

KÖZHÍR

A BME KÖZLEKEDÉSMÉRNÖKI ÉS JÁRMŰMÉRNÖKI KAR HALLGATÓI ÖNKORMÁNYZAT LAPJA

2014. MÁJUS 78/4



NYERJ JEGYET!
2014 EFOTT
CSAK SZABADON
MISKOLCTAPOLCA
JULIUS 15-20.
29.0

4 KÖZLEKKAR

4 HÍREK

5 BME ITS NONPROFIT ZRT.

6 A KATEDRA MÁSIK OLDALÁN -
INTERJÚ ARADI SZILÁRDDAL

8 VOLT KÖZLEKES HALLGATÓ -
DR. MARKOVITS-SOMOGYI RITA

10 MEGÚJULÓ KÖRNYEZET

11 MEGÚJULÓ SZABÁLYOK

12 AZ EGYETEM GARÁZSA

9 KÖZÉLET

9 A TESTMOZGÁS FONTOSSÁGA

14 KARI NAPOS BESZÁMOLÓK

16 RÉSZT KELL-E VENNEM A
KÖZÖSSÉGI ÉLETBEN?

18 KÖZLEKEDÉS

18 LOGISZTIKAI CSAPATBAJNOKSÁG

20 FA NÁNDOR HAJÓJA

21 SMS SZENT ISTVÁN CSATAHAJÓ

22 A SZAKKOLLÉGIUM PROGRAMJAI

23 SKYBLUE: A MEGÚJULÁS SZÍNE

24 DTM KEZDŐKNEK

25 KÉTHETENTE ÚJ CSODÁK

26 SZÓRAKOZÁS

26 AJÁNLÓK

28 KOLIKONYHA

29 EFOTT NYEREMÉNYJÁTÉK

29 NEM MI MONDTUK

30 HUMOR



Kedves Olvasó!

Idén először vettem részt igazán a Kari Napokon. Eddig is minden évben kint voltam hajtányversenyen, de sok más programot kihagytam, sőt nem is mindről tudtam, hogy mi az pontosan.

A közösségi rendezvényeket nem látogató hallgatók kívülről sokszor csak az állott alkoholszagot képzelik a helyszínekre, pedig az ivás dicsőítésén kívül hatalmas közösség-építő ereje van minden ilyen programnak.

A kari napokon eltöltött hét után, igaz a nevek megjegyzésével bajban vagyok, de rengeteg új arcnak köszönök mosolyogva az utcán, miközben felelevenítem a közösen átélt programokat: játékokat, koncerteket, versenyeket, vagy éppen az esti beszélgetéseket.

Ezért bátorítalak téged is, kedves hallgatótársam, hogy jövőre fogd meg az előadás most is melletted ülők kezét, és gyertek el néhány programra!

A hajtányépítés vagy az aranykerék során olyan szakmai tapasztalatokat szerezhetsz, melyeket egy egyetemi előadás során lehetőség sincsen átadni. De ha te pont a számolást élvezed, akkor a rejtélyes nevű **Mr.F(x)dx** során, sok más logikai, ügyességi és alkoholos feladat között, akár 32 tagú egyenletet is (megpróbálhatsz) fél óra alatt megoldani. Ezek a játékok sokkal közelebb állnak a hivatá-

sunkhoz, mint az egyébként nagyszerű Mini Metro.

De akármilyen fontosak a szakmai programok, én büszke vagyok az átlagosnak mondható 7,6 másodperces sörváltó eredményemre is, mert ha nem próbálom ki magam ebben a versenyszámban, nem is teljes értékű a közlekes diplomám.

Az előítéletekkel ellentétben az italfogyasztás célja legtöbb esetben nem az, hogy a másikat hányni lásd, hanem hogy feloldja a műszakis hallgatók táncolni képtelen merev lábait, és megnyissa az önfeledt beszélgetések útját, ezzel elindítva barátságok és szerelmek kibontakozását.

Ki lehet hagyni bármelyik egyetemi rendezvényt, de nem érdemes mindet. Ha most nem tudsz egy kicsit önfeledten kapcsolni, akkor mire számíthatsz negyven évesen? Akármennyire is a diploma megszerzése miatt járunk ide, nem a fogaske-rekek rajzolásával, hanem a közösségi élményekkel szerzel maradandó élményeket az egyetemről!

MUNKÁCSI
KRISTÓF



A szerkesztőség elérhetőségei:
1114 Budapest, Bartók Béla út 17.
E-mail: kozhir@kozlekkar.hu
kozhir.bme.hu
kozhir.blog.hu
f/kozhir

Nyomás:
Multiszolg Bt.
2600 Vác, Kandó K. u. 20/B

Készült 700 példányban

Közhír

2014. május
78/4

Felelős kiadó
Németh Ákos Zoltán

Felelős szerkesztő
Dominik Zsolt

Kari lap felelős
Somogi József

Főszerkesztő
Munkácsi Kristóf

Főszerkesztő helyettes
Majkut László

Rovatvezetők
Ádám Zsuzsa
Bortei-Doku Leköszönő Shaun
Stefán Péter
Zentai PirosAlmafa Zsófia

Tördelőszerkesztők
Darázi István
Horváth Eszter
Révész János
Zeitler Mátyás

Olvasószerkesztők
Fehér Tamás
Mentés Dorina
Onódi Péter
Tenk Melegítő Csaba
Waszlavik Eszter
Zsubori Eszter

Címlapfotó
Somogi ÚjraVanMeteor Imre

Grafika
Zsubori Eszter

Írták még
Balogh Bianka
Boczor Eszter
Csenki közlekedésturkász Lilla
Ernszt Anita
Fehér Bálint
Fölföldi Konrád
Hajdu Marcell
Keller Zsolt
Mácsai dattebayo Domonkos
Neményi Péter
Papdi Tamás
Strausz Bridgegájd Péter
Tarcsei Nagyonsípós Roland

Design
Révész János

Hírek

► Éves tisztújító szavazás 2014

A Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar Hallgatói Képviselőte 2014. május 12-15. között tartja éves tisztújító szavazását. A jelöltállítás és szavazással kapcsolatos további információk a kozlekkar.hu oldalon találhatók!

Kari Hallgatói Fórum:

2014. május 12. (hétfő) 18:00 - Baross Gábor Kollégium díszterme

Kari Hallgatói Szavazás (részvétel 6 közösségi pont): Baross Gábor Kollégium:

2014. május 12. (hétfő) Fórum végétől 2230

2014. május 13. (kedd) 1800-2200

2014. május 14. (szerda) 1800-2200

2014. május 15. (csütörtök) 1800-2200

St épület Aula:

2014. május 13. (kedd) 1000-1530

2014. május 14. (szerda) 1000-1530

2014. május 15. (csütörtök) 1000-1530

► Közlekkari Mentor Gárda tagfelvétel

A Közlekkari Mentor Gárda tagfelvételt hirdet a 2014/2015-ös tanévre. Jelentkezés 2014. május 8. 20:00-ig a tiszai.tibor@kozlekkar.hu e-mail címen. A jelentkezéssel kapcsolatos részletes információk a kozlekkar.hu oldalon érhetőek el!

► Munkarendváltozás

Május 10-én (szombaton) páros hét pénteki órarend szerinti oktatás lesz. Ezen a napon dolgozzuk le a május 2-i (péntek) szünetet. Május 10-én a Központi Tanulmányi Hivatal technikai okok miatt zárva tart!

► Fontos időpontok a félévben

Szorgalmi időszak befejezése 2014. május 16.

Pótlási időszak: 2014. május 19-23.

Vizsgaidőszak: 2014. május 25. – június 23.

Pünkösd: 2014. június 6.

► A Baross Rádió ismét az EFOTT-on!

2013 után idén is a közlekkar hivatalos rádiója tölti meg vidámsággal és jobbnál jobb zenékkal a fesztivál kempingjét! 2013-ban Zánkán a Baross Rádió az EFOTT Rádióként ébresztette és hangolta jókedvre a fesztiválozókat. Rengeteg munka és szervezés tette lehetővé azt, hogy a Baross Rádió a Balaton északi partján töltött 5 nap alatt ilyen magas színvonalon képviselje a BME-t és karunkat. A munkának meglelt az eredménye, hiszen a rádiós csapat 2014-ben július 15-20. között Miskolcra „meghódítására” készül.

► Színházjegyek féláron a Centrál Színházba

A kari hallgatók legalább 4 fős csoportjai mostantól féláron vásárolhatnak jegyeket a Centrál Színház bármely darabjára. A jegyeket Rupp Ferenc hallgatói képviselőnél, legkésőbb 2 héttel a kiválasztott előadás előtt lehet megvásárolni.

