökig, 10 és 14 óra között az E és a Q épületek aulájában, illetve a K épület I. emelet 82-es és a K épület III. emelet 83-as (HKT) irodájában.

További információ:

www.hkt.bme.hu

www.facebook.com/BME.HKT

Igaz Máté Árpád



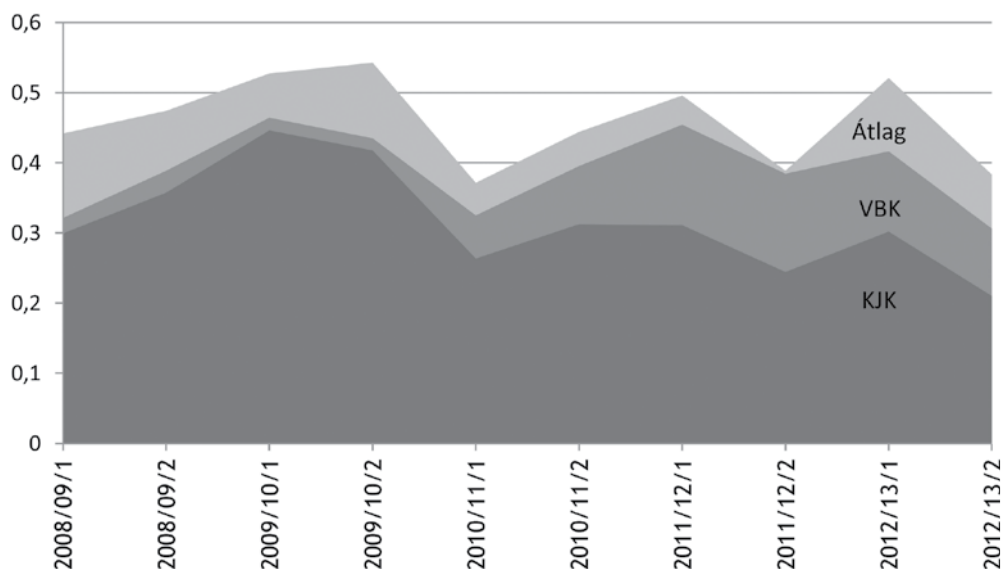
Tölts OHV-t! Megéri?

Az OHV kérdőív kitöltése a leghatékonyabb mód arra, hogy elmondjuk véleményünket az oktatás színvonaláról és tanáraink munkájáról. Az előző féléves eredményeket nemrégiben tette közzé az Egyetemi Hallgatói Képviselő, aminek tükrében elmondható, hogy karunk hallgatói egyelőre nem élnek megfelelő számban a vélemény-nyilvánítás lehetőségével.

Az OHV rövidítés az Oktatás Hallgatói Véleményezését takarja. Minden félévben eljön az az időszak, amikor szigorúan név nélkül véleményt formálhatunk a BME-n folyó oktatásról. Az eredmények egyfajta segítségül szolgálnak tanároknak és oktatásszervezőknek egyaránt. Ehhez persze az is kell, hogy az oktatók figyelembe vegyék ezeket az eredményeket. Az OHV a leggyorsabban jelentkező eredmény. A cél az, hogy az értékelésünk elérjen az illetékes személyekhez, és ezáltal az oktatási rendszerünk is javuljon. Végigböngészve az elmúlt félévek statisztikáit elmondható, hogy egy-két kar kivételével a Műegyetemen tanuló hallgatók nem érzik át a kérdőív fontosságának súlyát. Sajnos ez a Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar esetében is érezhető. A diagram készítésénél az adatokat a 2008/2009-es tanév tavaszi félévétől vettem górcső alá. A Közlekkar adatait a Vegyész-mérnöki és Biomérnöki Kar ugyanazon időszakának adataival vettem össze. Ha megfigyeljük a mellékelt ábrát, láthatjuk a KJK gyengébb statisztikai adatait, azaz esélyét sem adjuk meg sem magunknak, sem oktatóinknak, hogy javuljon oktatásunk minősége.

A tanáraink teljesítményét felmérő adatokat vizsgálva ugyancsak lehangoló képet kapunk. A 100 feletti kitöltéseket figyelembe véve a rangsor első 10 helyén nem találunk közlekes oktatót. Az ilyenkor általánosan hangoztatott „de mi kis kar vagyunk” monológ sem gyógyír, hiszen például a BME legkisebb kara, a TTK is képviselteti magát a top 10-es listában. Egy kicsit árnyaltabb képet láthatunk a 30 feletti kitöltött kérdőíveket nézve. Itt az előkelő 5. he-

lyen találjuk a Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar dékánját, Dr. Varga Istvánt. A 100-as listában 12. Dr. Buza Gábort, a 18. Dr. Németh Huba László, a 20. Forberger Árpád, a 24. Szabó Krisztián, a 45. Dr. Szabó József, az 53. Dr. Kővári Botond, az 59.



Dr. Sági Balázs, a 62. Dr. Komócsin Zoltán, a 85. Kózel Miklós, a 94. Dr. Tettamanti Tamás, a 96. Dr. Mándoki Péter és a 98. Dr. Kovács Péter Károly.

Véleményem szerint sok intézkedést kell megtenni, hogy karunkon is megbecsült legyen az OHV. Érdemes elgondolkodni azon, hogy karunkon miért nem jár elismerés a kimagasló eredményt elért oktatóknak? A Műhely XI. évfolyam 15. számából idéznék: „Az oktatói előremenetelnél minőségi paraméterként kerül figyelembe vételre. Kari szintű elismerés nincsen, a hallgatói képviselő próbálkozott és próbálkozik a legjobbak elismerésével.” Igenis, ismerjük el azok munkáját, akik lelkiismeretesen, legjobb tudásuk szerint

hétről-hétre próbálnak minket minél több tudással felvértezni.

Az Egyetemi Hallgatói Képviselő részéről Szipka Károly oktatási referens tájékoztatása szerint a következő félévben egy egészen új marketingstratégiával próbálják növelni az OHV kitöltések számát. Egy-egy arcúlatlalt látják el az OHV-t. A tervek között szerepel Facebook-kampány és vírusvideó is, melyet a kari és egyetemi csatornákon juttatnának el a hallgatókhoz.

A kérdőív kitöltés az egyik leghatékonyabb módja véleményünk kifejtésének, és támpont az oktatóknak is. Tanáraink is akkor tudnak bármit változtatni, ha megfelelő visszajelzés érkezik hozzájuk. Arra kérek mindenkit, hogy vegye komolyan az OHV kitöltést. Akkor tudunk sokat javulni, ha átérezzük azt a felelősséget, amit évekkkel ezelőtt Oktatás Hallgatói Véleményezése néven a kezünkbe adtak. Tartom magam ahhoz a nézethez, hogy annak van joga bíráltni, aki legalább vette a fáradságot, és a teljesen anonim kérdőívet félévről-félévre kitöltötte.

A kérdőív kérdéseinek kiértékeléséhez látogass el a www.dik.bme.hu oldalra!

Zsolti



A csepeledő hajóerdő

A szakkollégium idén novemberben, a TDK-konferencia napján Magyarország talán egyik legfontosabb hajós érdekelt-ségű objektumát, a csepeli Szabadkikötőt látogatta meg. A ki-rándulás rendhagyóra sikeredett, ugyanis a magyarok mellett ezúttal a karunkon tanuló külföldi erasmusos hallgatók is csat-lakoztak a csapathoz!

A száraz tények

Hogy a program szakmaiságát kidomborítsam, pár (reklámnak is be-illő) adattal kezdeném a beszámolót:

A Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt. által üzemel-tetett csepeli Szabadkikötő szárazföldi területe mintegy 108 hektár, a három üzeme-lő medencéjében összesen 18 hajó számára kiépített állás-hellyel. A kikötő területén 115 000 négyzetméter fedett rak-tárterület, teljes körű vasúti és hajózási kiszolgálás áll az ügy-felek rendelkezésére, továb-bá Ro-Ro terminál (közúti-vízi kombinált szállítás) is üzemel.

Az elmúlt években - európai uniós támogatások felhasználásával - jelentős infrastrukturális fejlesz-tések valósultak meg a kikötőben: a Ro-Ro terminál korszerűsítésével a kikötő alkalmassá vált hajón érkező személygépjárművek és tehergép-jármű-szerelvények fogadására, új függőleges és rézsús partfal, új part-fali vágány és kapacitást növelő vas-úti pálya épült meg mederkotrással együtt. Az új partfalak lehetővé tes-zik a folyamatos hajófogadást a na-gyobb merülésű hajók esetében is, valamint hajók teletetését, vízen elvégezhető javítások kivitelezését.

És most következzenek az élmények!

A látogatás a helyszín-ről elnevezett HÉV megállóban (Szabadkikötő) vette kezdetét a va-lóban kihagyhatatlan „Gyülekező” elnevezésű programponntal. A foga-dásunkra a Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt. technikai igazgató-ja jelent meg, hogy személyesen vezessen be minket a nemrégiben

megépített igazgatósági épületbe. Menetközben még arra is lehető-ségünk nyílt, hogy az aktuális köz-lekedési kérdéseket megvitassuk vele. A látogatás érdemi részét a székház kis múzeumszobájában kezdtük meg, ahol különféle hajós



relikviákat, hajós modelleket és ha-józással kapcsolatos dokumentumo-kat, térképeket tekinthetett meg az érdeklődők serege. A gyors vizit és kávézás után az igazgatótanács tárgyalótermébe vezetett utunk (ez önmagában is megér egy látoga-tást), ahol a magyar állam képvise-lőjének és a kikötő technikai igazga-tójának tolmácsolásában magyar és angol nyelven hallhattunk előadást a Szabadkikötő múltjáról, jelenéről és várható jövőjéről. A prezentáció után a csapat tagjai kimentek a ki-kötőbe, hogy most már testközelből is megismerkedhessenek ezzel a - laikusok számára igencsak különös - világgal. Elsőként az úgynevezett K-raktárakat néztük meg: itt éppen egy szemestakarmányt szállító hajó kirakodása zajlott, így aprólékosan megfigyelhettük a művelet minden egyes részletét. Az üzemi szállítási rendszerek tárgyából már jól ismert billenő gémes portáldaruk mellett elhaladva elértük a Szabadkikötő emblemikus, egyúttal legmaga-sabb épületét, a gabonaházat. Az épületbe lépve egy teljesen más vi-

lág fogadott minket: a húszas-har-mincas évekből származó berende-zésre (és minden másra) vastagon lerakódott, finoman őrölt liszt kiváló témát szolgáltatott a fotózás jelen-lévő szerelmeseinek. Ezt követően elsétáltunk a konténerterminálra, ahol nagy szerencsénkre éppen egy messzi földről jött konténervonat kirakodása folyt, így megfigyelhet-tük, milyen is egy igazi csúcsidőszak errefelé. Mindenféle a helyiek által csak kalmároknak hívott szörnye-tegek (a logisztikus olvasók kedvé-ért: szépségek) sűrögtek-forogtak, pakolták le a vonatról a konténereket, rendezték halmokba, majd pedig más halmokról rakodtak fel a futószalagszerűen érkező kamionokra.

Mivel az időnk lejárt, és lassan kezdett besöté-tedni, a kikötő kijárata felé vettük az irányt, de még mielőtt végleg búcsút intettünk volna, vendég-látónk az egész csapatot vendégül látta egy-egy italra és süteményre, miközben ki-kötötte: ha bármikor ki szeretnénk látogatni a Szabadkikötőbe, csak szóljunk, szeretettel várnak minden kedves érdeklődőt.

A Közlekedésmérnöki Szakkollé-gium ebben a félévben is igyeke-zett a kar hallgatóinak minél sok-színűbb, minél érdekesebb és nem utolsósorban minél tanulságosabb programokat szervezni, hogy a ki-tűzött céloknak megfelelően elő-segítse a közlekedési szakma minél jobb, mélyrehatóbb megismerését. Azonban mint mindennek, ennek a félévnek is vége, így a Szakkoli láto-gatására az idei szemeszterre bezárja a kapuit, de a következő félévben is kövessétek figyelemmel az esemé-nyeket, mert a szervezők előzetes tervezetei alapján rendkívül érdekes programoknak nézünk elébe!

Strausz Péti



Kincskeresés a szabadban

Szabadon választható tárgyat nem azért érdemes felvenned, hogy teljesítsd a tanterv idevágó részét, hanem hogy olyat tanulhass, ami érdekel téged, vagy szakmai fejlődésedet segíti.

Szabvál tárgy lehet bármi, ami nem a tanterv része, de a karunk tanszékei is tartogatnak direkt erre a célra kitalált tárgyakat, ezekből szemezgetünk nektek.

Automatizált logisztikai folyamatok a LEGO csoportnál

Az először meghirdetett, tavasszal induló kurzust a nyíregyházi játékgár szakembere tartja. Az alkalmak első felében bemutatja a dán játékgyártó modern logisztikai rendszerét, a félév második részében pedig csoportokban kell projektfeladatokat megoldani. A legjobb munkák készítői lehetőséget kapnak további projektekben való részvételre, ami jó témája lehet egy TDK dolgozatnak vagy szakdolgozatnak is. Tanulmányi kirándulás keretein belül a gyár működésébe saját szemetekkel is bepillantást nyerhettek. Az előadások angol nyelvűek, ami jó gyakorlást jelent, ha multinál szeretnél elhelyezkedni. A tárgyat a logisztika tanszéknél keressétek.



Metró közlekedés biztonsága

Ha érdekel a metrók világa, akkor érdemes felvenni ezt a tárgyat. Darai Lajos, a BKV mérnöke mutatja be a metrók történetét és fejlődését. Az előadások során nem a biztosítóberendezések mély lelkivilágát, hanem a metró mint közlekedési infrastruktúra működését ismerheted meg részletesen. A tantermi alkalmakat üzemlátogatás egészíti ki, ahol lehetőség nyílik belesni a budapesti metró életébe. A tárgy teljesítéséhez egy pár oldalas beadandót kell írni egy közösen választott metrós témából.

Automatikus fedélzeti irányítórendszerek a légiközlekedésben

Ha a repülés világa érdekel, és tetszett az irányítástechnika is, akkor neked való ez a tárgy. Bauer Péter, az MTA SZTAKI munkatársa és több vendég előadó ismerteti meg

veled a repülőgépek vezérlésének rejtelmait egy modellrepülő rendszereinek bemutatásán keresztül. A szakmai tananyagot könnyebb témák is beleférnek az időbe. A kurzus teljesítéséhez egy 10-15 oldalas esszét kell írni repülés témakörben. Ezt és a metrós tárgyat is a Közlekedés- és Járműirányítási Tanszék indítja.