Nyári közlekedési programajánló

Május 31. – június 1., Eplény

Eplényi Bikefest

A tavaly debütált Bikemag Eplény Kupa cross country verseny időpontjában idén is sok program várja az odalátogatókat: MTB Maraton, BikeSafe BRM túra a bakonyi települések közt, Bikemag Eplény Kupa és „próbáld ki, mielőtt megvennéd” kerékpártesztelő program.

Június 6-8.: Szolnok-Szandaszőlősi repülőtér,

június 13-15.: Budaörsi Repülőtér

Legendák a levegőben! Repülőnap 2014

Idén is két helyszínen kerül megrendezésre a Legendák a Levegőben! Repülőnap. Az elmúlt években a Budaörsi Repülőtérén raktározott MiG-21-es vadászgépeket is bemutatják a nagyérdemű közönségnek, és valószínű, hogy ez az most sem lesz másképp.

Június 25-28., Tiszakécske

Veterán Kerékpárok Világtalálkozója és Versenye

A rendezvény főszereplői a letűnt idők kerékpárjai: versenyek, felvonulások, kiállítások, és ráadásként ennek a programnak a keretében zajlik a VIII. Országos Dongó-találkozó is.

Június 28., MH Pápa Bázisrepülőtér

Pápai nyílt nap

Egy év kihagyás után ismét nyílt nappal ünnepel az MH Pápa Bázisrepülőtér. Idén lesz öt éve, hogy a repülőtérre érkezett az első magyar felségjelzésű C-17A Globemaster III szállítórepülőgép, amely a NATO Stratégiai Légiszállítási Program (SAC) keretei között kezdte meg aktív szolgálatát.

Június 29., Gyöngyös

Gyöngyösi Veteránautó és -motortalálkozó

A veteránautókból sosem elég, pláne ha a kiállítást régi motorkerékpárokkal is megfűszerezzük. Június 29-én érdemes tehát régi gúnyába bújni, és elutazni egészen Gyöngyösre! A kapu nyitva áll, csak rajtunk múlik, hogy jól érezzük-e magunkat.

Július 5., Kisapostag

III. Baracs-Kisapostag Repülőnap

A magyar műrepülés híres alakjai minden évben részt vesznek a repülőnapon, az égi bemutatók közötti szünetre pedig a szervezők koncerttel készülnek.

Július 19., Valkó

II. Valkói Ikarus, Csepel és Pannónia találkozó

Ez a klasszikus buszokat bemutató esemény egy picit „lazább”, családiasabb rendezvény, hiszen minden korosztály megtalálhatja a neki érdekes látnivalókat. Budapestről nosztalgia busz szállítja ki az érdeklődőket, napközben pedig a résztvevők főzőverseny keretében mérhetik össze tudásukat.

Július 19., Polgárdi

Polgárdi Veterántalálkozó és P20-21 Találkozó

Ezen a napon nekivághatunk az országnak, hogy old- és youngtimereket csodáljunk! Egy nappal később, szintén Polgárdin, egy hasonló témájú Veterán Börzén is részt vehetünk, így akár érdemes lehet aznap estére szállást is intéznünk.

Július 25-27., Orosháza

XI. Nemzetközi Veteránjármű Találkozó és Horváth Károly Emléktúra

Minden évben több mint 100 veterán autó és motorkerékpár vesz részt a találkozón, és a 140 km-es emléktúrán.

Augusztus 2., Tiszaújváros, Dísztó

IV. Tiszaújvárosi RC Hajó Modellező nap

Rádió-távírányítású hajómodellek a dísztagon! A program keretében pedig egy igazi RC modell tolóhajót is ki lehet próbálni!

Augusztus 23-30., Matkópuszta Sportrepülőtér

XIX. FAI Unlimited Motoros Műrepülő Európa-bajnokság

A CIVA Magyarországnak ítélte a XIX. FAI Unlimited Motoros Műrepülő Európa-bajnokság megrendezésének jogát, így akik a fent említett időpontban ellátogatnak a matkópusztai reptérre, a világ legjobb műrepülőseinek bemutatóját nézhetik végig!

Augusztus 23-24., Vasúttörténeti Park

VIII. Európai Kerti Vasutak Találkozója

Kicsiny gőz- és dízelmozdonyok érkeznek a Parkba Európa különböző zugaiból, hogy a magyar közönségnek is bemutatkozhasanak. Kistestvéreknek is ajánljuk!

Augusztus 24-25., Győr

Formula Student Hungary

Gyere el, és nézd meg, hogy hogyan teljesítenek a hazai és külföldi csapatok a Formula Student sorozat magyar versenyén, és szurkolj a BME Formula Racing Teamnek! A belépés az előzetesen kitöltött regisztrációs levéllel ingyenes, melyet a hu.fshungary.hu oldalról tölthettek le.

BME ITS Nonprofit Zrt. - A kari tudástőke hasznosítása

Az egyetem nem csak az oktatás, hanem a kutatások helyszíne is. Az karon dolgozó oktatók tudásának piacképes formába öntésére hozták létre a BME ITS Zrt.-t, aminek a működéséből nem csak az oktatók, de a hallgatóság is profitálhat. Kovács András cégvezetővel beszélgettünk a vállalatról.

A BME ITS Zrt.-t azzal a céllal hozták létre, hogy a karon megjelenő tudás piacképes formában tudjon megjelenni. Korábban egy pályázat beadásához az egyetem teljes adminisztrációján végig kellett menni; az új vállalat ezt teszi könnyebbé, továbbá keresi a kar oktatóinak tudásával megpályázható projekteket.

Vezérigazgató:

Horváth Zsolt Csaba – adjunktus, korábban közlekedésért felelős államtitkár és az NKH elnöke

Cégvezető:

Kovács András – doktorandusz

Felügyelőbizottság tagjai:

Sváb Zoltán – közlekedésért felelős helyettes államtitkár, az MNV delegáltja
Dr. Palkovics László – tanszékvezető, Knorr-Bremse kutatási és stratégiafejlesztési igazgatója, az MTA rendes tagja
Dr. Ruppert László – korábban közlekedési helyettes államtitkár, KTI vezérigazgató

A vállalat létrehozásának ötlete egy évvel ezelőtt vetődött fel, a cégbírósi bejegyzést pedig decemberben sikerült megszerezni. Ennek oka, hogy az egyetemi tulajdonú vállalatra sokkal szigorúbb szabályozás vonatkozik, mint egy magánszemély által birtokolt társaságra. A vállalat megalapítását az egyetem 2013. áprilisi szenátusi ülésén elfogadta, de ekkor még szükség volt a Nemzeti Erőforrás Minisztérium mint az egyetem fenntartó jogait gyakorló szervezet jóváhagyására is. A cég kizárólagos tulajdonosa az egyetem, de a bejegyzést követően az tulajdonosi jogokat a Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar dékánja gyakorolja. Ezért nevezhetjük kari vállalatnak. A Zrt. sikerének kulcsa a kari oktatógárda magas szintű tudása, amit a BME mint márkanév is fémjelmez a megrendelők számára.

► A vállalat tevékenysége

A cég profilja három részre osztható. Első a kutatás-fejlesztési, szaktanácsadási üzletág, ahol a piacon lévő mérnökirodák konkurenciájaként jelennek meg. A vállalat aktívan keresi a lehetőségeket: „A vezetőség napi feladata, hogy folyamatosan új projekteket kutasson a cég számára.” – mondta el Kovács András cégvezető. A projektek

teljes adminisztrációját a vállalat keretein belül végzik el, így ez a teher nem hárul az oktatókra.

„Az egyetemi oktatók között sokkal könnyebb egy-egy adott szegmensre koncentrálni mélyebb tudáshoz hozzáférni, mint a piacon lévő mérnököknél. A piacon tevékenykedő mérnököknek a tudása egy-egy területen alacsonyabb, mint az oktatóké, mert nagyon sok területre kell, hogy rálássonak.

A speciális kutatási feladatokon kívül a komplex projektek megpályázása is cél, ahol több szakterület szakembereit kell bevonni, ezért lehetnek olyan projektek, ahol más karok oktatóival, például építőmérnökökkel, gazdasági szakemberekkel is együtt dolgoznak. Továbbá a Kecskeméti Főiskola és a győri Széchenyi Egyetem szakembereit is készülnek bevonni, hogy fel tudják venni a versenyt a piacon szereplő nagy tervezőirodákval is.