Városi- és gyorsvasúti villamos járművek

A hallgatók szerint ennél a tárgynál „a vasutas tanszéket egy új oldaláról ismered meg”. A félév első felében a villamosok közlekedésmérnöki kérdéseivel foglalkozhatsz: villamos történelem, hálózatkialakítás, menetrendtervezés. Az előadások második felében pedig járműgépész szemmel vizsgálhatod meg a járműveket: villanymotor, hajtás, sínfék. A kurzust Szigeti Dániel tartja, és a jó hangulatú órák végére nem marad kérdésed a villamosokkal kapcsolatban. Ha a városi közlekedés szerelmese vagy, akkor ezt a tárgyat neked találták ki.

Hajók

A hajózás iránt érdeklődő hallgatóknak kvázi kötelező tárgyat Simongáti Győző tartja. A kurzus elején megismerkedhetsz a hajózás alapvető szabályaival és technikáival. Megtudod, mit jelentenek a jelölések a hajók oldalán, vagy hogy miként működik egy zsilip. Ismereteket kapsz a hajózás gazdasági szerepéről és a magyar hajózás helyzetéről. A félév során részletesen megtanulhatsz mindent a különböző hajótípusokról a legkisebbektől a legnagyobbakig.

Korszerű CAD rendszerek a járműiparban

A diploma megszerzése után járműtervezéssel szeretnél foglalkozni? Akkor érdemes elsajátítanod a CATIA program használatát, mely talán a legelterjedtebb háromdimenziós tervezőprogram a járműgyártásban. „Kerekes Imre érthetően és kelő gyorsasággal magyaráz.” A kurzus teljesítéséhez egy általad választott, kelő bonyolultságú alkatrészt kell tervezned és prezentálnod. A tárgyat a Járműelemek és Járműszerkezetanalízis Tanszék oktatja.

Kristóf



Mindennapi parkolónkat add meg nekünk?

Betemették a 4-es metró Gellért téri állomásának munkagödörét – egyetemünk gazdasági és műszaki főigazgató-helyetese pedig a Műhely hasábjain a metróállomáshoz tervezett mélygarázs kapcsán a rakparti ingyenes parkolást temette. Péhl Gábor betekintést biztosított a Köz hírnek a mélygarázs engedélyezési tervdokumentációjába, hogy a téma mélyére áshassunk.

Bevallom, nem vagyok pártatlan a Műgyetem rakpart témakörében, ezért is próbáltam cikkemhez minél több objektív adatot felkutatni. A tavalyi Várostervezési Napok feladata pontosan az egyetem házi Duna-partjának rendezése volt, és a nyertes csapat tagjaként markáns véleményem vagyok: autónak nincs helye műemlék épületeink előtt! Ezen szemlélet mentén mi is számoltunk a Ch és K épületek előtti rakpartszakasz alá tervezett 630 férőhelyes mélygarázzsal, melynek fő feladata az egyetem parkolási igényeinek kielégítése lenne.

Mégis, mintha a tervezők inkább egyfajta P+R parkolóként pozicionálták volna a létesítményt, hiszen annak tervezett kijáratai a 4-es metró, valamint a meghosszabbítandó rakparti villamos két megállójába torkollnak, kifejezetten az egyetem megközelítésére szolgáló átjáró nem szerepel a rajzokon. Csakhogy a Szabadság híd lábánál a P+R jelölés R betűje, már elhalványulni látszik, innen már nincs hova beljebb utazni a városba. Ahogy azt egy, az Építőmérnöki Karon Budapest P+R rendszerének fejlesztési javaslata címen készült dolgozat elérhetőségi vizsgálatok segítségével kimutatta, a belvárosi, de még a leendő dugódíj határán, a Hungária körúthoz telepített P+R funkció tulajdonképp használhatatlan. Igazi értelme az agglomerációs vasútállomásokon szétszóró parkolóknak van, itt pedig Budapestnek hatalmas a lemaradása.

A mélygarázs megépültével a rakparti parkolók helyét villamosvonal és közösségi tér venné át: Péhl Gábor 360 ingyenes parkolóhely megszüntéről beszél. Csakhogy a védelembe vett helyek közül a Z és R épület előtti mintegy 100 a valóságban nem létezik: a tervdokumentáció környezetrendezési fejezete a

sorok közül egy pillanatra kikacsintva *murvával borított „zöldfelület”* néven illeti a szabályszerű vadparkolók által kialakított természeti környezetet. Ráadásul a legfájóbb pontnak a parkolás ingyenességének megszűnése tűnik, miközben tanulmányaink folytán mind tudjuk, hogy a napközben a csodálatos dunai panorámában gyönyörködő gépjárművek bizony igencsak forintosítható externáliákkal csapolják mindnyájunk pénztárcáját. Eközben az egyetem dolgozói számára lehetőség van az egyetemen belül is parkolni, ez viszont már nincs ingyen, a vonatkozó főigazgatói körlevél szerint a félévenkénti díj 9444 forint. Az nulla alá nehéz is ajánlani: nem csoda, hogy szinte bármikor láthatunk a kampuszon sétálva üres helyeket.



Nem bánnak mindenhol kesztyűs kézzel a kerítésen belüli parkolókkal sem: a tengerentúlon bevett sarc a parking levy, amely nem a parkoló autó területfoglalása, hanem magának a parkolóhelynek a forgalomvon-

zó hatása (avagy ha nem talállok parkolóhelyet, úgyse megyek kocsival) által okozott környezeti kárt hivatott készpénzre váltani. Európában először az angliai Nottingham városában vezették be idén, itt minden nem lakócélu ingatlan tulajdonosa a telekhatáron belül kialakított parkolóhelyek darabjéért évente mintegy 120 000 forintot fizethet.

A környezeti és a pénzügyi szempontokat is mérlegelve talán a parkolóhelyek pótlás nélküli megszüntetésének ötletével is érdemes eljátszani: a leghatékonyabb P+R ugyanis az autógyár udvarán van. Kérdés, hogy a közintézmény funkciót kiszolgáló mélygarázs koncepciója egyáltalán működőképes-e. A 4-es metróhoz kapcsolódóan egy másik állomáson, a Rákóczi téren idén februárban már a felszín parkolómentesítésével és emberbaráttá tételével egybekötve átadtak egy mélygarázst, melynek fő feladata a téren levő Vásárcsarnok parkolásának biztosítása. Itt az óránkénti díj 300 forint, saját benyomásom szerint ennyiért már inkább cekkerrel megy a nép a piacra - ha a városi parkolás valós költségeit megpróbáljuk megfizettetni, rögtön csökken a tolongás a szabad helyekért.

A BKK lapzártánk utánra ígért pontos adatokat a Rákóczi téri mélygarázs kihasználtságáról (melyeket a *Köz hír blogon* elérhetővé teszünk), azonban azt megerősítették, hogy Gellért téri párjának megvalósítása egyelőre lekerült a napirendről. Ami most már biztosnak tűnik, az a metró tavaszi átadása, az egyetemünket kiszolgáló állomás - ahogy arról ezen lapszámban is beszámolunk - igazi építészeti bravúrnak ígérkezik. Az egyetem a munkajogi szabályoknak megfelelően téríti a városhatárról kívülről ingázó munkavállalói bérletének 86%-át, illetve a munkakörüknel fogva közlekedők Budapest-bérletét, így reméljük, mélygarázs híján minél több tanár és dolgozó dönt autójának otthon hagyása és a metró használata mellett.

Marci



Michael Paul Smith miniatűr világa

Michael Paul Smith huszonöt éve fotózza járműveit a legkülönbözőbb szituációkban. Elsőre talán fel sem tűnik a képek szemlélőjének a trükk: majdnem minden, amit a fotókon látni, huszonnégyszer kisebb a valóságnál!

Michael miniatűr világa, vagy ahogyan ő hívja, az „Elgin Park” egy hatalmas képgyűjtemény formájában ölt alakot. A mester valódi épületeket, növényeket, utcarészleteket felhasználva komponálja műveit a kisautókról. Egy rövid internetes beszélgetés összefoglalását olvashatjátok a továbbiakban.

Honnan jött az ötlet a fotósorozat elkészítéséhez?

Az elképzelés onnan ered, hogy szerettem volna a háromszáz darabos modellautó-gyűjteményemet valódi fizikai kontextusba helyezni. Hiába az érdekes járművek, ha csak sorakoznak egymás mellett a polcon. Hozzáfogtam azonos méretarányú épületek megépítéséhez, hogy diorámában mutathassam be a kocsikat. Az első egy benzinkút volt, hiszen ez általánosságban kapcsolatot teremt a személy- és teherautók között. Jelenleg 15 épület van a városban, amik valójában nem alkotnak egy egész települést. A különböző utcarészletek külön-külön dobozban várják, hogy ihletet kapjak, és új képeket lőjek róluk.



A képek lenyűgözőek. A fotózás ezen módszere külön tudománynak számít?

Így van. A „forced perspective” optikai illúzió alapuló művészet, amelyet már a húszas évek korai moziáiban is alkalmaztak. Egy valós méretű díszlet megépítése túl drága, így legtöbbször kicsinyített modellekkel dolgoztak a filmesek. Napjaink filmkészítésére is egyre inkább jellemző a már-már unalmasnak számító

CGI mellett a régi technológia használata. Egy ilyen hatás eléréséhez szükséges beállítások matematikáját azonban sajnos én sem értem, nem vagyok a számok embere. Gyakran a fényképezőgép mögé állva jövök rá, hogy az általam kigondolt távolságok közel sem megfelelőek. Ilyenkor akár addig helyezgetem az egész diorámát, míg össze nem áll a kép.

Milyen eszközöket használ a képkészítéshez?

Az első kamerám egy 6 megapixeles Sony volt, azt váltotta egy 12 megás, de az ismeretlen okból tönkrement. Jelenleg egy 14 megapixeles Canon SX280-ast használok. Ahogy azonban észrevettem, ekkora felbontás már egy kicsit sok is a dioráma-fotózáshoz. Túl sok apró részletet rögzít, ami nem előnyös, hiszen az általam kívánt retróhangulathoz nem erre van szükség. Kell egy kis életlenség, egy furcsa tónus. Ettől a kép az érzelmeinkre is hatni fog.

Mennyi időbe telik egy jelenet megépítése?

Néhány nap. Ha valami megihlet, a legfontosabb, hogy az érzelem megformálására legmegfelelőbb járművet válasszam ki a kollekcióból. Legutóbb a lemenő nap gondolkodtatott el, amelynek utolsó sugarai egy suli lelátóján játszottak. Azon gondolkodtam, iskolás koromban milyen autókkal járkáltak leginkább. Az átlagemberek a legkülönbözőbb típusokat használták, és ott voltak a törtetők, csillogó új izomautókban. Ezt a kontrasztot szerettem volna megjeleníteni. Képemhez egy ’65-ös Mustangot választottam, majd egy fagyaltos kocsi formájában találtam meg az ellentétet.

A járműveken kívül milyen apró motívumoktól lesz igazán „kepek” egy jelenet?

A Mustang esetében például előkerült a kiegészítők dobozából egy telefonfülke, egy korabeli egyszobás épület, padok és néhány apróság. Csináltam néhány száraz próbát a

konyhaasztalon, majd kiválasztottam a maradék két autót is. Másnap napnyugta előtt egy órával kimentem az iskola elé, és a kis összecukható asztalomon összeállítottam a diorámát, majd a konyhában megszületett végleges installáció alapján fotóztam.

Mi a legnehezebb abban, hogy a képeket valósághűen örökíthessük meg?

Ez egy nagyon nehéz kérdés. Legkritikusabb a megfelelő perspektíva kiválasztása. Ha ez megvan, fontos az épületek és a modellek elhelyezkedése is. Továbbá ott van még a kis méretekből származó hátrány: a legapróbb porszemcse, ujjnyomat is meglátszik a fotókon. Az ilyen részletek egy új dimenziót hoznak létre a képen, és az egész jelenet szétesik. A megfelelő idő is fontos, furcsán hangzik, de a túl jó fényviszonyok szintén elrontják az összehatást.



Mit tanácsol azoknak, akik hasonlóval szeretnének próbálkozni?

A legfontosabb, hogy elegendő távolságra legyünk a háttértől. Az 1/24-es méretarány használatakor a kamera lencséje nem lehet magasabban 2 ujjnyinál, ez nagyjából egy méretarányos ember szemmagassága. Rendkívül sok kutatást igényel, ha mi magunk szeretnénk kiegészítőket gyártani. A legkisebb elem méreteltérése romba döntheti a teljes képet. Fontos a korabeli fotók tanulmányozása, hogy a hasonló színvilágot és érzést adhassuk vissza képeinkkel.

Köszönöm szépen az interjút, további sok látványos jelenetet kívánok!

Balu



Kicsi autó, hasznos autó

A második világháború után minden nemzet igyekezett fellendíteni a gazdaságát. Míg a németek megalkották az egyajtós BMW Isetta-t, az olaszok '57-ben a Fiat 500-ast, addig a japánok egy külön kategóriát hoztak létre a kisméretű kocsiknak, hogy olyanok is hozzáférhessenek a négykerekű járművekhez, akik a nagy és drága változatokat nem engedhették meg maguknak. Így született meg a kei car, szó szerint könnyű autó kategória 1949-ben, ami azóta is népszerű a szigetországban.

A recept nagyon egyszerű. Meghatározott méretű, hengerűrtartalmú és teljesítményű járművek kapták meg ezt a besorolást, aminek számos, főképp pénzügyi előnye van. A kis autó = kis fogyasztás analógián kívül az állam számos adókedvezményt ad. A jelenlegi szabályzás szerint a közel 30%-kal kisebb a súlyadó, olcsóbb a biztosítás és az útdíj. Nem utolsósorban gyártani is olcsóbb, mint nagyobb testvéreiket.



Talán az első, sikeresnek nevezhető típus a Subaru 360 volt, amit egy évvel a népszerű Fiat után hoztak forgalomba. A kreatív névválasztást a motor méretében kell keresni. A két hátrafelé nyíló ajtó, a műanyag keménytető, a törekeny lemezek mosolyt csálnak az ember arcára: ma már inkább ékszer, mintsem használati eszköz.

Az idő előrehaladtával nőtt a megengedhető teljesítmény, valamint a méretek. Jelenleg a „kocka” maximum 3,4 méter hosszú, 1,48 méter széles és 2 méter magas. A motor sem nagyobb, mint 660 cm, és nem erősebb, mint 63 ló. Felszereltség terén nincs megkötés, így minden hasznos és látványos extrával felszerelhetik őket.

A mostanában forgalmazott kei kocsik könnyen felismerhetők az elterjedt és divatos dobozformájukról.

Ha egyesek szerint nem is túl szép, helykihasználtság szempontjából igen praktikus. Négy ember kényelmesen elfér mind oldalirányban, mind magasságban. A csomagtartóra sem lehet panasz, bár nem egy balatoni kirándulásra való, mégis csomagokkal is ideális két embernek. Nyugodtan kijelenthetjük, hogy városi használatra ennyi elég. A kis méretek miatt könnyű parkolóhelyet találni, de mégiscsak tágasabb és pakolhatóbb, mint egy Smart vagy Toyota IQ.

Senkinek nem kell bemutatnom az esztergomi Suzuki gyárban készült Wagon R+ típust. Kicsit dobozos, de egy tökéletes célszerszám, ha nem élményautózásra vágyunk. Azt már kevesebben tudják, hogy felmenője, a sima Wagon R egy japán belpiacos modell, kisebb motorral, szögletesebb megjelenéssel.



Persze nem csak hétköznapi igényekre készültek modellek a kei car égisze alatt. A '90-es évek népszerű kétüléses sportkocsijából, a Suzuki Cappuccinóból hazánkban is lehet egy-két darabot találni, természetesen jobbkormányos kivitelben. A kis méretbe és a 63 lőerőbe a japánok mindent bepakoltak, amik

egy nagyobb sportkocsiban is megállnák a helyüket: hátsókerék-hajtás, elől-hátul tárcsafékekkel, turbófeltöltő. Mindez egy 725 kg-os autóban.

Asor másik végét a kisáruszállító járművek és mikrobuszok zárják. A paraméterek ugyanazok, mint a kocsikra. Talán mindenki látott már aránytalanul vékony, mégis magas kisbusznak tűnő járművet hazánkban. A Daihatsu Hijetek Európában nagyobb, egy literes motorral fordulnak elő, de ezek sem túl gyakoriak. Városon belüli szállításra elegendő az általában 1,8 méter hosszú rakodófelület. Két raklapnyi áru rövid távolságra könnyen szállítható közúton.



Miért nincsen ilyen kategória Európában? Nem egy dinamikus erőgép, mégis számos érv szól amellett, hogy futárok, belvárosban ingázó emberek ilyenekkel járnak, akár Budapest belvárosában is. Azonban nincs rá se komoly igény, se politikai kezdeményezés. Míg Magyarország lakossága 10 millió alatt van, addig Tokió népessége ezt bőven meghaladja, így a közúti túlszűfolttság problémája kicsit mást jelent. Bár ez a tény egyik autót sem nyugtatja meg, amikor a Nagykörúttól befelé meg akar állni. Nemzetközi viszonylatban is csak a fejlődő országokban népszerűek az ilyen kisméretű járművek.

Igen valószínű, hogy élőben nem fogtok ilyenekkel találkozni, de aki szeretne látni pár mosolygató kisautót, az keressen rá a kicsi de hasznos autókra, a kei carokra!

Dondó



A Honvédkórház csőpostája

Akik előző számunkban érdeklődve olvastak a Honvédkórház folyosóját járó nagydumás gépekről, jó hírem van: ezúttal a kórházat beszövő csőpostarendszerről faggattam Nagy Gábor ftórm. részleg-vezetőt és Noszkay János rendszerüzemeltetőt.

Aki szemfülesebb, megfigyelhet-e, hogy a hipermarketek pénztárainál a bevételt a pénztárosok időnként kapszulába töltik, majd azok eltűnnek egy csőben, és felmennek az irodák irányába. Ugyanilyen csőpostarendszer működik a Honvédkórház négy épületében is, melyet a kórház átfogó felújításának idején építettek be, és a robottargonca-rendszerrel egyidőben, 2007-ben adtak át. A hálózatot a német Aerocom cég AC 3000-es sorozatú feladóállomásaiból és kapszuláiból építették ki 53 millió forintból. A kb. 1,5 liter űrtartalmú kapszulákban főleg vér- és szövetmintákat küldenek vizsgálatra, de kisebb műszerek is könnyen továbbíthatók a sterilizálóba. A legtöbb idő azonban akkor takarítható meg, amikor valamelyik műtőből kell a patológiára küldeni szövetmintát analízis céljából, műtét közben ugyanis jelentős különbséget jelenthet a beavatkozás módjában, hogy egy daganat jó- vagy rosszindulatú.

A kórház négy épülete (B, D, H, K) érhető el csőpostán keresztül, a feladóállomásokat és a csőváltókat speciális, antisztatikus vezetékek kötik össze. A kapszulák 5 m/s (18 km/h) sebességgel közlekednek a csövekben, kivéve, ha a labor a kézbesítési hely, mert ekkor e sebesség felével érkeznek a kapszulák, tartalmuk védelme miatt. Futásukat a fejen és lábon körbete-kert „tépőzár” sörtek teszik egyenletessé, illetve ezek szolgálnak tömítésként is. Ugyanis a kapszulákat az alagsori központi teremben lévő

kompresszorok fújják fel (1,5 bar nyomással) vagy szívják le a vezetékek hálózatán, a megfelelő elérési út beállítása után. Ehhez elengedhetetlen az elemek közötti gördülékeny kommunikáció, melyről soros portos vezetékhálózat gondoskodik, tehát a rendszer minden eleme fizikai kommunikációs kapcsolatban áll.

Sok átfedés van a vasúttal: az elérési utat nevezhetnénk a vágányút beállításának is, de térközlésről is beszélhetünk: a rendszer úgy tudja megállapítani, hol jár és merre megy a csőszakaszon belül az éppen mozgatott kapszula, hogy az a vezetékek belső falából belógó speciális szilikonbajuszok kapcsolókat üt meg haladása közben. Ami pedig az állomásokot illeti: a sorba fűzött állomások átmenőek, de a vonalak végén fejállomások találhatók. Továbbá minden kapszulának van honállomá-

sa: ezt a kapszula fedelében lévő chip sugározza. Erre a labor gyorsküldőjénél van szükség, ahol nem a hagyományos feladási mód él, hanem egy cső egyszerűen csak beszippantja az üres kapszulát. Ekkor az minden esetben a központba kerül, ahol olvasófej állapítja meg a kapszula honállomását,

majd a rendszer továbbítja oda.

A havi 22 000 szállítást bonyolító rendszer 8 zónából áll, ezek közül a 2-es zóna előrelátó gondolkodás tükrében jövőbeni bővítésekhez áll rendelkezésre, míg a 8-as zóna maga az irányítóközpont.

Kapszula feladásához a címzett állomás azonosítószámát kell beütni, majd a kapszulát az állomás feladónyílásába kell helyezni. Ekkor az állomás sárga fénnel jelzi, ha az út-

vonat éppen foglalt. Amint szabadddá válik, a rendszer beállít minden csőváltót a megfelelő pozícióba ahhoz, hogy a címzett állomás közvetlen elérhető legyen a feladóállomástól. Utána a feladóállomás belsejében lévő csődarab elmozdul jobbra, a kapszula beleesik, majd azt visszatolja balra, és megkezdődik a fújás/szívás. Kapszulafogadáskor nem elég csak kivenni azt az állomás alatti párnázott kosárból, nyugtázni is kell a rendszer felé, hogy megérkezett.

A szervizelést és a karbantartást a néhai forgalmazó végzi, a rendszer üzemeltetéséért az üzemeltetési részleg a felelős. A meghibásodások jelenthetnek mechanikus utánállítást (kilazult bilincsek, csavarok), de néha dugulás is keletkezhet a rendszerben. Ottjártamkor például az általános sebészethél volt dugulási probléma, ezért óvatosságból a teljes rendszert át kellett tisztítani. Ez nem jelent mást, mint hogy a kompresszorok végigfújják, -szívják az összes lehetséges zóna összes lehetséges vezetékszakszát. Eltart egy darabig, de utána általában megoldódik a probléma. Bár nem mindig: a műhelyben például lehetett látni a talpánál széttört kapszulát is. De ez igencsak ritka jelenség, és nem is a rendszer, inkább a kapszulát kezelők okozzák a kárt. Mint ahogy a legtöbbször a személyzet felelős az elkallódott szállítmányokért is, ilyenkor a szállítások listájából lehet kinyomozni, hová ment tévedésből a keresett küldemény. A szállítások tartalma nem követhető nyomon, pusztán azok ténye van nyilvántartva a feladó, illetve fogadó állomások szerint, időponti sorrendben. Az üzemeltetési részleg éjszakai ügyeletet is biztosít, de ha a probléma sehogyan nem hárítható el, a kórház viszszaáll a vérszállító személyzeti módszerre. Súlyos dugulás esetén pedig az adott szakaszt meg kell bontani. Pontosan ezért szinte sehol nincsenek befalazva a rendszer csövei.



Képgaléria és videó, illetve további érdekességek a Közhír blogon!

Sonci



Ilyen lesz a BRT a Rákóczi úton!

Egy népszerűbb felfogás szerint mi cukrászok itt az egyetemen csak a hab vagyunk a tortán, hiszen ahogy a focihoz, a közlekedéshez is tízmillióan értenek az országban. És ha már az ideje nagy részében tengelykönyök-lekerekítési sugarakkal babráló közlekedésbeleszólhat a gyors 7-es menetrendjébe, miért ne tehetné ugyanezt egy buszokat áramvonalasító formatervező is?



Tette is: Várdai Péter, a MOME hallgatója, az utóbbi hónapokban valóságos roadshow-ra vitte az általa megálmodott BRT járművet és a köré megálmodott Rákóczi úti zárt gyorsbuszfolyosót. Péter először szeptemberben a Budapest 2.0 konferencián mutatta be 24 méter hosszú, 236 fő befogadóképességű, kétszínű tetszetős vonalvezetésű buszát (ahogy hálótérbeültetés megtanulhattuk, egy tipikus csuklós busz 18 méter hosszú, és 160 főt szállít el), a közelmúltban pedig egy infografika-pályázaton már mint az okos város gerincének közlekedési eszközeként adta el azt.

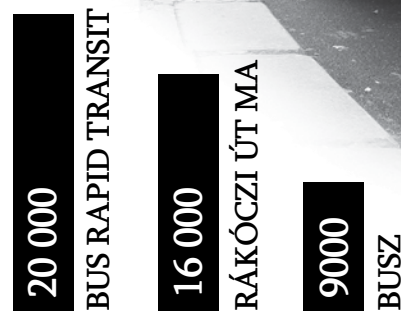
A „BRT - Bus Rapid Transit, a jövő közösségi közlekedésének alternatívája” - hirdeti egy, a témában íródott doktori értekezés címe. A nagy kapacitású zárt gyorsbuszüzem megszületésekor azonban mégis a jelen közlekedési káoszának minél gyorsabb és olcsóbb felszámolásának igénye diktált. Itt most nem egy unalmas, magyar léptékű káoszra kell gondolni, mikor a hármas metró valamelyik testnyílása füstöt ereget, és Budapest lakosai fűtőkben lógnak a metrópótlón. Képzeljünk el egy füledt dél-amerikai közlekedési káoszt, ahol egy hat és félmillió fővárosnak semmifajta tömegközlekedése nincs. A kolumbiai Bogotában járunk, ez ugyanolyan mekkája a BRT-hívőknek, mint Karlsruhe a TramTrain szerelmeseinek. A kilencvenes évek végén a város élére Enrique Peñalosa választották, aki végre nem a városlakók autójának, hanem maguknak a városlakóknak a szívébe próbálta belopni magát. Ekkor lemondta a további

felüljáró- és autópálya-építkezéseket, és egy olyan megoldást kerestek, amivel kevés pénzből már a következő választásokra létre lehet hozni egy komplett tömegközlekedési rendszert. A szolgáltatási szintet a vasúthoz próbálták közelíteni, ennek megfelelően zárt buszsávokat, a megállóhelyeken zárt, gyakran csak külön szinten megközelíthető emelt peronokat, beléptető kapukat létesítettek, és az egész rendszer köré az ezredfordulós átadásra utalva TransMilenio néven egy brandet alkottak. A rendszer sikerének folyamánként Enriquet 2009-ben az Institution for Transportation and Development Policy elnökének választották, amely azóta előszeregettel díjazza más fejlődő országok (India, Kína) olyan városait, ahol BRT rendszert telepítettek.



BRT Törökországban

Budapesten is csak az nem veszi észre a tömegközlekedés brandváltásának jeleit, aki csukott szemmel jár. A BKK-BKK váltás mögött nem csak egy hatékonyabb szervezeti struktúra bevezetése áll, a megtépzott hírvű tömegközlekedés, melyet a BKK méltatlan állapotú Ikarusaival azonosít a közutakat, helyére a BKK égből buszai érkeztek. Az új szint lehet szeretni vagy utálni, de tény, hogy ezt csak alacsony padlós, klimatizált, modern utastájékoztatóval felszerelt járművekre festették fel, amelye-



Közlekedési módok
csúcskapacitásai

ket gunyoros mosoly nélkül lehet a közösségi közlekedés buszainak nevezni. Hogy igaza van-e Várdai Péternek, és a következő logikus lépés a BRT bevezetése lenne? Péter infografikája a hagyományos buszos rendszerek teljesítőképességének határát 9000 utas/órán, a BRT-



BRT a Rákóczi úton

rendszereket valamivel a gyorsvasutak alatt, 20 000 utas/órán határozza meg. Ha átnyalazzuk a BKK menetrendjeit, hamar kiderül, hogy az Erzsébet híd buszsávján a hétköznapi reggeli csúcsórán az 5, 7, 7A, 7E, 8, 107E, 112, 133E, 178, 233E, 239-es buszokon mintegy 16 000 férőhely érkezik a Rákóczi útra. A kérdés tehát nem az, hogy legyen-e BRT Budapesten, mert már van, hanem hogy egyáltalán szükségünk van-e rá. Ehhez érdemes elmerülnünk abban, hogyan alakult ki a mi kis magyar BRT-nk.