A vállalat másik profilja a hasznosító üzletág. „Ha egy oktatónak van egy piacképes találmánya, szellemi terméke, akkor a cégen keresztül lehet hasznosítani az ötletet.”

A harmadik tevékenység pedig NoBo vasúti tanúsítás lesz, az ehhez szükséges hatósági engedélyek megszerzése folyamatban van. A Notified Body, magyarul tanúsító szervezet adja ki az Európai Unióban érvényes megfelelőségi tanúsítványokat. Ez egy széles piac, a vasúti kocsik fékrendszerétől a vasúti pálya megfelelőségéig sok mindent szükséges ellenőrizni.

► Nonprofit működés

„Ez az egyetem nonprofit cége, ami azt jelenti, hogy a megtermelt profit itt marad az egyetemen, itt fog hasznosulni. Mondok egy példát: a nálunk megtermelt eredmény olyan formában fog megjelenni, hogy veszünk labor eszközöket vagy felújítunk termeket. A következő időszakban fogunk meghirdetni ösztöndíjat hallgatók számára is, ahol TDK-pályamunkákat, szakdolgozatokat és diplomaterveket szeretnénk díjazni.”

De a vállalat működése nem csak a fejlesztések és ösztöndíjak miatt hasznos a kar számára. Az oktatói bérek nagyban elmaradnak az iparban elhelyezkedő mérnökök keresetétől, ezért nehéz a karon tartani a tehetséges doktoranduszokat, mérnököket. A vállalat lehetőséget biztosít arra, hogy az oktatók szélesebb körben vehessenek részt kutatási projekteken, ezzel részben kompen-



zálható az egyetem és az ipar között tapasztalható hatalmas különbség a keresetek terén. Továbbá a tudományos élet fontos része a publikálás, amire a projekteken megszerzett tapasztalatok remek lehetőséget nyújtanak.

► Jövőbeli tervek

Kovács András pozitívan tekint a jövőbe: „Ez egy win-win szituáció. Jó az egyetemen, mert plusz bevétel keletkezik. Jó az oktatóknak, mert plusz lehetőséget kapnak, ezáltal nyilván plusz kereseti forráshoz tudnak jutni. Nem kell gazdasági, adminisztrációs ismeretekkel rendelkezniük, hogy tudásukat értékesíthessék a piacon, hanem mi hozzuk a munkát, és a szakterületen dolgozó oktatókat bevonjuk. És jó az ipari szereplőknek is, mert bővül a kutatással foglalkozó cégek száma.”

A vállalat adminisztrációját jelenleg három fő látja el, de ez év végére várhatóan növekedni fog. A megrendelések száma január óta folyamatosan növekszik, most már közvetlen megrendeléseket is kapnak. Kovács András szerint év végére jelentős szerepet sikerül majd elérni a kutatás-fejlesztési, szaktanácsadási piacon.

MUNKÁCSI
KRISTÓF



A katedra másik oldalán - Aradi Szilárd

Cikksorozatunk újabb részében a Közlekedés- és Járműirányítási Tanszék tanársegédével beszélgettünk, aki a tanári pálya felé vezető úton még Rakparti Szlalompartyt és Kari Napokat is szervezett.

Miért éppen a tanári pályát, a Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kart; a Közlekedés- és Járműirányítási Tanszékét választotta?

Elég kacifántos út vezetett ide az egyetem alatt, finoman fogalmazva is kijelenthetjük, hogy számomra az egyetemi évek nem úgy indultak, hogy belőlem valaha is doktorandusz vagy egyetemi oktató lesz. Bevallom, az elején nekem sem annyira tetszett itt a karon, mint ahogy szerintem sok első éves hallgató van még ezzel így. A közösségi élet viszont hamar beszippantott, és a tanulmányokra nem igazán fordítottam sok energiát. A legfőbb motivációt tulajdonképpen Gyenes tanár úr adta. Az elképzelés, hogy én tényleg mérnök akarok lenni, az a számítástechnika és még inkább a számítástechnikai berendezések tárgyaknál indult el. Így néhány év aktív közösségi munka után – ha lehet ilyet mondani – átestem a ló túloldalára, és minden erőmet az egyetemi tanulmányaimnak szenteltem. Elnyertem több ösztöndíjat, utána már szinte egyenes út vezetett ahhoz, hogy megtettessen ez a lehetőség a tanszéken, és itt maradjak a kezdeti nehézségek ellenére is.

2005-ben végeztem közlekedésmérnök-ként, és mivel már korábban TDK-ztam, illetve dolgoztam kisebb tanszéki projekteken, Gyenes tanár úr ajánlotta, hogy mi lenne, ha itt maradnék doktoranduszként, amire én rögtön azt mondtam, hogy próbáljuk ki. A csavar az volt a történetben, hogy én nem állami ösztöndíjas, hanem Knorr-Bremse ösztöndíjas voltam, tehát kvázi félállásban ott dolgoztam, és mellette voltam itt doktorandusz. Alapvetően tetszett ez az egész dolog, az oktatás része is és a többi feladat is, amivel lehet foglalkozni itt a tanszéken. Úgyhogy itt maradtam, és fel is vettek tanársegédnek. A disszertációmát még nem sikerült megírni az egyéb elfoglaltságaim miatt, de remélhetőleg az is hamarosan meglesz.

Korábban egyébként nem szerepelt a céljaim között, hogy tanári pályán helyezkedjek el, bár tanári pályának nem feltétlenül hívnám, mivel az egy másik szakma. Az egyetemi oktatók nem kapnak olyan képzést, mint a tanárok.

Hallgatóként hogyan került bele a közösségi életbe?

Amikor első évesként ide kerültem, akkor egy másik első éves hallgatóval, Hoffman Róberttel bekapcsolódtam az azóta megszűnt Közlekkari Autós Klub öntevékeny körbe, ami a Rakparti Szlalompartyt szervezte. Az első évben még pályamenti rendezőként vettünk részt, aztán úgy hozta a sors, hogy a következőt már főszerzőként bonyolítottuk. Ekkor kétemberes hadseregként erőteljesen beleszóportunk a történetbe, ami a szponzorszerzéstől kezdve a futamok lebonyolításáig nagyon sok szerve-

zési munkát igényelt. Emellett bekapcsolódtam a Köz hír munkájába, ahol először cikkeket írtam, később pedig éveket tördelőszerkesztő is voltam. A lapzárták bennünk is mély nyomokat hagytak. Volt olyan időszak, amikor egy váci nyomdába kellett kivinni a kinyomtatott oldalakat, olyankor hajnalig szerkesztettünk, és a reggeli első vonattal mentünk Vácra.

A Köz híren és a Rakparti Szlalomparty szervezésén keresztül a hallgatói képviseletbe is belecsöppentem programszervezőként. Ekkor elsősorban a Kari Napok és a gólyabál szervezése volt a fő feladatunk, melyet két évig Szilágyi Botond szervezőtársammal és barátommal végeztem. A feladatok közül talán a Kari Napok a legnehezebb, ott egy hétig majdnem folyamatosan ébren kell lenni és csinálni a feladatokat. Menet közben elindultak a szakestélyek, amiknek a szervezésben szintén sokat tevékenykedtem. Ehhez köthetően az első keménykötésű daloskönyvnek voltam az egyik szerkesztője. A másik szerkesztője pedig a párom, így mondhatni, hogy ez a könyv egy családi vállalkozás volt. Azóta is örömmel látom, hogy ezek a hagyományok folyamatosan fejlődnek.



Ha jól értem, akkor korábban az informatika annyira nem érdekelte önt, csak Gyenes tanár úr keze alatt került közelebb hozzá.

Az informatika érdekelt, de elsősorban felhasználói szinten. Elég sokat foglalkoztam a számítógépekkel, az évek során autodidakta módon elég jól elsajátítottam a kezelésüket. Kiskoromtól fogva volt számítógépem, édesapám szerzett egy Commodore Plus/4-et, amin már próbálkoztam néhány kisebb Basic programmal. Utána aránylag hamar megkaptam az első PC-met is, és elég sok mindenben elmélyültem, de a programozás ekkor kimaradt az életemből.

Az valóban Gyenes tanár úrnak köszönhető, hogy a programozás elkezdett érdekelni. Elsőben az alapozó tárgyak, mint a matek és a fizika, nem nagyon motiváltak. A műszaki ábrázolástól hamar elrettentettek, viszont a számítástechnika kezdettől nagyon tetszett. Valószínűleg az fogott meg benne, amit Gyenes tanár úr is el szokott mondani: biztos van, akinek marhára nem érdekes, ha a számítógép kiír valamit a képernyőre, de ha valaki mélyebben belegondol és érdekli, akkor hamar rájön arra, hogy ez egy olyan terület, ahol a hallgatók kapásból tudnak valami működő dolgot alkotni.