A '70-es években Budapest belvárosában egy kétszintű közlekedési rendszert képzeltek el, ahol a gyalogosok, tömegközlekedők helye a föld alatt, az autók helye pedig a felszínen van. A rendszer gerince egy észak-dél és egy kelet-nyugat tengely volt, ezeket a mélyben 2-es és a 3-as metró, a föld felett pedig a Váci út - Üllői út és a Hegyalja út - Rákóczi út vonalai jelentették. Az előbbi utakon a metróval párhuzamosnak tartott villamosokat felszámolták, hogy több tér maradjon az autóknak, a gyalogosokat pedig a metróba, illetve az ahhoz kiépített aluljárókba terelték. Ekkor épültek ki a felüljárók a Nyugati téren, a BAH-csomóponton és a város számos más pontján, de pl. a Blahán és a Móriczon is külön szintű csomópontok kiépítését tervezték. Ebben a rendszerben tehát a felszínen a közúti átmenő forgalom, a felszín alatt az átmenő tömegközlekedés bonyolódik, amely a belvárost átjáróhálzázzá változtatta, a városi közterek, így a Rákóczi út is, lepusztultak, kiürültek.

Ahogy arról a Köz hírhez hasonlóan népszerű ingyenes napilap emlékeztet jubileumi cikke is beszámolt, a további felüljáró-forradalom szerencsére elmaradt. Ez az a közlekedési iskola, amelyet ma már egy szűk autós, lámpaciklus-fetisiszta rajongói tábor leszámítva senki sem vesz komolyan. Az ideális városi közlekedési rendszer továbbra is kétszintű, de a két szintet nem vertikálisan, hanem a munkamegosztás horizontján kell elképzelnünk. Az átmenő forgalom - metróként - a föld alatt, a célforgalom pedig a városszövet részeként, a felszínen folyik buszon, villamoson, biciklin, telekocsin, de legfőképp gyalog. Átmenő forgalomnak a felszínen helye nincs. Ez pedig ugyanúgy vonatkozik a várost autópályaként használó kocsikra, mint a - most már mondjuk ki, tulajdonképpen metrópót - BRT-re is. Lehet, hogy Bogotának nincs világörökségi belvárosa, Budapestnek viszont van, és az itt pezsgő életet nem lehet pótolni. A 4-es metró átadásával a Rákóczi utat megfojtó BRT megszűnik, helyét célforgalmi busz- majd később talán villamosvonalak veszik át,

Cikkem megírásához rengeteget segített Germán Tibor és Szendrei Zsolt, akiknél idén az Építészmérnöki Karon meghirdetett, de mindenki által szabadon választható urbanisztikai kutatások és gyakorlatok - belvárosi funkcióvadászat kurzust (BMEEUI0815) teljesítettem. Tibor neves építész-irodánál a Budapest Szíve projekt keretében a belvárosi új Főutca, a Károly körút és a jelenleg is folyó Ferenciek tere átépítésének tervezésében vett részt. Zsolttal együtt jelenleg doktoranduszként a Főutca átépítését követő funkcióváltozásokat kutatják.

Zsolt: Az emberléptékű város ismerve, hogy a dolgaink többségét helyben el tudjuk intézni. Ha a Rákóczi úton a piros metró fölé még egy BRT-metrót építünk, az inkább arra sarkall, hogy elutazzunk valahova messze. A villamosnak ezzel szemben, mint önálló utcakeresztmetszeti elem, van egyfajta humanizáló hatása. A villamosok anno együtt épültek ki a várossal, a sín és a felsővezeték a csatornafedelekekhez hasonlóan része a városképeknek.

Tibor: A Ferenciek tere átépítésekor a fő célunk az volt, hogy a teret megtisztítsuk a felesleges, oda nem illő elemektől. A köztér csak a lehetőségeket biztosító infrastruktúra, az arcát az azt használó emberek és főként a belvárosi környezetben a környező épületek adják. A BRT látványtervekben szereplő túlságosan hangsúlyos megállóit ebbe a szemléletbe nem férnek bele.

Zsolt: A Főutca projektben a fő eszköz a forgalomcsillapítás volt. A Rákóczi út közlekedési funkciója természetesen megkerülhetetlen, de a hangsúlyt a célforgalomra kéne helyezni.

Tibor: Forgalomcsillapításra, szélesebb járdákra, növényekre, egységes utcabútorokra van szükség. Egy mai köztérnek a bevásárlóközpontokkal kell felvennie a versenyt.

Zsolt: Ez a boltok menedzselésére is vonatkozik, olyan üzletek keltenek, amik mágnesként vonzzák ide a városlakókat, ami miatt az utca maradásra bír, nem azt üzeni, hogy „el innen”. Ez a tulajdonosok klaszterba tömörülése nélkül nehezen vihető végig, ma viszont a boltok szétagrozódtak, mindenki a kivárára játszik. Pedig a közteret elsősorban maguk a városlakók tudják visszafoglalni. Ez történt a Kazinczy utcában, és ez zajlik most is a Nagymező utcában. Egy jól megszervezett karácsonyi vásárral a Rákóczi utat most is meg lehetne tölteni étellel. Pedig a közteret elsősorban maguk a városlakók tudják visszafoglalni, ez történt a Kazinczy utcában és ez zajlik most is a Nagymező utcában. Egy jól megszervezett karácsonyi vásárral a Rákóczi utat most is meg lehetne tölteni étellel.

ezt remélhetőleg hamarosan a közúti forgalom csillapítása és a város kelet-nyugat főtenegyének köztérként való visszahódítása követi (lásd a keletes írást is).

Várdai Péter alkotása nem kevesebb, de nem is több, mint egy gyönyörű duplacsuklós busz, melynek, Péter alkalmazási lehetőséget keresett. Ha mélyebbre ásunk, megtudjuk, hogy a MOME jó kapcsolatokat ápol a magyarországi buszgyártó kapacitását épp felszámoló és inkább ismét az amerikai piacokra koncentrálnak NABI-val. A cikkem elején említett doktori értekezés konzulense a NABI főkonstruktor volt, a dolgozat tetemes része a cég új BRT-járművének tervezési és gyártási folyamataival foglalkozik. Kétlem, hogy Buda-

pest a legmegfelelőbb kísérleti nyúl ezen buszok próbaüzeméhez.

Ahhoz pedig, hogy mi közlekedésmérnökök az ilyen csintalanságokat ne értetlenül, a pálya széléről figyeljük, hanem Budapest közlekedésének meghatározó döntéshozóivá váljunk, talán kevesebbet kéne tanulnunk arról, hogyan kapcsolódnak egymáshoz a busz hajtásának fogaskerekeinek evolvens fogazatai, és többet foglalkozni azzal, milyen kapcsolatban van maga a busz egy városi környezet működésével.

Marci



Csonka János öröksége

Gépészmérnök, feltaláló. Ez áll szinte mindenhol. Azt már kevesen tudják, hogy remek tanár és a szakmáját tökéletes precizitással ellátó mesterember volt. Érdemes megnézni, hogy mit hagyott ránk a 19. és 20. század gépiparának egyik (nem csak a magyarok között) legnagyobb alakja.

Élete a nagyvilágban és egyetemünkön

1852. január 22-én Szegeden látta meg a napvilágot. Már egészen kiskorában beleláthatott az akkori gépipar kulisszatitkaiba. Apja (Tsonka Vincze) ugyanis jó nevű kovácmesterként kereste a kenyerét. A családi hangulatú műhely képes volt előállítani a kor legbonyolultabb kovácsolt termékeit is, például szél- és vízimalmot vagy éppen az olajsajtót. A legtöbb ilyen munka rengeteg türelmet és ügyességet igényelt. Gondoljunk csak bele, milyen nehéz lehetett kézzel kireszelni egy megfelelő menetemelkedést vagy kialakítani egy illesztést! Folyamatosan érdeklődött a legújabb technológiák iránt, ezért várható volt, hogy tudáshozjárásával kinövi az otthoni műhelyt. Az 1870-es évek elején több magyar gépipari vállaltnál is dolgozott, hogy tapasztalatot és anyagi tőkét szerezzen. Nagy tervei között szerepelt, hogy megismerje a műhelyekben hatalmas segítséget nyújtó motoros berendezéseket, de ehhez tudta jól, hogy nyugatra kell látogatnia. Így 1874-ben már

Bécsben, később Korneuburgban, St. Pöltenben, majd Zürichben is vállalt munkát. Az elmondások alapján sokszor gyalog kellett megtennie a városok közötti utat, ami csak akkor meglepő, ha belegondolunk, hogy alig 150 éve történt, ami mindössze 5-6 generációnyira van tőlünk. A gyors, tapasztalatokban

gazdag hónapok után egy kicsivel hosszabb időt töltött el Párizsban. A történethez természetesen hozzátartozik, hogy Csonka János beszélt németül, majd autodidakta módon megtanult franciául is.

1976-ban tudomást szerzett róla, hogy a műegyetem gépipari tanműhelyébe művezetőt keresnek. Harmincegy társával együtt pályázott az állásra, amit a külföldön szerzett értékes tapasztalatai miatt meg is nyert úgy, hogy a pályázók között rengeteg gépészmérnöki diplomával rendelkező jelentkező is volt. A feltaláló ekkor volt 25 éves. Az egyetemen eltöltött évek alatt ismerte



meg Bánki Donátot, akivel később rengeteg közös projektben vett részt. (pl.: Bánki-Csonka gázmotor, porlasztó stb.) A fiatalabb Bánkival jó barátságot kötött, mely kapcsolat a tanműhely elhagyása (1912) után sem vesztett értékéből. 1924-ben kiemelkedő mérnöki teljesítményéért a Mérnöki Kamara gépészmérnöknek nyilvánította.



Ugyancsak ebben az évben a Bartók Béla út 31. szám alatt gépműhelyt rendezett be, ahol még rengeteg új munkát és kihívást tudott elvállalni. A család régi hagyományait megtartva a műhely első munkásai Csonka fiai voltak. Itt közös erővel, folyama-

tosan fejlődve nagyon nagy szakmai hírnévre tettek szert.

Sok történetet hallhatunk arról, hogy Csonka János mennyire szociális volt, és mennyire odafigyelt alkalmazottjaira, tanoncaira. Az egyik elbeszélés szerint például saját költségére vállalta 5-6 munkás alkalmazását a tanműhely szakmai fejlesztésére, hogy a hallgatók a legújabb technológiákat

megismerve, sokkal felkészültebben tudjanak majd helytállni az életben. De nem voltak ritkák az olyan történetek sem, amikor a betegség miatt hazakerült alkalmazottak több fizetést kaptak, hogy gyógyszereiket könnyebben megvásárolhassák. Érdekes volt még hallani, hogy nem volt rest odarohanni egy pléddel a munkásokhoz, ha éppen a hideg betonon hanyatt fekve szereltek. Olyannyira odafigyelt az emberekre, hogy a tüdőbajban szenvedő műhelytanoncot elküldte Olaszországba, a legjobb szanatóriumba, hogy ott kúrálódjon, természetesen a teljes költséget állta. Jól látszik, hogy ez a hozzáállás tette őt jó példaképpé és kiváló vezetővé.

1934-ben egy nagy műtéten esett át, melyből szerencsésen kilábal, hogy nekiállhasson utolsó megbízatásának. A török kormány kérésére egy hátizsákban hordozható négyütemű motort kellett fejlesztenie. Ám a tervek már tanítványa, Toperczer Pál fejezte be, Csonka János ugyanis 1939. október 27-én elhunyt.

Találmányok, alkotások

Csonka János munkásságát tanulmányozva hamar beláthattam, hogy gondolatainak, ötleteinek a felét sem tudnám egy cikkben összefoglalni, még akkor sem, ha csak a legyártott gépeket nézném, és a csak papíron megjelent tervek-ről nem ejtenék szót. A Csonka-Bánki barátság egyik talán leghíresebb gyermeke a porlasztó. A magyar szabadalmi jogot 1893-ban kapta meg a szerkezet, ám e szabadalom helyzete világ-szinten már nem ilyen egyszerű. Érdekes módon a világ a karburátor atyjaként Maybachot emlegeti. Nem véletlen, ha valakinek ismerős ez a név. Ugyanarról a Maybachról van szó, aki a róla elnevezett luxusautó márkát alapította. Nagyságrendileg fél évvel a magyarok bejegyzése után nyújtotta be szabadalmi kérelmét a német államnak. Az ügy itt nem fejeződik be természetesen. A végére nekünk most csak annyi jut, hogy büszkék lehetünk magyar feltalálóinkra, és hazai találmánynak tekinthetjük a porlasztót; a világ többi részén sajnos

1924-ben kiemelkedő mérnöki teljesítményéért a Mérnöki Kamara gépészmérnök-ké nyilvánította.

inkább a német nevét hangoztatják. Noha jó látni, hogy külföldi szaklapokban egyre gyakrabban említik meg a magyarokat, és jelzik, hogy a bejegyzés itt hamarabb történt.

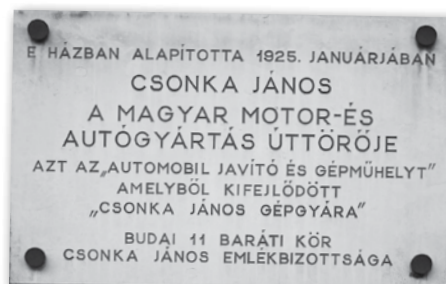


A porlasztó, belsőégésű motorok, vagy az automata csőgyújtó mellett a Csonka-féle postautóról hallhattunk a legtöbbet. A Magyar Posta számára 1905-ben készült el az első Csonka-féle postautó rengeteg érdekes megoldással. A rögzítő féket például egy kampó kiakasztásával lehetett üzembe helyezni. Legalább ennyire érdekes látni, hogy a hajtást a hátsókerekekre egy kellően vastag láncsal vitték át, igazából ilyen láncokat látni a biciklijeinken is, csak azok egy lehelettel keskenyebbek. A túltervezettséget mi sem jellemzi jobban, mint hogy az eredetileg kitalált 500 kilométeres tesztüzemet az utolsóelőtti napon a Magyar Posta 2000 kilométerre módosította és a kocsit minden gond nélkül teljesítette a négyszeres távot. A gépjárművet egyébként évekig megtekinthettük a J épület aulájában.

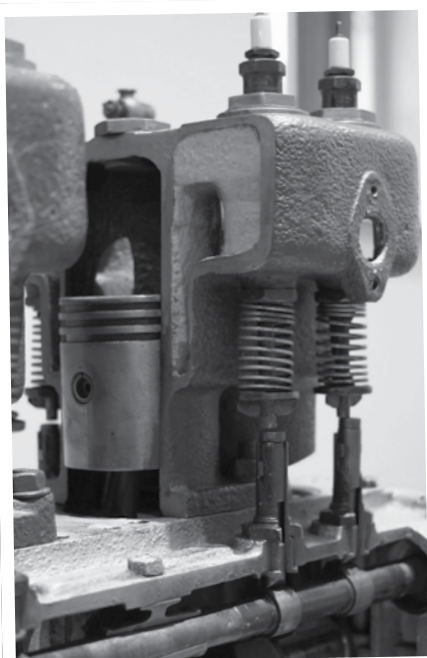
Csonka János Emlékmúzeum

A Bartók Béla út 31. szám alatt álló pince kapcsolata Csonka János-sal ma sem szűnt meg. Az egykori műhely rengeteg újító gondolatnak volt hálás bölcsője. Manapság gép-

ipari műrecek már nem születnek ott, de a múzeumként üzemelő épület rengeteg érdekességet tartogat az odalátogató számára. Ottlétünk-kor Dr. Stróbl Alajosné Csonka Livia vezetett minket körbe, és mesélte lelkesen nekünk a nagyapáról hallott sztorikat, melyek közül párat itt is olvashattatok. Rengeteg korabeli képet, tárgyat és tervrajzot nézhettünk meg. Lépten-nyomon gyönyörködhattunk az 1800-as évek végén, illetve az 1900-as évek első felében készített motorokban. A régi műhelyből megmaradt szerszámok és fémipari gépek közül is megtalálhattunk jó néhányat, persze már nem munka közben, hanem vitrinben felcím-kézve. Valamint a 2012-ben átszállított postautó is büszkén áll a múzeum egy helyiségében.



Érdemes időpontot kérni, el látogatni csapatostul, és magatoknak megtapasztalni, hogy 100 éve mit jelentett a magyar gépgyártás. Körültekinteni figyelve, keresve az alkatrészeken és a gépeken a CS betűt, és talán példaként állítani magunk elé ezt az értékes hozzáállást a tudásvágyhoz és munkához, miszerint az elismertséghez áldozattal és kitartással vezető út többet ér, mint maga az elismerés.



Imi



Repülőgépek második élete

Előbb-utóbb minden jármű felett eljár az idő, és bizony a legtöbb repülőgép a sok-sok leszállt év és megannyi repült kilométer után a roncsstelepen vagy a bontóban végzi. Persze néhány szerencsés darab szinte minden típusból múzeumba kerül, de akadnak olyanok is, amelyek egészen más funkciót töltenek be nyugdíjazásuk után.

Számos példa van arra szerte a világon, hogy a kiöregedett, feleslegessé vált közlekedési eszközöket valami ötletes módon hasznosítsák újra. Costa Rica-n például egy 1965-ös Boeing belsejében alakítottak ki luxushotelt. A vendégek tikkfa bútortatú, légkondicionált, óceánra néző szobákban szállhatnak meg a 15 méter magas állványon, a dzsungelben elhelyezkedő utasszállító belterében. A hollandiai Teuge repterén egy öreg IL-18-asból alakítottak ki egy jacuzzival felszerelt luxuslakosztályt. Új-Zélandon egy Douglas DC-3 teherszállítóba ülhetünk be meginni egy kávé. A repülőgépet a második világháború végéig az Új-zélandi Királyi Légierő használta, majd ezután jó pár évtizedig repült még, 1986 óta pedig kávézóként funkcionál.

Chilében egy 10 éves kisfiú pilóta apukájával együtt egy ugyanilyen géppel szenvedett balesetet. A fiú huszonnégy évvel később visszatért, felújította az összetört gépet, és azóta lakásként használja.

Az oregoni Bruce Campbell egy Boeing 727-est alakított át otthonos lakóhellyé. Az amerikai férfi megtartot-

ta az eredeti berendezés nagy részét, a pilótafülkét olvasószobának használja, a műszerfalba egy tévékészüléket is beépített, valamint fürdőszobát is kialakított magának a gép fedélzetén. Az utastérben az eredeti padlót pedig átlátszóra cserélte, hogy láthatóvá váljon a repülőgép szerkezete.

De nem kell ennyire messzire mennünk, a múltban Magyarországon is volt már rá példa, hogy egy repülőgépet étteremként vagy épp cukrászdaként üzemeltessenek.

1989-ben a forgalomból kivont HA-MOI lajstromjelű IL-18-ast Pápara repülték át, ott szétszerelték, majd innen közúton szállították át végleges helyére, a Győr melletti Abdára, ahol a forgalmas 85-ös és 10-es utak találkozásánál az új tulajdonos egy étterem és éjszakai bár részeként kívánta felhasználni az egykori Malév gépet. A szétszerelési, szállítási és összeszerelési munkálatok végül két hónapig tartottak. Az 1990-ben megnyílt létesítmény köré Elvis-park néven kereskedelmi- és szolgáltató központot alakítottak ki, ám még mielőtt bárkit is megtévesztené az elnevezés, a hely nem a rock'n'roll királyáról, hanem egy elektromos és vasszerkezeti ipari kisserkeztetről kapta a hangzatos nevet. Miután átadták a Hegyeshalom felé vezető autópálya szakaszt, a 85-ös út, és így az Elvis-park forgalma is visszaesett. Az egykor turistalátványosságnak számító étterem immár üresen pangott, és 2000-ben bezárta kapuit. Pár évvel ezelőtt még tettek egy kísérletet a hely újjáélesztésére, egy karibi stílusú szórakozóhelyt nyitottak meg, a repülőgépet megtisztították, és újrafestették, ám ez a kísérlet is kudarcba fulladt. Az ingatlan 2011-ben új tulajdonoshoz került, aki már a repülőgép nélkül képzelte el a jövőt. Mivel a törzs egy szekciója

beépítésre került az épületbe, ezért felmerült az a lehetőség is, hogy az Ilonkának becézett gépet egyszerűen szétvágják. Szerencsére sokan megakarták menteni a pusztulástól a jobb sorsra érdemes utasszállítót, és végül sikerült sérülés nélkül kiemelni régi helyéről. Jelenleg az egykori étteremtől nem messze, a szabadban áll. Egyelőre még kérdéses, hogy mi lesz az IL-18-as sorsa, már több ötlet is felmerült a hasznosítására. Felvetődött, hogy szórakozóhely vagy repülőstémájú panoptikum kapjon helyet a gép fedélzetén. Mindenesetre egy alapos felújítást mindenképp megérdemelne a sokat megélt Iljusin.



De nem ez volt az egyetlen hasonló kezdeményezés Magyarországon, az 1960-es években, a tizedik kerületi Mázsa téren állt a Kis Pilóta cukrászda, ami nem volt más, mint egy átalakított Malév gép, egy Liszunov 2. A szovjet gyártmányú típus a fentebb említett DC-3-as licenc alapján gyártott változata volt. A HA-LIA jelű gép 15 éven át a Malév flottájában repült, majd 1961-ben került a Mázsa térre. A hangulatos cukrászda különösen a gyerekek körében tartott számot nagy érdeklődésre. A gép pilótafülkéje változatlan formában megmaradt, ide bárki bekukkanthattott, vagy bele is ülhetett a pilótaülésbe. 1966-ban sajnálatos módon villámcsapás érte a fémszerkezetű repülőgépet, amely kigyulladt és kiégett. Még abban az évben elbontották, és a leégett cukrászda helyére a HA-LIV lajstromjelű Li-2 került. Sajnos ez is csak 1973-ig állt ezen a helyen, ezt követően ez a példány is a bontóban végezte.



Peti



Elvesztettem zsebkendőmet...

Ha az ember fáradt, nyűgös, netán illuminált állapotban használja a tömegközlekedés járműveit, könnyen előfordulhat, hogy csak leszállás után tűnik fel egy táska, egy esernyő, egy kabát vagy egy csomag hiánya. Ilyenkor érdemes a BKV talált tárgyakkal foglalkozó kollégáihoz fordulni segítségért.

A terület 2003 óta létezik mai formájában, az Ügyfélszolgálati Iroda részeként. Közel 50 m² alapterületű helyiségben magas polcrendszereken tárolják havi bontásban az utazóközönség által elhagyott dolgokat.

Szigorú törvények szabályozzák a leadott talált tárgy kezelését és megőrzését. Forgalmasabb csomópontokban, végállomásokon, forgalomirányító helyszíneken is vannak kijelölt átvevőhelyek, ahol az utasok leadhatják a frontvonalban dolgozóknak az általuk megtalált tárgyat.

Érdekes az elvesztett tárgyak időszakos változása. Nyáron, a turisztikai szezonban jellemzőek az útlevelek, fényképezőgépek, esetleg bőröndök, amelyekhez sok esetben elvesztett valuta is tartozik. Fesztiválok idején ez kiegészül az ilyenkor használatos, sokszínű egyéb utazókellékekkel. Iskolakezdekor ugrásszerűen megnövekedik az elhagyott tornaszakok, diákigazolványok, iskolaszerek száma.

Mindennapos esemény ruhanevel, hivatalos iratok, kisebb személyes tárgyak, pl. szemüvegek, telefonok vagy pénztárcák elvesztése. Annál különösebb, hogy volt már példa bicikli, babakocsi (szerencsére baba nélkül) vagy bevásárlókocsi elhagyására is. A teljesség igénye nélkül a legérdekesebb talált tárgyak közé tartozik egy pár síléc, egy zsák építési törmelék, és a személyes kedvencem, egy járókeret.

Ha aznap nem jelentkezik érte, akkor a munkatársak beszállítják az Akácfa utca 18.-ba a talált tárgyakkal foglalkozó szakterületre.

Itt a törvényi előírásoknak megfelelően gondoskodnak a tárolásáról. Az elvesztés helye és időpontja, valamint a tárgy típusa alapján azonosító sorszámot kap, majd felkerül a sok polc valamelyikére. Ha jelentkezik érte, a tárgy leírása alapján kikeresik az adott napi „termésből”, és a tulajdonos érkezésére már fel is hozzák a raktárból.



Fotó: Terjék Tamás

És hogy ne csak tárgyokról szóljak: előfordul, hogy apró, szőrös, esetenként tollas jószágokat hagynak el tulajdonosaik. Ezekre a hiányzó tételekre általában hamar fény derül, és még aznap jelentkezik értük a gazdájuk.

Ha elveszett

Az elvesztett dolgok iránt személyesen az Akácfa utca 18-as szám alatt, telefonon pedig a 258-4636 telefonszámon, a 3-as menüpontot választva lehet érdeklődni. Ha a tárgy elhagyásának napján intézkedünk, akkor az elvesztés helyéhez legközelebb eső csomóponton még van lehetőségünk átvenni a tárgyat.

Ha megtalálták

Szerencsés esetben az elvesztett tárgy mellett a tulajdonos elérhetősége is megtalálható. Ez leginkább akkor fordul elő, ha az elvesztett iratok között névjegykártya is van, vagy ha a bőröndre ráerősítettek egy, az adatokat tartalmazó kártyát. Ebben az esetben telefonon értesítik

az utasokat, hogy hol és mikor tudják átvenni a megtalált tárgyat.

„Munkánk legnagyobb elismerése, amikor az utas a már rég elvesztettnek hitt holmit átvesszi, mi pedig látjuk az arcán az örömet, a megkönnyebbülést. Arra is volt példa, hogy a nagykövetségnek megküldött úti okmány kézhezvétele után maga a mexikói nagykövet írt nekünk köszönőlevelet”- tudtuk meg Végh Andreától, aki a cikkben szereplő adatokat is rendelkezésünkre bocsátotta.

Egy kis statisztika

2012-ben összesen 6983 db talált tárgy érkezett be, ebből 2214-et sikerült visszajuttatni jogos tulajdonosához. Az arány idén rosszabbnak tűnik, november utolsó hétvégéjéig 7871 talált tárgyból csak 1783-ért jelentkezett a gazdája.

Ha nem keresik

A fenti adatokból is jól látszik, hogy sok tárgy ragad a rendszerben. Ezeket kötelezően 3 hónapig tárolják, majd megsemmisítik. Kivételt képeznek a romlandó élelmiszerek, amiket azonnal meg kell semmisíteni; valamint a gyógyszerek, amiket veszélyes hulladékként kezelve kell tárolni és megsemmisíteni is. A 3 hónap leteltével már valószínűleg hiába keressük elvesztett értékeinket. A törvényi előírás miatt vagy megsemmisítik azokat (ami leggyakrabban étetést jelent), vagy átadják a BÁV-nak (Bizományi Kereskedőház és Záloghitel Zrt.).

Az elvesztett dolgok iránt személyesen az Akácfa utca 18-as szám alatt, telefonon pedig a 258-4636 telefonszámon, a 3-as menüpontot választva lehet érdeklődni.

Zsófi



Autónk biztonsága

Kevesen tudják, hogy sok megoldás létezik az autók biztonsági rendszerének utólagos beépítésére vagy a már meglévő rendszer tudásának fokozására. A hiedelmekkel ellentétben azonban nem kell olyan mélyen a zsebbe nyúlni.

Még mielőtt bárki azt hinné, hogy itt olyan eszközökről lesz szó, melyek 100%-os védelmet nyújtanak a rossz szándékú emberekkel szemben, le kell szögezmem, hogy ezek a kütyük csak megnehezítik a tolvajok feladatát. Nem létezik olyan, hogy 100%-os védelem. Ezeket a rendszereket emberek tervezték emberek ellen, így minden ellopható marad kisebb-nagyobb erőfeszítés árán.

Az interneten rákeresve számtalan céget találunk, amelyek a témával foglalkoznak, így mindenki talál a pénztárcájának és az igényeinek megfelelő terméket. Általában a pénz szokott a legtöbbet számítani a mérlegelés során, a sok szívesnek hitt rendszerek azonban olykor 2-3 havi spórolásból is megszerezhetőek beszereléssel együtt. Ez az ár valóban 50-60 000 forintot jelent. Cégtől és terméktől függően ez magában foglal egy szirénát, ami saját akkumulátorról működik, és kevésbé hozzáférhető helyen van, mint a gépkocsi akkumulátora. Az ultrahangos belsőtérvédelem is egy nagyon okos találmány: egy adó- és egy vevőegység van az utastérbe építve, ezek érzékelik, ha betörik vagy kiemelik valamelyik ablakot, esetleg más módon kerül az utastérbe egy tárgy. A rablásátló, közismertebb nevén immobiliser már a '80-as évek vége óta szériafelszereltség egyre több autóban. Ennek lényege, hogy illetéktelen eltulajdonítás esetén az autó üzemanyagellátását, az önindító működtetését és a gyújtást akadályozza meg a rendszer. A modernebb konstrukciónál indítás után adott időn belül jóvá kell hagynunk az indítást egy rejtett gomb, távirányító vagy egyéb módszerrel, máskülönben a gépkocsi motorja leáll. Szinte mindenhol alapfelszerelés a fény és hangjelzés riasztáskor, illetve a rendszer ki- és bekapcsolásakor. Ugyanez vonatkozik az

utastér- és csomagterajtó nyitására is. Amennyiben a gépjárművön lévő felniket és gumikat is féltjük (miért ne féltlenénk?), találhatunk erre is megoldást. A funkció lényege, hogy élesítés után a rendszer rögzíti az autó pozícióját, és ha az megemelkedik vagy megdől, azonnal riaszt. Természetesen egy szélhőkészen nem fog még elkezdni szirénázni. Aki újabb gépjárművel rendelkezik, és szeretné a kockázatot csökkenteni, választhat a különböző CAN-bus rendszerek közül. Ennek lényege, hogy az autó számítógépes rendszerével kommunikál, így kevésbé kell megbontani a motorteret, műszerfalat, hiszen egyszerűen lehet csatlakoztatni a rendszert.

eddig vázolt csomagok komplex csomagok, azaz több összetevőt vegyítenek. 100 000 forint körül azonban vannak kevésbé komplex, de hasonló hatásfokú rendszerek is. Ilyen például GPS-es rendszer aktív nyomkövetéssel, itt viszont már számolnunk kell a havidíjjal is. Ha GSM modult is kérünk, akkor az autó pozíciója bizonyos időközönként SMS-ben megérkezik a telefonunkra, így segítve elő a könnyebb nyomkövetést, ha a baj már megtörtént. 200 000 forint körül már olyan rendszert kapunk, melyben minden korszerű eszköz megtalálható olyan extrákkal, mint a bluetooth modul, melynek segítségével a párosított telefonnal kapcsolhatjuk ki illetve be a rendszert, sőt akár az állófűtést is.