Nem tervrajzot készítünk, és látjuk, hogy gyönyörű ez az autóemelő, ami soha nem fog megvalósulni, hanem ha valamit kitalálunk, akkor azt le tudjuk programozni és ki tudjuk próbálni. Ugyanezt próbáljuk a járműmechanika szakirányon is megtenni. Aki mikrokontrollereket programoz, az kap igazi eszközöket, igazi hardvert, és valami működőt tud lerakni az asztalra. Persze egy igazi autót nem tudunk senkinek odaadni, de a félév végén mégis lesz valami termék, valami működő eredmény, ami egy mérnöknek célja kell, hogy legyen.

Gondolva az első nehéz évekre, Tanár úr a számítástechnika tárgyak során már az elején találkozott a hallgatókkal. Milyen tapasztalatokat szerzett eddig az első generációról?

Látszanak változások a generációk között, valamennyire azonban hullámzik ez a dolog. Azt tapasztalom, hogy voltak évek, amikor kifogtam gyengébb hallgatócsoportokat, akik nem feltétlenül azért voltak gyengék, mert nem jártak be órára vagy nem akartak tanulni, hanem mert a képességeiket tekintve egyszerűen nem voltak megfelelőek a műszaki egyetemre. Valamikor pedig nagyon erős csoportokat kapok, szóval ez tényleg nagyon változó.

A generációs kérdéseket vitatva én nem igazán szeretem hangoztatni a generációs különbségeket. Sokszor azt érzi az ember, hogy az újak mindig egy kicsit rosszabbak, de aztán ha mélyebben mögé nézünk a dolgoknak, ak-

fotók: Munkácsi Kristóf



kor lehet találni ugyanolyan okos, tehetséges, lelkes, motivált hallgatókat, mint korábban is. Egész egyszerűen a világ változik körülöttünk, így nekünk is erőteljesen alkalmazkodni kell ezekhez a változásokhoz, és nem kizárólag azt hangoztatni, hogy „Ó, hát ez az új generáció már semmire nem jó, egész nap csak interneteznek.” Azt látom, hogy - ahogy maguk is a Köz hírből vagy a szakestélyek hagyományainak őrzői tesszük - igenis még mindig vannak olyan kemény magok, akik akár évszázados hagyományokat is képesek ugyanazon a színvonalon tartani, csak egyszerűen már más körülöttünk a világ. Sokakat persze valamilyen szinten elrontanak ezek az új dolgok (pl. közösségi oldalak), amik gyakran kihúzzák a lábuk alól a talajt. De sok minden a mi lábunk alól is kihúzza annak idején a talajt, amikor felkerültünk az egyetemre. Mi nem interneteztünk, hanem összeültünk, Colin McRae rallyztunk éjjel-nappal, vagy hasonló hihetetlen „komoly” dolgokkal üttük el az időt, olykor egyszerűen lementünk a HaBárba. Az egész csak akarat meg motiváció kérdése, hogy mit akar a hallgató az egyetemen csinálni. Ami viszont talán valóban trendnek mondható, hogy az önállóság egyre jobban hiányzik a hallgatókból, ami annak a következménye lehet, hogy szinte burokból nevelik fel a gyerekeket. A 18 éves diák aztán eljön az egyetemre, szembesül ezzel a hatalmas nagy szabadsággal, és gyakran nem is tud vele mit kezdeni. Itt felnőttként kezelik az embereket, senki nem fogja a kezüket, senki nem kéri számon már, hogy milyen órára jár be, milyen eredményt ér el, senki nem hív be egy szülőt fogadóórásra, hanem bekerül az egyes, és pont. Oldja meg mindenki önmaga. Aztán hogy ezt a szülők hogyan fogadják, vagy egyáltalán megtudják-e, az már megint egy másik kérdés.

Úgy vettem észre, hogy mind az általános, mind pedig a középiskolai oktatásból hiányzik a valódi informatika és számítástechnika képzés, ez gondolom, látszik a hallgatóságon is. Ebből származhat hátrányuk?

Persze, lehet ebből hátrányuk, de úgy érzem, ha valaki tényleg akarja, az meg fogja tanulni. A gimnáziumból jövőeknek is hátrány lehet, hogy nem tanultak műszaki rajzot, viszont erősebben tanulhattak matematikát vagy fizi-

kát. Az, hogy mit hozunk a középiskolából, rengeteget számít, de alapvetően a szorgalom és a tehetség a legfontosabb, ami itt meghatároz egy-egy hallgatót. Én sem úgy jöttem ide, hogy programozni akarok. Gyenes tanár úr mindig úgy áll a diáksághoz, hogy mindenkire próbál figyelmet fordítani, és ő tényleg foglalkozik velük, hihetetlen energiát szentel nekik. Én személy szerint ennyit nem tudok ebbe beletenni, és ez sok kollégámmal is valószínűleg így van. Azt gondolom, hogy Gyenes tanár úrnál tényleg csak az nem végzi el a tárgyat, aki nem is akarja. Mi is igyekszünk Bécsi tanár úrral mindenféle segítséget megadni a hallgatóknak, és jobban támogatni azokat, akik esetleg nincsenek ebben a témában annyira otthon. Viszont nyitottságot várunk el a másik oldaltól is, hiszen olyan még soha nem volt, hogy mi elküldtünk volna valakit, és ne segítettünk volna, ha kérte. De ahhoz is önállóság kell, hogy egyáltalán segítséget kérjenek tőlünk. Előfordul, hogy ha nem mondom el az óráim elején, hogy lehetőleg írják le, amit mondok, mert később abból tanulhatnak, akkor maximum egy-két ember jegyzetel, a többi pedig néz, amíg azt nem mondom, hogy írni kellene. Főleg, mivel azt majd zh-n is használni tudja. Itt tényleg előjön a nagy önállóságnak.

Az St épületben mindenki láthatta a „Készítsünk együtt mobilt” kurzus plakátjait, ami az Ön nevéhez fűződik. Hogy áll ez a projekt?

Ez a saját kezdeményezésem, hogy a hallgatókkal egy mobiltelefonot építsünk. A hardvert már összeraktuk, és azzal a néhány lelkes diákkal, aki jelentkezett, mindenképpen meg fogjuk csinálni. Bizom benne, hogy sikerülni fog mindent működtetésre bírni.

Közben a Bosch budapesti fejlesztő központjával együttműködve egyéb hallgatói projektekre is nagy energiát fordítunk a tanszéken. Olyan működőképes dolgokat lehet létrehozni, amire relatíve kevés lehetőség van az egyetemen: gokartot építünk, okostelefonos alkalmazásokat készítünk, hardvereket tervezünk és készítünk. Ezek főleg járműmechanika szakirányos hallgatókra vannak kihegyezve, de javasolom mindenkinek, aki kicsit is fogékony a programozás és az elektrotechnika iránt, hogy keressen meg minket, mert folyamatosan be-

het kapcsolódni ezekbe a projektekbe. A feladatokat próbáljuk a képességek és az érdeklődési kör alapján kiosztani. Azokat a hallgatókat, akik részt vesznek például a gokart építésében, komoly szakmai büszkeség töltheti el, mikor tényleg összeáll és működni fog. Nem mellesleg egy kikerülő frissdiplomás önéletrajzában nagyon fontos pont lehet, hogy részt vett egy ilyen hallgatói projektben. Ha ezt egy HR-es kiszúrja az önéletrajzában, akkor biztosan felkelti az érdeklődését, ráadásul lesz is miről beszélni, és nem csak azt tudja elmondani, hogy milyen tárgyakat tanult az egyetemen.

Én azt képviselem, hogy ha valaki nem is ér el mindenben jó eredményeket, akkor is szúrjon ki magának egy témát, amivel külön is foglalkozik! Tudom, hogy hihetetlen terhelése van itt a hallgatóknak, de akkor is érdemes plusz energiákat befektetve elmélyülni egy irányban. Mi itt a tanszéken ezt megpróbáljuk minél jobban támogatni.

Mivel piheni ki az hétköznapiakat, mivel tölti a szabadidejét?