Mint korábban említettem, ezek a rendszerek nem megvédik az autót, csupán nehezebbé teszik annak feltörését, eltulajdonítását. Minden rendszernek vannak gyenge pontjai,



Az eggyel nagyobb csomagok gyakorlatilag ugyanezt tartalmazzák. Az ár 100 000 forint környéke, viszont kiegészül a csomag többek között egy közelítéssel kulccsal, ami ráadásul cserekódos elven működik. Ez azt jelenti, hogy kapunk egy kvázi bilétát, amiben egy chip van. Ezt a chipet kell az autó egy adott pontjához közelítenünk. A cserekód pedig arra szolgál, hogy mindig más kódot használjon az adó és a vevő. Ezzel ki lehet küszöbölni az autótolvajok kedvelt módszerét, a távirányító jelének manipulálását. A védelem kiegészül még egy motortérzárral is. Az

a különbségek ott jelentkeznek, hogy ezeket a gyengepontokat milyen gyorsan tudják az elkövetők megtalálni. Manapság szinte mindegyik cég fúrás és faragás nélkül szereli be az eszközeit, így attól sem kell tartanunk, hogy esztétikailag romlik az autónk állapota. Aki csak egy kicsit is félti az autóját, mindenképpen gondolkodjon el valamilyen biztonsági rendszeren!

Pityu



A 4-es metró első fecskéi

Március végén birtokba vehetik az utasok a 4-es metró. Ez egyben azt is jelenti, hogy lassacskán befejeződnek az állomások munkálatai, megszépülnek az építési területek, és a felszínen már csak egy vasrácsnyira csökken a távolság a peronok és utasok közt. Cikksorozatunkat három budai állomás bemutatásával kezdjük, ugyanis lapzártánkig ennyi kapta meg a hatósági engedélyt.

A partra vetett bálna

Még október közepére kell visszatekintnünk, amikor is a kelenföldi panelházak központjában elhelyezkedő Bikás park állomást átnyújtották az utazóközönség részére. Talán ez az az állomás, amit bárki, még tájékoztató feliratok és piktogramok nélkül is könnyedén megtalál. A felszíni épület a kelenföldi látképbe egyáltalán nem illik bele, mégis szimbólumává vált a környéknek. De mintha már láttuk volna valahol ezt az íves, háromszög üveglapokkal tarkított építményt. Igen, a szintén nem patyolattisztaságú múlttal rendelkező és nemrég átadott Bálna épületére emlékeztet a kupola. Az üveglapok egyébként nem véletlenek. Az építészek törekedtek arra, hogy a földalatti bezártságérzetet tudatosan, a természetes fény bevonásával enyhítsék, amilyen mértékben csak lehetséges. Ez az elv visszaköszön a legtöbb állomáson. Az üvegcupola alá érkezve nem találunk mást, mint a 4 sornyi mozgólépcsőt, mely a hatalmas csarnokba vezet le minket. A peronszintre érve a 4-es metró állomásainak másik fő tervezési vonala vehető észre, méghozzá a nyers beton használata. Ha figyelmesebben megnézzük, akkor észrevehetjük, hogy a betont nem hagyták teljesen meztelenül. Szürke gránittal és matt krómmal dekorálták, amelyekben különböző vadvirágok sziluettje jelenik meg. Egy kis „álmoha” is bővíti az állomás dekorációját, melyet a látszóbetonra rusztikusan felvitt zöld festékkel imitáltak. Az „kisbálna gyomrában”

a vadvirágokon túl a bika szimbóluma is megjelenik, utalva ezzel a megállónévre. Érdekes, hogy az állomás környezete jelenleg nem egy jól kiépült, jellegzetes park, ám a metróépítők nem titkolt célja, hogy a hamarosan induló kerületi beruházásnak az állomással adjanak egy irányvonalat.



Elsüllyedve a jeges akváriumban

Mind a vonalon haladva, mind pedig kronológiailag a következő megálló az Újbuda-központ. Nem tudom, hogy csak a novemberi hideg beszél-e belőlem, de nekem egészen olyan érzésem van ezen az állomáson, mintha jégbarlangba kerültem volna. Hogy miért is? A mozgólépcsők

sorát a tervezők hatalmas zöld üveglapokkal látták el, amik önmagukban nem éreztetnének túlságosan hideget, ám a trükk a felület belsejében van. Az üvegeken hajszáltrepedéseket futtattak végig, így a rajta megtörő fény olyan, mintha össze lenne fagyva az üvegtömb. A betonelemeket ezen az állomáson fehér színűre festették, mely még többet dob a hűs hangulatba. A peronszintet elérve ezen az állomáson is a hatalmas belső tér érződik. Nem érzi azt az utas, hogy egy csőbe szorítanak be őt. Kissé olyan a hatás, mintha egy nagy csarnokban lifteznél ide-oda, csak persze vízszintesen. Ha valaki azt gondolná, biztos csak a mostanában eljött mínuszok beszélnek belőlem, a kétségeket eloszlatja az állomás hátsó fala. Fodros fémlap húzódik a mennyezeten, érdekesen megtörve a fényt, alatta pedig egy fehér üvegfal húzódik hatalmas üvegtéglákból kirakva. Igen, szerintem egy jegesedő akváriumba estünk bele, amiből talán a nagy fehér Metropolis cápa vihet ki. Na, nem messze, egészen a 300 méterre lévő Móricz Zsigmond körtérig, ahol cikksorozatunk egy következő részében barangolunk.

A mozaik reneszánsza

A kétezres évekbe lépve nem gondoltam volna tán soha, hogy valaha is lesz még olyan mesterember, aki képes apró, körömyi lapkákat precízen felrakni egy falra. Azt pedig, hogy ezt még gusztusos formában is tegye, végképp kimerítette a képzelőerőm határait. Erre itt a Szent Gellért téri állomás. Mindenesetre kezdünk el vizsgálgatni felül, hiszen egyetemünkhöz sétálva ezzel találkozunk gyakrabban. Az egyik szemem sír, a másik nevet. Örömteli, hogy szinte észrevehetetlenül lopta be magát a tér felőli lejárata környezetbe. Sikertelt a már meglévő formákhoz és anyagokhoz alkalmazkodni. Nem mondható ez a K épület felé haladva a rakparti lejáratról, ami egy egyszerű betonépítmény lett, szögletes formákkal és egy oda-



csavározott fatörzsszel, amire még csak leülni sem lehet. Ez az elem amúgy kissé olyan érzetet kelt bennem, mintha a munkások gyerekek módjára játszottak volna „odargasztom a füzeted az asztalhoz” játékot egy 3 méteres kivágott fával. A Duna-parti állomás viszont nem a felszínre bukkant építészeti megol-

dások miatt marad nevezetes, hanem több szempontból is ez a „legje” a 4-es metrónak. A legmélyebben fekvő állomás, a maga 35 méterével. A 35 méteres mélységhez társul a legszűkebb tulajdonság és ennek apropóján a legnagyobb klasszikus bányászati eljárással kiásott tér is. Az előzőleg megszokott hatalmas terek

után viszont hogyan érezhetjük magunkat ebben a szűk lyukban? Ezen próbáltak képzőművészek segíteni, méghozzá a sötét falakba vitt világos mozaikspirállal, melynek közepén úgy érezhetjük magunk, mintha egy szélcsatorna közepén állnánk. A kissé sci-fi filmekbe illő mozaiksorok tervezését egyébként ingyen készítette el Komoróczy Tamás. Az állomás a mozaikokon túl azért mégis érezteti, hogy a 4-es metró erősíti. A felszínről kiásott gödör beton távtartóit meghagyták maguk meztelenségében, keszkeszaságában, így lopva egy kicsi teret az amúgy szűk falak közé.

A munka ezen sorok írása közben is gőzerővel folyik, így a februári lapszámra remélhetőleg még több állomás birtokolhatja a hatósági engedélyt, és a Közhírszereplést.

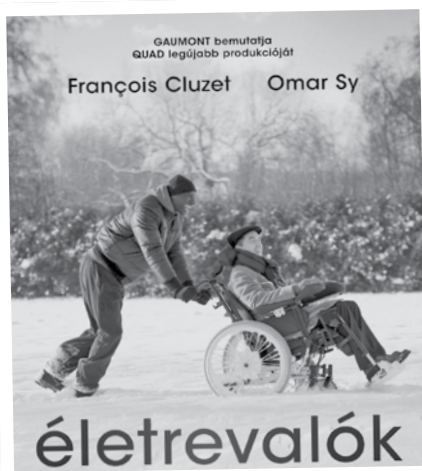
Stefipeti



Életrevalók

Egy film, aminek nincs cselekménye, mégis nagyszerű. Csak két órát kér az életedből, és cserébe napokra magával ragad.

A francia filmekre gyakran alkalmaznak a „művészi” jelzőt. Ez erre a filmre is érvényes, azonban semmi elvontra nem kell számítanunk. Két embert ismerünk meg a film során. Egy gazdag fehér férfit, Philippe-et, aki mozgássérült, csak a fejét tudja mozgatni, és ebből kifolyólag nem képes túl sok cselekedetre. A másik oldalon pedig egy szenegáli származású srác, Driss áll, aki fele olyan jól sem él, mint Philippe. Drissnek csak egy aláírás kellene a gondozóknak kiírt állásinterjún, Philippe viszont valamiért megkedveli őt, és felveszi mint gondozóját, holott semmilyen képessége nincs. Driss műveletlen, Philippe pedig nagyon merev, kimért. A film során azonban mindkét karakter változik, persze előnyére. Driss műveltebb lesz, Philippe pedig megtanul élni és élvezni az életet, sőt még egy új személy is bekerül az életébe.



Én nemrég néztem meg a filmet, és kicsit szkeptikus voltam vele kapcsolatban. Utólag persze nagyon hülyén éreztem magam. A filmnek tényleg nincs cselekménye, és tulajdonképpen két helyszínen játszódik: Philippe házában és Philippe kocsijá-

ban. Véleményem szerint ezzel azt próbálták érzékeltetni, hogy milyen érzés, amikor valaki tehetetlen, és egy kerekesszékhöz van láncolva. Valódi rabság.

A filmhez Ludovico Einaudi írta a dalokat, és szokásához híven zseniálisak lettek. A zenei aláfestés rátesz egy lapáttal arra a szívszorító érzésre, amit a film kelt bennünk. Az alkotás egy igaz történeten alapul, amit a végén elénk is tárnak, én azonban ezt a részt inkább kihagytam volna, ugyanis a képsorokon látható személyek már külsőre is teljesen más személyiségek, mint a filmben szereplő Philippe és Driss. Ez egy kicsit keserű szájíz ad a befejezésnek, de aki nyitott az újdonságokra, szereti a szívszorító történeteket és a zongora muzsikáját, az mindenképp nézze meg!

Pityu



Könyvajánló triumvirátus

Az idei év utolsó könyvajánlójában három kötetről is olvashattok, így talán nagyobb az esély, hogy bekerül valamelyik a karácsonyi ötletládátokba.

**Dmitry Glukhovsky –
Orosz népellenes mesék**

Az író legújabb kötete ezúttal egy novellagyűjtemény. A történetek kezdetben újságban, mint cikkek jelentek meg, s ezután gondolta az orosz író, hogy ezek egy könyvben is megállnák a helyüket. Mint kiderült, meg is állják. A novellákat áthatja egy természetfeletti, sci-fi izvilág, ugyanakkor viccesek és az orosz valóságra reflektálnak. A rövid művek tele vannak fordulatokkal. A sztorik egyikében például a lelkesen dolgozó talajkutató a munkája során megtalálja az igazi, túlvilági poklot.


**Kiss József László –
Talán Pista**

Egyetemistaként talán túl időseknek gondoljuk magunkat a könyvhöz, hiszen egy középiskolásoknak, sőt általános iskolásoknak szóló ifjúsági regényről van szó. Mielőtt megnyomnánk a kilépés gombot, érdemes belegondolni, hogy érettebb gondolkodással talán több motívumot veszünk észre a műben, mint tettük volna azt fiatalabb korunkban. Egy nevelőintézet mindennapi gondjaiba, örömeibe nyerhetünk betekintést. A címadó és főszereplő Pista segít a legtöbbet a 8-14 évesek közötti eligazodásban.


**Christopher Priest –
A tökéletes trükk**

A cím talán sokaknak ismerős lehet. Ez nem véletlen, hiszen a könyvből már egy elég jól sikerült filmadaptáció is készült. Szerencsére akkor sem kell lemondanunk az olvasás örömeiről, ha már láttuk a filmet. Rendkívül jó élményt nyújt olvasójának, hisz megannyi plusz részlettel és jelenettel örvendeztet az írott változat. A történet fő szála két egymással intenzív csatát folytató bűvészből szól, akik egymást lebuktatva próbálják megtalálni a legjobb trükköt. Vigyázat, a történet fordulatokat tartalmaz!

Imi


Vampire Weekend: Modern Vampires of the City

Ahogy az év végéhez közelítünk, sorra jelennek meg a különféle zenei publikációk „best of” listái itthon és külföldön egyaránt. Én csak egy adósságomat törlesztem: bemutatom 2013 szerintem legjobb albumát.

Korábban utaltam rá, hogy mit szeretek igazán ebben az egész lemezesdiben. Azt a folyamatot végighallgatni, ahogy a rockzene önálló művészeti ággá válik, és kitermel magából olyan koncepciókat, mint A válós album, A háborús album, most pedig megszületett A zsidó album.

A New York-i Vampire Weekend Afrika-mániás zenéjével, fejhangú énekesével hamar helyet talált magának az indie rock nagyjai közt. Első két albumuk óriási sikert aratott, egyik daluk egy reklámból ismert.

A májusban megjelent harmadik albumot olyan témák kísérik végig, mint a fiatal felnőttek első nehézsé-

gei, az ártatlanság elvesztése, spirituális útkeresés, utazás - és persze az ígéret földje. A nyitó zongoraballada után következő Unbelievers adja meg a kezdő löketet. A dal a mindent magunk mögött hagyó, vonatkozóstoppolós romantikának nyújt háttérzenét, amikor az ember az ismeretlenbe tartva gyönyörködik saját maga és barátai romlatlanságában. Olyan, mint az Úton című regény megzenésítése; nem volt számomra ennél kellemesebb hallgatnivaló nyáron. A másik kiemelkedő darabot a lemez vége felé találjuk. A Ya Hey a vallásos-útkeresős könnyűzene irodalmi magasságú példánya; a XXI. századi nagyvá-

rosi emberke saját magával folytatott párbeszéde, ahogy próbál valami istenszerűségbe kapaszkodni. Ebben a dalban is megjelenik az ószövetségi hangulatot teremtő kórus, ami kísértetiesen vonul végig a lemezen (Step, Hanna Hunt, Hudson).

A többi számban a csapat hozza a megszokott lendületet: szintis rock and roll (Diane Young), lovaglós ütemre elhadart szöveg (Worship You) és Ezra Kroening sztereotípiába hajló nyávogása (Finger Back) színesítik az albumot. A végére pedig egy olyan csinos zongorás altatódal került, ami után David Byrne is megnyálná mind a tíz ujját. Jövőre lehet megfejteni!

Csaba


Szentesti műszak

Hópelyhek kavargtak az öreg Ikarus lámpáinak fénycsó-vájában, az ablaktörlőlapátok ütemesen koccantak a szélvédő tömítéséhez. December 24-e volt, és már sötétedett, a 105-ös busz éppen indult az Apor Vilmos térről.

Csak pár métert gurult, de máris csúszva állt meg, ahogy a sofőr megpillantott egy zöld szövetkabátos nőt, amint fut keresztül a hófödte parkon.

- Jaj, köszönöm, hogy megvárt! Maga mindig olyan rendes - kapaszkodott föl az első ajtó lépcsőjén csomagjaival. Mielőtt hátrament volna, mosolyogva letett a kormányra egy kis mézeskalács emberkét.

- Boldog karácsonyt, Marika! - szólt utána a sofőr a visszapillantó tükröbe nézve. Leharapta a figura lábát, ahogy a busz kifordult a főútra. Ez volt az utolsó kanyarja aznap. Ha végzett a Gyöngyösi utcánál, gyorsan visszaviszi a buszt a garázsba, és rohan felvenni a kislátó ajándékát. Már hetekkel előre megrendelte a játékdarut, de késett a csomag, végül éppen szenteste napjára érkezett meg a boltba. Mikulássapkás lányok mentek át a busz előtt a zebrán. Integettek neki, ő visszaintett az egyre csak kattogó ablaktörlők mögül. A lámpa zöldre váltott, és a busz meglódult. A nagy, kék jármű hangtalanul szelte az egyre sűrűsödő hóesést, a műszerfalra csíptetett kis rádióból halkán szólt a karácsonyi zene. Szerette a munkáját, és szerette a karácsonyt. Természetes volt hát, hogy huszonegyedikére mindig feldíszítette a buszt. Fenyőgirland futott végig a lökhárítón és a menettáblák tetején, ünnepi koszorú lógott a homlokfalon, a párás szélvédő mögött kis, világító karácsonyfa ragyogott.

Tinédzser lány szállt fel az egyik megállónál, kezében bolti bejglit szorongatott.

- Hát hogy lehet ilyenkor is dolgozni? - támaszkodott mosolyogva a nyitott fülkeajtó keretének.

- Miért, különben hogy tudnád elvinni azt a száraz diós rudat a család vacsorára?

A sofőr már egészen kis kora óta ismerte a lassacskán felnövő lányt, akinek családjában hagyomány volt, hogy a szentesti vacsora minden eleméről más gondoskodik. Amikor először vett részt a hagyományban, olyan büszkén szorongatta a bolti bejglit, mintha legalább egy trófea lett volna. Csak hogy azóta eltelt hat év, és még mindig a könnyű utat választotta.

- Ha jövőre sem erőlteted meg magad, nem nyitom ki neked az ajtót, gyalogolhatsz haza nyakig érő hóban - kócolta össze a lány haját a buszvezető, miután az pusztit nyomott az arcára. A busz kiért a Lánchíd alagútjának sárga fényű öleléséből, és a hópelyhek újra megrohmozták a királykék kasznit. A Clark Ádám téren a tini leugrott, és futó mosolyt villantott a felszálló Vali néniére.

- De jópofa, fel van díszítve a busz - gondolta magában a sofőrré mosolyogva. Nemrég végzett a bankban, ahol fiókvezető volt, és tartott hazafelé családjához. Még meg kellett főzni az ünnepi vacsorát. Leült, és elkezdte végigvenni, milyen hozzávalókra lesz még szüksége. Ahogy a busz átvágott a kivilágított Lánchídon, a sofőr elgyönyörködött a Duna fölött kavargó, sűrű pelyhekben hulló hóban. Pesten a luxus szálloda elé érve villantott a fényszóróval a bíbor köpenyes londonernek, aki intett válaszul. Régi szokásuk volt ez, már egyikük sem emlékezett, hogyan is alakult ki.

Piros és fehér gyöngysorral állt össze a forgalom az ünnepi fényárban úszó Andrassy úton is. Az Operaház előtt elegáns, hosszú kabátos emberek érkeztek a Diótörő szentesti előadására. A Hősök terén az angyal alig látszott a sűrű hóesésben, ahogy a kerek lámpás Ikarus lassan elfordult balra, alig tíz méterre a szánkótól tolvaj szaladó kisgyerekektől.

- Gyöngyösi utca, végállomás. Boldog karácsonyt, ifjak! - szólt hátra a mikrofonon keresztül a sofőr a buszon egyedülként maradt fiatal házaspárnak. Nevetve intettek előre, majd ők is leszálltak. Felhangzott a csengő, szisszentek az ajtók, és a busz óvatosan indult tovább az egyre vastagodó havon.

A garázsban lassan emelkedett a sorompó a kattogó ablaktörlők előtt, mialatt a sofőr a kis karácsonyfa fényeit nézte. Már csak egy óra, és csodálhatja az otthonit a hangulatos, meleg lakásban. Begördült a jármű kijelölt parkolóhelyére, leállította a motort. Az ablaktörlők végre megpihen-tek, ő pedig szedte volna össze a dolgait, amikor megpillantott valamit a vezetőfülke padlóján, félig a poroltó mögött. Hitetlen, széles mosolyra húzódott a szája. Lehajolt, felvette, és zsebre tette.

Három órával később otthon ült a nappaliban, felesége mellett a kanapén, hatéves kislátó a térdén. Az ünnepi vacsora elfogyott, a játékdaru ott díszelgett a szőnyegen, már minden ajándékot kibontottak, egy kivételével. A sofőr előhúzott a zsebéből egy aprócska csomagot, zöld masnival a tetején. A fiú érdeklődve nyitotta ki, és felsikírt, amikor meglátta, mi az. Rohant, leült a fa alá, és elkezdte kattogatni az ajtónyitó kapcsolót. Semmit nem szeretett úgy, mint azt a gombot nyomkodni. Nem gondolta volna, hogy álma valóra válik, amikor felírta karácsonyi listájára. A sofőr átölelte feleségét, amint a halk karácsonyi zene, és a kapcsoló kattogása megtöltötte a nappalit.



Boldog karácsonyt kíván minden kedves olvasónak a Közhír szerkesztősége!

Soncu



Így karácsonyoztok ti

Tavaly arról írtunk, mi mindennek örülhetne egy közlekes lelkületű ember a karácsonyi ajándékok közt szemezgetve. Idén kicsit körbekérdeztem a hallgatóságot, hogy mi volt eddig a legkirályabb karácsonyi ajándék, amit a közlekedés iránti szeretethez fűzhetően kaptak. Számomra az a leginkább szívet melegengető, hogy nem mindenki valami tárgyra gondolt elsőként...

Egyik hallgatótársunk azt értékeli a legjobb és legszebb karácsonyi ajándékként, hogy mióta itt tanul, bekerült egy olyan közegbe, ahol megoszthatja másokkal az élményeit, ahol nem kell győzködni az embereket, ha egy-egy repülő programra történő kilátogatóról van szó, hanem egyből összegyűlnek annyian, hogy akár pillanatokon belül indulhatnának is. Igazán jó érzéssel tölti el, hogy olyanok veszik körül nap mint nap, akikkel osztozhat a repülés iránti szeretetében és rajongásában.

Ha már a repülőknél tartunk, egy kollegina összerakható (vagy a negatívabbaknak: szét-szedhető) repülőt kapott a barátaitól ajándékba, aminek összeszerelése számára nem okozott különösebb nehézséget vagy kihívást, ám amikor a cimborák kezdték el összeeskábálni, először teljes nyugalommal kezdték a hajtóművet a vezérsík helyére építeni. Na, igen, hogy is van az a közmondás a tyúkról és az ábécéről?

Számomra eddig a csúcs ajándék még mindig azé a cimborámé volt, aki egy elektromos fogkefét kapott a barátnőjétől. Persze ez így egyáltalán nem nagy szám, és akár sértésnek is vehette volna, ám ez egy nem mindennapi fogkefe volt, ugyanis a borítás egy rendőrautót ábrázolt, az alján pedig piros bevonatú búra alatt szíréna bújt meg, ami kettő perc után (vagyis ameddig hivatalosan elvileg fogat kellene mosni minden alkalommal) elkezdett szírénezni és villogni. Én azóta sem találtam ilyen fogkefét, de ha valaki valahol valamilyen úton-módon hozzá tudna jutni, gondoljon rám!

Látott már olyan embert is a közlekkar, aki annyira a repülés szerelmésévé vált, hogy képtelen volt kivárni, hogy valamilyen kellően erős indok miatt kelljen repülővel elutaznia messzi tájakra. Addig-addig böngészgette a légitársaságok oldalait, hogy egyszer csak bejelentette: meglepte magát egy repülőjeggyel oda-vissza Amszterdamba, reggel indul, másnap reggel pedig már jön is haza. Ha jók az információink, az illető nem is nagyon nézett szét a városban, ő csupán repülni szeretett volna, amit végül sikerült is véghezvinnie. Hát mi ez, ha nem szerelem?



Az egyik legaranyosabb kollektív ajándékozás volt, amikor egy viszonylag nagy baráti társaság „előkarácsonyt” tartott, hiszen az igazít mégis csak otthon, a családjukkal szeretnék volna tölteni. Egy nagyon lelkes és ötletes hölgyemény már napokkal előtte elkezdte az ajándékok legyártását, így kaphattott mindenki a kedvenc közlekedési eszközét formáló mézeskalácsot a nevével és különböző díszekkel ellátva, melyeket természetesen nem ettek meg, hanem mindenki féltve őriz a polcon, hiszen nem minden nap kap ilyesmit az ember.

Sokan vágnak közlekkerekes fülbevalóra vagy nyakláncra, szerencsére a tengerészdívat felélédésével ezekhez egyre könnyebben hozzájuthatunk különböző ékszerüzletekbe betévedve. Tavaly karácsonyra engem egy igazi kombinációval lepett meg egy kedves barátom, ugyanis nem csak egy közlekkerék medál fityegett a nyakláncra, hanem egy vasmacska is bőrrel futtatva, így az én örömöm dupla volt, azóta pedig büszkén fogadom az irigykedő tekinteteket!

Ahol jól megy a szekér, ott a karácsony is meglepően burzsuj tud lenni. Láttam már olyat, hogy a kedves (ettől még jó, hogy nem kedvetlen...) gyerek egy autót kapott karácsonyra a szüleitől, mondván, szegény csemetéjük nehogy már vonattal járja meg napról napra az otthon-iskola távolságot. Ahol nem alakulnak ennyire jól az anyagiak, vagy van a gyermekben annyi

jó érzés, hogy nem fogad el egy többmillió autót apucitól és anyucitól, ott szerényebb mértéket öltött a karácsonyi ajándékozás: a kedves kolléga kapott három hatcentis kis modellautót, egy 1,5x1,5 méteres közlekedési szőnyeget (tudom, hogy tudjátok, milyenre gondolok), és a srác olyan boldog volt, hogy majd' kicsordult a könny a szeméből. Igen, jól sejtitek, a fiú már bőven túl volt akkor a 18. születésnapján.

Azt hiszem, erről is csak az igaz szerelem kifejezés jut eszembe.

Ha esetleg ötletre volna szükségetek a karácsonyi ajándékok terén, ne legyetek restek tippet kérni cimboráitoktól, hiszen ahogy látjátok, a kreativitás a közlekes társadalom egyik erőssége! Csak vigyázzatok: nehogy a nagyinak is vasmacskamin-tás pizsamát vegyetek!

Zsu



Álkarácsonyi sütik

Eltolvajoltam Zsutól a kolikonyhát, így most az én cukrász trükkjeimbe nyerhettek betekintést. Egyik sütemény sem ki-mondottan karácsonyi, bár ez csak képzelőerő kérdése. Ünnepi díszítésként szoktunk például narancsba szegfűszeget tűzdelni, az meg már majdnem citrom! Ami pedig az almát illeti: bármi, ami almás-fahéjas, simán jól mutat a fa alatt is.

Almás morzsa

„Apple crumble-t kérsz, vagy...?” Nagyjából eddig jutott a konyhás néni a bedfordi menzán a kérdésben, mielőtt hipnotikusan csillogó szemmel és fölül összeérő vigyorral vágtam volna rá, hogy az jó lesz. A crumble-ök (legközelebbi fordításban morzsa-süti) a brit cukrászat hangsúlyos elemei, elkészítésük szemtelenül könnyű, ízviláguk pedig valami olyasmit tesz az asztalra, amivel itthon nem gyakran találkozunk. Crumble-t nagyjából bármilyen gyümölccsel lehet készíteni, mi most az alapverziónak számító almásnak fogunk nekiesni.