Szabadidőmben szeretek túrázni a párommal. Van egy magyar vizslánk és a párom szüleinek is van kettő, így ha kirándulunk, akkor öten megyünk. A természetet nagyon szeretem, néha evezni is szoktam. Ha pedig nem vagyunk úton, akkor természetfilmeket minden mennyiségben tudok nézni. Illetve a történelem, főleg a 20. század történelme tud lekötni, sok dokumentarista kötetet, regényt szoktam olvasni. Mostanában elkezdtünk járni a Szkéné Színházba is, úgyhogy az egyetemről még itt sem tudok elszakadni. Pintér Béla darabjai nagyon nagy hatással vannak rám. Továbbá teljesen általános dolgokkal töltöm a szabadidőmet, szeretek még kerékpározni, és mivel a párommal mindketten vidékiek vagyunk, ezért gyakran járunk meglátogatni a családokat is. Bár sajnos túl sok szabadidőm nincsen mostanában.

FÖLFÖLDI KONRÁD



Dr. Markovits-Somogyi Rita - Gazdasági végzettség egy mérnöknek is előnyös

Ebben a hónapban is folytatódik a volt közlekkarosokkal készített interjúsorozat. A májusi szám szereplője dr. Markovits-Somogyi Rita, aki példát statuál arra, hogy miért is érdemes nyitottnak lennünk a világra.

Közlekedésmérnöki, szakfordító- és tolmácsképzői, közlekedési gazdasági mérnöki szakképzés; kiterjedt képzettséggel rendelkezel. Mi motivált arra, hogy több irányban indulj el?

Ez alapvetően annak köszönhető, hogy sok minden érdekel. A szakfordítás-tolmácsolás ötlete azért merült fel, mert nőként tisztában voltam vele, hogy szeretnék gyermeket vállalni a későbbiekben, ami azzal jár, hogy egy hosszabb időszakot töltök otthon velük. Ezért szerettem volna, ha ez alatt a két-három-négy év alatt is tudom dolgoztatni az agyamat, hogy legyen a gyerekevel mellett valami más elfoglaltságom is. Ezt a képzést szintén a BME-n végeztem, és jó döntés volt, a nyelvtudásomból azóta csak előnyöm származott. Nem csak arra tudom felhasználni, hogy fordítsak-tolmácsoljak, hanem szakmai szinten is nagy segítséget nyújt, hogy könnyedén használom a nyelveket. A gazdasági végzettség pedig egy mérnök számára mindenképp előnyös, hiszen bárhol helyezkedik el, előbb-utóbb mindenképp kapcsolatba kerül a számokkal gazdasági oldalról is, ezért nem árt, ha rálátása van a folyamatokra. A munkahelyeimen is tapasztalom, hogy szinte mindig elvárják a műszaki szakemberektől, hogy értsék a költségvetést.

Jelenleg a HungaroControlnál dolgozol. Milyen feladatokat látsz el?

Hivatalos pozícióm a rendszerfejlesztő-tervező, ez gyakorlatilag azt jelenti, hogy a légi navigációban használt berendezések fejlesztéséért és beszerzéséért felelős az az osztály, ahol dolgozom. Ez azért érdekes, mert mozgalmas terület, nem csak egy üzemeltetés alatti/meglevő dolgot kell ismerni, hanem ki kell gondolni, hogy öt év múlva hogyan működjön a cég, vagy hogyan és hova lehet fejlődni. Elég széles az az időszáv, amire tervezünk, akár 2-3 évre előre. Én még jelenleg a próbaidőmet töltöm, betanulási fázisban vagyok, alapvetően ezeknek az új fejlesztéseknek a bevezetésében fogok részt venni, ezt fogom támogatni a műszaki és a nyelvi tudásommal is.

Milyen út vezetett az egyetemtől idáig?

A HungaroControl már a negyedik munkahelyem, de az előző három hely sem véletlen volt az életemben. Annak idején az volt a célom, hogy mindenképp a légi közlekedésben dolgozhassak, eleinte nem volt ismeretségem, hanem a diplomamunkámban közreműködő külső konzulensemtől kaptam tanácsokat, hogy kihez érdemes fordulni. Így kerültem a Nemzeti Közlekedési Ha-

tósághoz. Családbarát helynek tűnt - ez nekem fontos volt -, ez végül be is bizonyosodott: még abban az évben megválasztották az év családbarát munkahelyének. Miközben ott dolgoztam, akkor lettem várandós az első gyermekünkkel, ekkor jött a lehetőség egy luxemburgi fordítói állás formájában, amint nem kívántunk kihagyni. Elhatároztuk, hogy kiköltözünk, de csak időszakosan, nem szerettünk volna végleg külföldön élni. Hazaérkezésünk után született a második gyermekünk, közben pedig felvételiztem doktorandusznak. Ezt a gyerekekkel összeegyeztetve végig tudtam csinálni. Ekkor az egyetemen dolgoztam, majd jött a HungaroControl lehetősége, amire szintén nem lehetett nemet mondani.



fotók: Wágner Gevin Szilárd

Mi a véleményed magáról a HungaroControlról?

A HungaroControl egy nagyon ésszerű munkahely. Megkövetelik a teljesítményt, de meg is adják azokat a kereteket és kihívásokat, amiért az ember szívesen vállalja a feladatokat. Jó élmény, hogy sok közlekedésmérnök dolgozik azon az igazgatóságon, ahol én is. A HungaroControl egy közlekedésmérnöknek, kifejezetten egy légi szakirányos közlekedésmérnöknek azért

jó, mert otthon érezheti magát, a végzettségének megfelelő feladatokat láthat el. Az egyetemen is szerettem lenni, azt is ésszerű döntésnek tartom, de szakmai szemmel a HungaroControl az, ami a végzettségemhez teljes mértékben illik.

Oktatóként is van szereped a műegyetemen?

Igen, most decemberig egyetemi tanársegédként dolgoztam a BME-n, előtte pedig három évig voltam PhD-hallgató. Igazság szerint jelenleg is oktatok, egy olyan tárgy külső oktatójaként működök közre, amelyet korábban belső oktatóként tanítottam. A HungaroControl is ösztönzi ezt, örülnek, ha a friss, külső tudás az oktatás révén eljut a hallgatókhoz.

A Magyar Tudományos Akadémián is forog a neved, ahol egyik kutatási témaként megjelenik a közlekedésmérnökitől első hallásra távol álló viselkedés-gazdaságtan. Miért érdekes ez számodra?

Ez valóban az egyik érdeklődési területem, jelenleg jegelem, hiszen a HungaroControlnál alapvetően nem kutatótevékenységet végzek. Ez a vesszőparipám, hogy a viselkedés-gazdaságtan egy újszerű tudományág, ami érdekes abból a szempontból, hogy nem csak a gazdaságban, hanem a közlekedésben is észrevehető, hogy az ember nem csak racionális lény; időnként érzelmektől vezérelt, irracionális döntéseket is hozunk. Ezt nagyon kevesen kutatják, ezért úgy gondolom, hogy ésszerű lenne ebbe az irányba elmozdulni. Az ELTE-vel is felvettük a kapcsolatot, Aczél Balázs egyetemi adjunktus foglalkozik ezzel pszichológiai oldalról. Engem ez a téma mozgott, mielőtt a HungaroControlhoz kerültem.

Szokatlanak tűnő párosítások kapcsán: hogyan látod a helyzetet nőként a szakmában?

Széles spektrumú a kérdés; van, ahol előnyös, hogy az illető nő, máshogy látja az eseményeket, más stílusban fog hozzá egy kérdés megoldásához. Nőként nem árt, ha elsajátítjuk a férfiak gondolkodásmódját, én kifejezetten ügyelek arra, hogy tárgyalások, levelezések esetében a tárgyalópartner neméhez válasszam meg a stílust, míg a férfiak kevésbé igénylik a körmondatokat, szívélyes üdvözléseket. Sok helyen a levélváltás után meglepődnek azon, hogy nő vagyok. Néha nem egyszerű kezelni ezt a helyzetet, de többnyire két-három, kompetenciát bizonyító mondat után elmosódnak ezek a határok. Kivételek mindig akadnak, akik igenis megtartják ezeket a kereteket, de őket így kell elfogadni.

Nemtől függetlenül: mi a véleményed a magyarországi közlekedésmérnökök elhelyezkedéséről, mennyire nehéz feladat?

Szerintem megfelelő nyelvtudással nem nehéz elhelyezkedni. A közlekedésmérnöki alap sok helyen hasznos, sok más végzettséghez képest jóval rugalmasabb. Közlekedésmérnökkel több területen lehet elhelyezkedni, főleg magas szintű idegennyelv-ismerettel.



Mit tanácsolnál a jelenlegi hallgatóknak?