Melegítsük elő a sütit 180 fokra, majd lean szemlélet szerint előbb tegyük oda párolódni az almát, hogy aztán a várakozás alatt elkészíthessük a morzsát! Az almákat hámozzuk, magozzuk (az ég szerelmére, a magházat is vágjuk ki!), és kockázzuk fel kis darabokra. Keverjük el az almával a lisztet, cukrot, és locsoljuk meg egy kis citromlével. A fahéjat majd a párolás végén szórjuk rá, hogy jobban megmaradjon a zamata. Párolhatunk mikróban vagy gáztűzhelyen, amíg az alma meg nem puhul saját levében.

A morzsához nem kell mást tenünk, mint összekeverni a lisztet a cukorral és a csipet sóval, majd összemorzsolni a vajjal. Kész! Na jó, kicsit részletesebben: a vaj elmorzsolására jó módszer, hogy beleszeleteljük a lisztbe, így kevésbé állnak össze a vajdarabok. Van, aki reszelni szokta, szerintem fájdalmasabb utána elmosogatni a reszelőt. Ha a morzsa már kb. 1 centi átlagos szemnagyságú (mérnökök leszünk, nem?), keressünk egy alkalmas edényt (szem előtt tartva, hogy kiszedéskor a süti elég puha lesz, tehát a forma nem annyira fontos; ez a mennyiség kb egy 30 centi átmérőjű

formát tölt ki), és vajazzuk ki, majd szórjuk az aljára a morzsa felét.

Almás morzsa

A morzsához:
375 g liszt
100 g cukor
csipet só
Az almához:
8-10 alma
2-3 evőkanál cukor
1 teáskanál fahéj
1 evőkanál liszt
kis citromlé

Citromkrém

A tésztához:
170 g liszt
100 g vaj
200 g cukor
1 tojás
A krémhez:
4 citrom
150 g cukor
4 tojás
1,5 dl tejszín



Ha kész az alma, fektessük kanállal a morzsarétegre, és szórjuk a tetejére a morzsa maradékát. Ha túl vastag lenne ettől a teteje, ne szórjuk rá mind; nagyjából 1,5 centi vastagság a cél. Ha ezzel megvagyunk, rakjuk be a sütőbe kb. 50 percre. Hogy kész van, nem a morzsa színéről fogjuk tudni, mivel az sosem lesz igazán aranybarna, inkább abból, hogy az alma kezd buborékolni az edény széleinél, illetve a morzsán keresztül. Tálaljuk vaníliásodóval vagy híg vaníliapudinggal, esetleg vaníliafagyival. Tán feltűnt, hogy a vaníliára megy ki a dolog.

Citromkrém

Ezt a receptet a Metropol há-sábjairól lestem le, így lehet, hogy néhányan már ismeritek. Igazán elegáns a „gyártástechnológiája”, tartalmaz például impregnálást is.

A tészta elkészítése majdnem megegyezik az előző sütiével, annyi különbséggel, hogy itt a morzsalék közepébe belevágjuk azt a tojást, és ettől gyúrhatóvá áll össze a dolog. A kész tésztalabdacsot tekerjük folpackba, és tegyük a hűtőbe fél órára, a sütit pedig melegítsük elő 190 fokra. Ha a tészta kellően le-hűlt, nyújtsuk ki akkorára, hogy egy 24 centi átmérőjű formát ki tudjunk bélelni vele. Érdekes csatos falú edényt használni, ha kivételkor nem akarjuk széttrancsírozni a pitét. Miután belefektettük a tésztát, ügyel-jünk rá, hogy a fal mindenhol legyen legalább 3 centi magas! Ha alacson-nyabb, kifolyik a krém, ha magasabb, megrogy sütés közben. Ahol maga-sabb, vágjuk le a tésztát késsel, és csoportosítsuk át oda, ahová kell. Ha megvagyunk, keressünk egy súlyt (ne súlyzót, én otthon az egyik öntött-vas sütőplatnit szoktam használni), és fektessük sütőpapíron a tésztára, hogy sülés közben ne púposodjon fel. Amíg a tésztateknő sül kb. 15 perccel, készítsük el a krémet! Mossunk meg egy citromot, és reszeljük le a héját, majd facsarjuk ki, a maradék három-mal együtt. Facsarás előtt, ha kicsit meggyurmázzuk, több lé nyerhető belőlük. A reszeléket szórjuk a cit-romlébe, a tojást pedig verjük habos-ra a cukorral, és a felmelegített tej-színnel együtt öntsük a citromléhez. Keverés után vegyük ki a tésztatek-nőt a sütőből, távolítsuk el a súlyt, és kenjük be a teljes belső felületet tojásfehérjével, ezzel is nedvesség-tűrőbbé téve a tésztát. Tegyük vissza így kb. 3 percre, majd ha sikeresen impregnáltuk, öntsük a formába a to-jásos citromlevet! Kritikus szakasz, itt derül ki, hogy elég magas lett-e a tésztateknő fala. Ha igen (ha nem), tegyük vissza sülni 35 percre. Akkor van kész, ha a citromkrém elkezd repedezni vagy elválni a tésztától. Sütőből kivéve dermesszük pár órát a krémet, utána tejszínhabbal tálaljuk (hogy a savanyúságtól ne zsugorodjon ponttá az arcunk).



Sonci

Rejtvény

Négy pár mindegyike családi körben töltötte a karácsony estét. Mi a családok vezetéckneve, a férj, illetve a feleség neve, valamint milyen töltelék volt a karácsonyi bejgliben?

	Tóth	Kiss	Nagy	Budai	Hédi	Timi	Betti	Niki	mák	dió	túró	lekvár
Imre												
Laci												
Tibi												
Miki												
mák												
túró												
dió												
lekvár												
Hédi												
Timi												
Betti												
Niki												

Imre felesége, akinek vezetéckneve nem Budai, nem diós bejglit süített.
Laci vezetéckneve nem Nagy.
Hédi férje nem Tibi.

Kissék nem szeretik a diós süteményeket.
Miki felesége, Betti, akinek a vezetéckneve nem Tóth, nem mákos bejglit készített.
Timi, akinek a vezetéckneve nem Kiss, csak a lekváros bejglit szereti.
Laci felesége nem Timi. Tibi felesége új receptet próbált ki, túrós bejglit süített.
Budainé, Niki elfelejtett aznap estére mákot vásárolni.

Vezetéknév	Nő neve	Férfi neve	Töltelék

Nem mi mondtuk...

Rovatunkban tisztelt oktatóink legnépszerűbb mondataiból gyűjtöttünk össze egy csokorra valót.

„Megkérdezem vizsgán, hogy hányast szeretne?

-Csak görbüljön Tanár úr!

-Mi? Görbüljek meg?”

Matematika II.

„Gyök 2 hogy lenne komplex?? Jó... komplex.”

Matematika II.

„Ezen az előadáson a ZHra felkészülendő nem mutogatok diákat, nem is kell hozzá gép sem. Szóval legyen szivesek ide figyeljenek. Persze akik azért vet-ték elő, hogy egy jót raideljenek WoWon, azoknak jó szórakozást kívánok.”

(Számítástechnika I.)

„Ez az ábra politikailag korrekt. Jobbra lejt.”

Matematika II.

„És ha majd jön az ellenség, és feladja maguknak azt a példát, hogy ha-tározzák meg a test súlypontját, és maguk azt tapasztalják, hogy csak in-tegrálással lehet megadni, akkor fogjanak gyanút, hogy a) elszámolták b) mi számoltuk el c) azt akarjuk, hogy megbukjanak a ZHn, mert maguk nem tudnak integrálni.”

(Mechanika I.)

„Maguk szerint milyen évszak van? ...November.”

(Mechanika I.)

„Mit lehet akkor csinálni, ha nem lehet csinálni semmit?”

(Üzemszervezés)

„Az ember észre sem veszi hogy ellopták a jelszavát. Nem hiányzik neki, mert megvan neki is.”

(Informatikai hálózatok üzemeltetése)

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

Humor

Két szőke nő beszélget.

- Képzeld idén a karácsony pont pénteki napra esik!

- De remélem nem 13-ára...

A skót kisfiú megkérdezi az apjától:

- Apa, mi lesz karácsonykor a fa alatt?

- Parketta, kisfiam.

Egy nőnek két fia van, az egyik állandóan elégedetlen, pesszimista lelkivilágú, míg a másik született optimista.

Eljön a karácsony, a nő gondban van, mit vegyen a gyerekeknek. Egy ismerőse azt tanácsolja neki:

- A pesszimista gyereknek vegyél mindenféle szép ajándékot, attól biztosan jobb színben látja majd a világot. Az optimistának meg csak egy lócitromot adj, nem árt, ha felkészül az élet viszontagságaira.

Így is lesz. Karácsonykor aztán kérdi a gyerekeket, ki mit kapott?

- Én egy dugós puskát kaptam - kezd a pesszimista gyerek.

- De ezzel lehet, hogy véletlenül kilövöm valaki szemét, szóval inkább ki se próbálom. Kaptam egy biciklit is, de hát amilyen veszélyesek az utak, biztos elütne egy autó, és meghalnék. Meg kaptam egy villanyvasutat is, de biztos megrázna az áram, úgyhogy nem örülök az ajándékoknak! Mondja az optimista:

- Én nem vagyok teljesen biztos az ajándékomban. Azt hiszem, egy pónilovat kaptam, de sajnos még nem találtam meg...

Hogy hívják a 3D-s Mikulást?
Térápó!

Két barátnő beszélget egy harmadikról, akinek nemsokára esküvője lesz:

- Szerinted milyen lesz majd a házassága?

- Hát, majd elválik...

A főnök odaszól a titkárnőjének:

- Főzzön nekem egy erős kávé!

- Nincs kávé.

- Akkor gőzölje fel a tegnapit!

- Gőzöm sincs!

Egy fazon stoppol egy eléggé gyér forgalmú úton. Ráesteledik, az eső is szemerkélni kezd, amikor meglát egy lassacskán felé közeledő fénycsóvát. A kocsit lassan mellé gurul és emberünk meg sem várva hogy az megálljon, kinyitja a jobb oldali ajtót és beugrik. Megdöbbenve látja, hogy a kocsiban nem ül senki, de az szépen egyenletesen halad tovább... első megdöbbenéséből felocsúdva - arra gondolva, hogy itt legalább nem ázik - elnyújtózik az ülésen, és ekkor veszi észre, hogy az úton egy kanyarhoz közelednek. Még mielőtt a kormányhoz tudna nyúlni, megjelenik egy kéz és a kocsit a helyes irányba kormányozza, majd eltűnik. Az emberünk köpni-nyelni nem tud a megdöbbenéstől, főleg amikor a jelenet a következő kanyarnál megismétlődik, majd újra és újra, ahogy épp az útirány megkívánja. Végül elérkeznek egy benzinkúthoz ahol a kocsi begördül a parkolóba... A stoppos - aki ekkorra már eléggé be van rezelve - félelmében meg sem várja, hogy a kocsit megálljon kikapartan és berohan a töltőállomásra. Megpillantja a pult mögött álldogáló kutast és éppen belekezdene az elkövetendő történetbe, amikor kinyílik az ajtó és belép két ázott férfi. Az egyik rápillantva odaszól a másiknak: - Te Béla! Itt az a csávó, aki beugrott a kocsiba, amikor toltuk...

- Mi történik, ha két szőke nő egymás felé rohan?

- Eltörik a tükör.

- Hogy törte össze az autóját a leprás?

- A gázpedálon felejtette a lábat!

- Doktor úr, a bátyám erősen köhög, és láza van.

- Magas?

- Igen, nálam egy jó fejjel magasabb.

- Mit kapunk, ha egy kör alakú területre építünk kastélyt?

- Körtelekvárt.

Ausztráliában egy nő elvált, és új férjet keres. A feladott újsághirdetésben egyetlen feltételt szab, hogy a jelentkező szűz legyen.

Akad egy vállalkozó, összeismerkednek, kölcsönös a szimpátia. A nő többször rákérdez, hogy biztosan szűz-e a fickó, a férfi meg váltig állítja, hogy soha nem volt nővel.

Össze is házasodnak. A nászéjszakán az újdonsült férj iszonyatos rendezkedésbe kezd a hálószobában: a székeket a falhoz tolja, az asztalokat is, mindent elpakol a szoba közepéről.

- De hát mit csinálsz, szívem? - kérdi elképedve a nő.

- Hát, ahogy mondtam, én még nem voltam nővel. De ha olyan, mint a kenguruval, akkor itt minden helyre szükség lesz!

A rendőr szeretkezik a feleségével. Az asszony nagyokat nyögdecsel meg sikoltozik, mire megkérdezi a rendőr:

- Mi az, csak nem fáj?

- Nem, épp fordítva.

- Hogy-hogy? Jáf?

Férfi begipszelt lábbal horgász a folyóparton.

Arra megy egy másik horgász:

- Harapnak a halak?

- Nem, csak elestem.

Pistike kérdezi a tanártól:

- Hogyan esik a hó visszafelé???

- Sehogy, miért kérdezel ilyen hülyeségeket?

- Mert anya azt mondta, hogy vigyek magammal kabátot, mert lehet hogy visszafelé esni fog a hó!

Gyerek az anyjához:

- Anya, apa miért kopasz?

- Mert sokat gondolkodik.

- És neked miért hosszú a hajad?

- Na, menjél szépen játszani!

A feleség hazajön a bevásárlásból 20 karton sörrel és 2 kiló kenyérral. A férje megkérdi:

- Mi van, bulit rendezel?

- Dehogy!

- Akkor minek ennyi kenyér?

Reccs.



Válogatás Michael Paul Smith fotóiból (forrás: Flickr)

Cipősdoboz Akció

Mennyi szeretet fér egy cipősdobozba?

a BME-n is!

Tölts meg egy cipősdobozt ajándékkal
2-14 éves gyerekeknek!

2013. december 9-19.
H-Cs: 10.00-14.00
E és Q épület: aula
K épület: 1.83 és 3.83 irodák



HKT ● ● ● ● ●
Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem
Hallgatói Közlögi Testület


M Ű E G Y E T E M 1 7 8 2


Egyetemi Hallgatói Képviselő

AIESEC 

ESN  **BME**

 **IAESTE**
BME

ESTIEM
BUDAPEST BME

IMT
International Management Team of the Budapest University of Technology and Economics

További info: www.ciposdoboz.hu, <http://www.facebook.com/BME.HKT>