Az előzőekből következően azt, hogy tanuljanak nyelvet. Sok diák azt gondolja, hogy az egyetemi évei alatt kevés a szabadideje, holott utólag visszanézve az ember ilyenkor a legszabadabb. Most kell kihasználni, most kell például jogosítványt szerezni. Különösen a lányoknak, hogy családalapítás idejére már rutinosak legyenek, most kell élni a szabadidővel, hiszen a család mellett teljesen más dimenzióba lépnek, jóval nehezebb lesz. Ami szintén fontos: időnként zoomoljatok ki az életetekből! Az állásinterjúkon szokott kérdés-ként felmerülni, hogy hogyan képzelitek el magatokat öt év múlva; ez nem egy rossz kérdés. Fel kell állítani az életünkben egy sorrendet, felmérni, kik-mik szerepelnek benne, munkahely, hobbi, családtagok - szülők, gyerekek, házastárs, barátnő, barátok, mindenkit fel kell sorakoztatni. Majd időnként vissza kell tekinteni arra, hogy valóban ennek megfelelően élünk-e. Ehhez bátorság szükséges, de érdemes megtenni.

CSENKI
LILLA



Mozdulj, hogy az agyad is mozduljon!

Nyilván mindannyian átértük már azt az állapotot, amikor semmi nem sikerül, két mondatot sem tudunk normálisan összerakni, és a jövő heti zh-ra hiába kezdünk el időben tanulni, érezzük, hogy semmivel sem megyünk többre, mintha előző éjszaka kapkodnánk... Hol a hiba?

Az agyunkban. Nem, nem kell azt gondolni, hogy az agyunk teljesen használhatatlan, és olyasmivel sem illik takarózni, hogy már így is túl okosak vagyunk, emiatt nem fér több információ a fejünkbe. A megoldás egyszerű és egyben gyönyörködtető: mozognunk kell.

Gyakran sajnáljuk rá az időt, kibújunk alóla, mondván, most fontosabb, hogy minden percünket tanulással töltsük. Pedig beláthatjuk, hogy legtöbbször ezzel ártunk magunknak a legtöbbet.

Bizonyított tény, hogy a testmozgás felpozsztítja a véráramlást a megnövekedett pulzus miatt, így az agyunk véráramlása is fokozódik. Ha fokozódik, akkor könnyebben tanulunk, ugyanis a friss vér az agy ereiben fokozza annak működését. Érdekes arra is gondolnunk, hogy a mozgás csökkenti az egyébként állandóan egekben lévő stressz-szintünket, és javítja a hangulatunkat, valamint a koncentrációképességünket. Alapvetően érezhetjük a mindennapjainkon, hogy sokkal könnyebben állunk neki valaminek és kezdünk hozzá teljes erőbedobással, ha jó kedélyűek és vidámak vagyunk!

Elegendhetetlen a sikerhez és az egészség megőrzéséhez, hogy napi szinten többször mozgassuk át magunkat, néha elég nyújtózni pár percet és felállni a székről, de néha kellenek a kicsit keményebb erőnléti edzések is,

hiszen az „ép testben ép lélek” szlogen a mai napig nagyon jól megállja a helyét. Aki fitt és megfelelő testi edzettséggel rendelkezik, az az esetek túlnyomó részében sokkal sikeresebb és magabiztosabb az élet minden területén, és egy megfelelő edzés legtöbbször azt az érzetet kelti az emberben, hogy majd kicsattan az energiától, gyakran előjön az „Enyém a világ!” érzés. Ilyenkor érdemes leülni tanulni, beadandót írni, kiselőadást szerkeszteni, mert sokkal fogékonyabb lesz az agyunk még akkor is, ha éppen atomfizikáról olvasunk.

Nehéz hozzákezdeni, az elhatározás sokszor nehéz vajúdás eredményeként jön a világra, de a magunk, egészségünk, és egyetemi tanulmányaink érdekében érdemes időt szentelni a mozgásra. Ha más nem is motivál minket, legalább az lendítsen előre bennünket, hogy lemennek a télen felszaladt kilók.

ÁDÁM
ZSUZSA



Megújuló környezet

Mint azt sokan látjátok, a Baross Gábor Kollégiumban zajlik az élet. Ez alatt kivételesen nem a lakók közti kellemes időtöltést értem, hanem az éppen zajló munkálatokat.

► Kertipartikra tervezve

Az egyik leglátványosabb munka az elmúlt hetekben a kertben épült filagória volt. A kivitelezés még maga után némi kívánni valót, így a Gazdasági és Műszaki Főigazgatóság Kollégiumok Osztálya nem is vette át az építményt, visszaadta azt a kivitelezőnek javításra. Az elmúlt napokban befejezték a tető fedését, hamarosan elvégzik a szerkezet javítását, és korlátot is kap a fedett terasz. Mit is tud majd ez az építmény? Van benne áramvételi lehetőség, valamint hamarosan kerülnek bele padok, asztalok, és a tervek szerint a nyáron közös erővel építünk hozzá egy sütőhelyet is, hogy grillezések és szalonasütések helyszínévé válhasson a sűrű lombok között megbújó filagória.

► Felvillanyozva

A filagóriával egy időben dolgoztak a villany-szerelők is. A kert egy régi hiányosságát igyekeztek helyrehozni, mégpedig a 4 hatalmas lámpa beüzemelését. Megjavították a lámpák elektromos betáplálását, kicserélték az elavult lámpafejeket és az időtálló alkatrészeket, a póznákat pedig újrafestették. Felkerült a kijárat mellé is egy lámpatest, így ha nem indokolt a 4 nagy lámpa világítása, a kicsi is megfelelő fényt nyújt a kert aljában bókiaszóknak, dohányzóknak.

► Még mindig kert

Kollégiumunk büszkesége, a kolikert mostanában igencsak rivaldafénybe került. Lelkes hallgatók kicserélték a padok ülő és hátlapjainak legtöbbször, valamint a nagyon rossz állapotú sakkasztal lapját. A maradék padot is hamarosan befejezik, de a munka nem merül ki ennyiben. A Hallgatói Képviselőtöbbi több lépcsőben, nyilvánosan meghirdetett program keretében tervezi a kert rendezését. A munkák leginkább az ösvények rendbetételére és kavicsozására, a filagória melletti sütőgödör megépítésére, virágosításra, és a növények rendbe szedésére irányulnak. Bárki, akinek van kedve és ideje, azt szívesen várják majd a meghirdetett időpontokban kerteszkedni. A parkoló újrafestése is napirenden van. Ha bárkinek ötlete van akár az elrendezésre, akár a festésre, azt is szívesen veszik a képviselők.

► Zsákutca, ahova megéri betérni

Sokakban még élnek az egykori második emeleti dohányzó partik emlékei. A törvényi változások okán bezárt helyiség után keletkezett űr mindig aktuális téma a fórumokon. A Hallgatói Képviselőtöbbi a Kari Napokat megelőzően lépett, és a HaBár felújításakor felszabadult bútorokkal megtöltötte a szórakozóhely folyo-

sójának végén a régi konditermet. Bár a Kari Napok alatt mindenki szerette és élvezte az új közösségi teret, a jövőbeni működéséhez elengedhetetlen lesz a felújítása, melynek mértéke nagyban függ a rendelkezésre álló kerettől, de az illetékesek azon lesznek, hogy tovább tudjon zajlani a folyosó végi élet, és ne üresen tengődjön egy ilyen helyiség.

► Viszlát, huzatos ablakok!

A legnagyobb volumenű projekt a nyáron a kollégium nyílászáróinak cseréje lesz. Nemrég a GMF Kollégiumok Osztálya döntött róla, hogy egy nagyobb összeget elkülönítve felújíttatja a kollégium valamennyi ablakát. A kivitelezés három ütemben fog zajlani. Az utcafront várhatóan egész nyáron nem lesz lakható, ugyanis oda fából kell elkészíteni a nyílászárókat és a csere után hibátlan állapotúra kell visszaállítani a homlokzatot az érvényes kerületi rendelet miatt. A többi szobára a rendelet nem vonatkozik, így mindenhol modern, műanyag nyílászárók lesznek beépítve. Mivel az őszi beköltözésig csak két és fél hónap áll rendelkezésre az egész épület ablakainak cseréjére. A munkatempó olyannyira feszített, hogy nem tűr el semmi féle késést. Aki mégis elmulasztja a kiírt határidőig a kiköltözést, komoly szankciókkal és térítési kötelezettségekkel néz szembe. Azon galériázott szobákban, ahol a galéria akadályozza a nyílászárók cseréjét, a galériát a lakóknak köteleességük eltávolítani a kiköltözés alkalmával. Hogy mely szobák érintettek, arról május végéig értesítik a lakókat. A felújítás miatt a nyárra felveendő kollégisták száma korlátozott. A kivitelezés tervezett befejezési ideje augusztus vége, tehát a regisztrációs héten már mindenki élvezheti az új ablakok adta előnyöket.

► Csöndet és levegőt a Díszterembel!

Csöndet az új ajtók hoznak, amik szintén részei a nyílászárók felújítási munkálatainak, levegőt pedig a hasonló cipőben járó majdani új, immáron életveszély nélkül nyitható ablakok. Ez szintén két régóta húzódó ügy, amiben a nyári nagy beruházás segít. Vannak apróbbak is, amik már pénztárcafüggőek. Több tervezet és kivitelezési lehetőség is készülöben van annak érdekében, hogy visszhangcsökkentett koncertterem és díszes rendezvény és fórum-helyszín lehessen egyszerre a kollégium legnagyobb terme. Ötletek vannak a technikára és a kivitelezésre egyaránt, a keret pedig majd eldönti, mi valósíthat meg ezek közül. Mindenestre az illetékesek törekednek rá, hogy minél többfunkciós és használhatóbb lehessen a Baross Gábor Kollégium díszterme a jövőben.

► Vágjál lyukat a falba!

A napokban megjelentek a kollégium oldalépcsőházainak falán egész méretes lyukak. Bizony nem az egér rága azokat oda, hanem zajlik a már jó ideje folyó informatikai hálózat-felújítás. A lyukakon kívül viszont, miben is nyilvánul ez meg? A Baross Informatikai Szak-kollégium tagjaitól megtudtuk, hogy a tervek szerint a nyár végig befejezik a vezetékes hálózat cseréjét. A felújítás után minden szobában 1 gigabites internet lesz elérhető.

► A bútorokat gyorsan told szerte széjjel

...ne félj, baj nem lehet. Legalábbis abból nem, ha elavult a bútorod és újat kérsz. A dolgozod mindössze annyi, hogy jelzed a szándékod a 101-es szobában a gondnokságon, ahol Erzsike néni megnézi a kifogásolt bútort és jó eséllyel ad újat. Miből válogathattok? Az év elején érkezett a kollégiumi raktárba több szülőágy, ágybetét és emeletes ágy, néhány asztal, szekrény és polc, valamint több szék is. Sajnos ez még így is kevesebb, mint amennyit a Baross Koli igényelt, különösen a szekrények terén, de aki úgy érzi, hogy cserélne, az keresse fel a gondnokságot, mert bár nem túl bőséges a készlet, de azért vannak új bútorok. Erzsike néni szavait idézném: „Ne az egyéves bútort akarja senki lecserélni, de ha csak egy fokkal jobbat tudok adni a mostaninál, akkor fogok is”. A bútorok mellett egyébként érkeztek új paplanok, párnák, ezeket is lehet kérni szintén a 101-ben.

► Két keréken az alagsorban

Zajlik a kerékpártároló bővítési lehetőségeinek vizsgálata is. Persze nem is biztos, hogy a hely hiánya miatt van tele, az ok lehet a régóta használatlan bringák jelenléte is. Ennek felmérése céljából a bringakör arra kér mindenkit, hogy a hirdetőkön megjelölt módon jelöljék a tulajdonosok a kerékpárjaikat, a jelöletlen bicikliket el fogják távolítani. Itt jegyezném meg, hogy a kerékpárok folyosón való tárolása szigorúan tilos, fegyelmi eljárást von maga után.

Ha kollégiumi ügyekben további kérdésed merülne fel, a Facebook-fal helyett keresd bátran a Hallgatói Képviselőtöbbi elnökét, Németh Ákost, Kovács Márk kollégiumi felelőst, vagy Erzsike néni, szívesen válaszolnak minden felmerülő kérdésre, a lehető legpontosabb információkkal.

STEFÁN
PÉTER



Megújuló szabályok

Idén szeptembertől már az új, több pontban módosult Kollégiumi Felvételi Szabályzat (KFSZ) szerint zajlik majd karunkon a kollégiumi felvételi. A főbb változások között a hallgatói képviselőt korábbi és jelenlegi kollégiumi felelőse, Tóth Ádám és Kovács Márk kalauzolt bennünket.

Ahhoz, hogy megértsük, miért is van szükség a változásokra, kicsit révedjünk a múltba. Egészen pontosan tavaly szeptember 1-jére gondolunk, ugyanis ekkor indult el az első keresztféléves mesterképzés karunkon, amely a kollégiumi felvételi eljárásban is okozott némi változást. A jelenleg érvényes felvételi szabályzat szerint a karunkkal első alkalommal jogviszonyt létesítő hallgatóknak az összes férőhely maximum 20%-a osztható ki. Mivel azonban a korábbiakkal ellentétben 2013 szeptemberétől az őszi félévekben már nem csak a BSc-s, hanem a külső egyetemről felvett MSc-s gólyák is felvételt nyerhetnek szociális helyzetük alapján, így a 20%-nyi férőhely nem csak a BSc-s gólyákkal lenne feltöltve. Ennek következtében előfordulhatna akár olyan szélsőséges eset is, hogy például az összes 20%-nyi „első” férőhelyet BSc-sek kapják, így semelyik elsőéves MSc-s nem költözhetne kollégiumba; vagy épp fordítva, az összes elsős mesterképzésest felvennék, ezzel azonban nagymértékben csökkentenék az alapképzésben tanulók férőhelyeit.

► Külön hely az elsős mestereknek

Annak érdekében, hogy semmiképpen ne fordulhassanak elő ilyen kedvezőtlen helyzetek, a hallgatói képviselőt kissé átalakította a felvételi szabályzat. Idén szeptembertől a következő csoportokat különböztetik meg a pontszámítás és a felvételi eljárás során: BSc elsőévesek, MSc elsőévesek, az ún. egyedi kedvezményezett (doktoranduszok, kollégiumi mentorok, külföldi hallgatók), továbbá az összes többi rangsorolt felsőbb éves hallgató. A legfőbb újítás tehát, hogy az elsőéves MSc-s hallgatók külön csoportban szerepelnek és az összes kari férőhely 5 százalékát kapják meg. „Mivel a kari mesterképzéseink jelenleg felfutó ágban vannak, így a jövőben a hallgatók számának növekedésével a férőhelyek részarányát is lehet majd növelni.” – mondta Ádám.



► Felvételi pontokkal a koliba

A BSc elsőöket egy további módosítás is érinti. A 2014-től nekik szánt férőhelyek 85 százalékát az eddigiekhez hasonlóan szociális alapon töltik fel, azonban a maradék 15 százalékra tanulmányi alapon veszik fel őket. A tanulmányi alapon rangsorolás a felvételi pontszám szerint történik. Ennek eredményeképpen a legtöbb hallgatót szociális rászorultsága miatt veszik fel, de valamennyiük lehetőséget kap, hogy ha szociális helyzete miatt nem is kerülne be, de tanulmányi eredménye okán felvételt nyerjen a koliba.

► Változik a pontszámítás

Néhány kisebb változást is bevezetnek, amelyek nem érintenek sok embert, mégis bárkivel előfordulhat, hogy ebbe a helyzetbe kerül. Ezek közé tartozik például a karunkon alapképzést végzett, majd ugyanitt mesterképzésre felvett elsőéves hallgatók pontszámítási módjának megváltozása. A kollégiumi felvételi pontokat eddig ugyanúgy számították, mint az összes többi felsőbb évesnek, tehát előző aktív félévben szerzett kreditpontok, közösségi pontok, esetleg a szociális pontok tizedét összeadva. Ez a módszer azért nem szerencsés, mivel az utolsó félévben nem mindenki tud kellő számú kreditet felvenni, így hátrányból indul a többiekhez képest. Ezt kiküszöbölendő a jövőben a tanulmányi pontokat nem a kreditek, hanem a záróvizsgajegy hatszorosa adja majd. Természetesen ehhez hozzáadódnak a közösségi pontok és kérésre a szociális pontok tizede is.

Azokat az elsőéves MSc-seket, akik nem nálunk végezték az alapképzést – tehát első alkalommal létesítenek jogviszonyt karunkkal – akár csak az elsőéves BSc-seket, az egységes szociális rendszer szerinti pontszámuk alapján rangsorolják. Itt jegyezzük meg, hogy az elsőéves mesterhallgatókra szabott 5 százaléknyi férőhely a nálunk végzett és a külső egyetemről jövő hallgatók jelentkezési arányában oszlik majd meg.



2014. nyártól kis mértékben drágulnak a kollégiumi díjak. Az új díjakat a Térítési és Juttatási Szabályzat módosított 1. számú melléklete tartalmazza, mely hamarosan elérhető lesz a Diákközpont honlapján (www.sc.bme.hu) a „dokumentum” menüpontban.

► Jó tudni

A fentiekén kívül is van néhány apró módosítás, amely érdemben nem változtat a felvételi eljárásán, de azért jó, ha tisztában vagyunk vele. A jövőben a közösségi pontokból legfeljebb 30-at számítanak bele a kollégiumi felvételi pontszámba (az éves és időközi szavazásért kapott pontokat a 30-on felül is beleszámolják); továbbá a fegyelmi pontokat ezek után nem a közösségi pontokból, hanem a felvételi pontszám összegéből vonják ki; valamint a szociális kedvezményezett kategóriában eltörölték a minimálisan teljesítendő 10 kreditet.

„Bár nem a kollégiumi felvételi szabályaihoz kapcsolódik, de meg kell említenünk, hogy a kollégiumban zajló nyári nyílászárócserék miatt a nyári kollégiumra jelentkező lakók valószínűleg egy hónapig az egyik, egy hónapig pedig a másik szárnyon fognak szobát kapni.” – tájékoztatt bennünket Márk.

Megpróbáltuk összegyűjteni a legfontosabb változásokat, azonban aki biztosra szeretne menni, annak azt javasoljuk, hogy figyelje a hallgatói képviselő honlapját (www.kozlekkar.hu), melyre a közeljövőben fel fogják tenni a módosításokat tartalmazó szabályzatot.

MAJKUT
LÁSZLÓ



fotók: Somogyi Imre

Az egyetem garázsa

Az „I”-ben és a „J”-ben nem csak annyi a közös, hogy egymás mellett találhatóak az ábécében, az egyetemünk e két betűvel jelzett épületében találhatjuk meg a Gépjárművek és Járműgyártás Tanszék oktatási célra használt autóit.

Közlekes mindennapjaink része az St és a J közötti ingázás. Akarva-akaratlan is rápillantunk a piros 405-ösre, mely még midibuszként is ki-magaslik a parkoló járművek horizontjáról. Ha ismerjük a típus korántsem fényes múltját és jelenjét, akkor ezen tűnődve észre sem vesszük, hogy már át is értünk a szemközi épületbe. Amennyiben nem ismerjük, akkor sem kell unatkozunk rövid utunkon, mert rendre állnak ott olyan személyautók, melyek kora és állapota nincs összefüggésben a megszokott utcai forgalomban előforduló vagy a használtautós oldalon ránk köszönő gépjárművekkel. Egy pillantást vetve a BMW 525-re teljesen átértékelődnek a „keveset használt” és „garázsban tartott” fogalmak. Itt nem kell megjegyezni, hogy női tulajdonos és nemdohányzó, mert az autó a kiállásával bizonyítja, hogy újkori önmagától csak az az időrágta kellemes patina választja el.

A következő bekezdésekben ezekről, az utunkat sokszor keresztező kortalanul új autókról olvashattok, történeteket, információkat, melyeket Imre Zoltán tanár úr egy rövid körbevezetés alkalmával mesélt nekünk.

► Opel Astra kombi

Az F Astrát közel 25 éve kezdték el gyártani, s ma már hozzá tartozik az utcaképhez. Azonban e típusok többségén meglátszik az idő és a használat. A „J” csarnokban található Astra kombi viszont mintha most került volna ki a szalonból, jól tartja magát. Kívülről a fényezés hibátlan, sehol egy rozsdafolt, a beltér pedig olyan mintha egy katalógusfotót nézegetnénk. Pedig ez az autó 20 éve a 12. legyártott modellként gördült le a gyártósorról. Külön érdekessége, hogy kísérleti célból felszerelték baleseti adatrögzítő rendszerrel, amit ugyan a következő típusokban nem alkalmaztak, de kiválóan megfelelt az adatgyűjtés ilyen formájú tesztelésére. A későbbi autókban ezt a rendszert csak részegységenként, a meglévő többi rendszerbe integrálva használták. A korából adódóan ebben a típusban még mecha-

nikus elosztós, de már elektronikusan vezérelt gyújtásrendszer van, melynek tulajdonságait az autós szakirányon tanulók laborgyakorlatok alkalmával is vizsgálhatnak.

► Audi TT

Ezzel az autóval biztosan találkozott már az olvasó nyílt napon vagy akár a Kutatók Éjszakáján, ennek ellenére érdemes kicsit közelebből is megnézni! Körbe járva az autót először a Quattro felirat tűnik fel. Azonban a látszat csal, mert ez a modell csak elsőkerék-meghajtású. De nem ok nélkül került a felirat az autóra, mert a hajtást kivéve tényleg megegyezik a négy kerék meghajtású testvérelével. A gyár ennél az autónál azt vizsgálta, hogy miként változnak a karosszériának a tulajdonságai, ha nincs hátul hajtás. Az utastérben körülnézve szembetűnő a középkonzolon található piros gomb, persze szó sincs semmiféle kémfilmekből ismert extra kiegészítőkről! Ez a gomb annak a szimulátornak a leállító gombja, ami az autó CAN rendszerére van csatlakoztatva. Bekapcsolva a programot a kivetítőn látható autót a TT kormányja és pedáljai segítségével irányítjuk, miközben egy helyben állunk. Az utastérből kiszállva, nyissuk fel a motorháztetőt, mert itt is érdekes látvány fogad minket. Az erőforrás egy VR6-os blokk, ami ebben az évjáratban még nem volt széria. Ha már az évjárat felmerült, ez a sportautó is bizony már 7 éves, pedig az állapota alapján akár új is lehetne.

► Renault Megane 1.9 DCi

A figyelmes szemlélő az autót vizsgálva észrevehet néhány furcsaságot: Például pár elemnél a gyártási hézag nem túl pontos, és a szélvédőnél az alváz szám is el van csúszva. Ezek a hibák azért láthatóak ennél a járműnél és a későbbieknél nem, mert ez egy nullszériás gyártmány. Ilyen széria minden gyártásba kerülő új típusnál készül. Itt minden fel nem fedezett hiba kiderül, lehet tovább optimalizálni vagy módosítani a

gyártást. A gyárból kikerülve ezen az autón oktatják a márkaszervizek szerelőit, amikor bevezetik ezt a típust. Ezután került a tanszékhez, mert közös nyomócsöves dízelmotorral van szerelve és akkor még nem állt ilyen jármű a hallgatók rendelkezésére.

► Mitsubishi Miev

Ez a legkisebb autó az összes jármű közül, de nem szabad lenézni! Hajtása tisztán elektromos, amiről persze sokaknak rögtön az jut eszébe, hogy hatótávolsága rövid, és a forgalmat is feltartja, de ezt cáfolnom kell. Az „I” épület garázsába ezzel a kisautóval hajtottunk át, és közben volt alkalmam megtapasztalni, hogy dinamikus is tud lenni, és biztonsággal tudja tartani a forgalom ritmusát úgy, hogy eközben teljes csend uralkodik az utastérben. Hatótávolságára sem lehet panasz, mert használatától függően bőven 100 km felett van, ami egy többnyire városi használatú autótól teljesen elfogadható. A felemészített energia pótlása sem okoz nagy problémát, mert normál hálózatról 6-8 óra alatt teljesen feltölt, de van lehetőség gyors töltésre is. Ebben a módban merültségtől függően 15-45 perc alatt feltölt 85%-ra. A korlátozás azért szükséges, mert ilyenkor nagy áramok alakulhatnak ki, és a telepek is erősen melegednek. A gyors feltöltés ára a normál üzemmódú töltéshez képesti nagyobb mértékű akkukárosodás.

► Audi S4

Első ránézésre ez az autó is teljesen átlagos, de ha kicsit jobban körüljárjuk, van pár érdekes részlet! Jobban szemügyre véve a hátsó lámpákat, az irányjelzők színe miatt hamar rájöhettünk, hogy ezek amerikai modellé, viszont az első fényszórók európai kivitelűek. Ez azért alakult így, mert ezt a típust később a kaliforniai piacon is árusították, és ezen az autón végezték a homologizációhoz szükséges méréseket. Az ottani szigorú környezetvédelmi előírásokat teljesíteni

kellott, ezért a kipufogórendszere is eltér az európai verziótól. A tesztelés során több helyen is mérték a kipufogógáz értékeit, ezért a motortérbe is egy komoly mennyiségű vezeték kötege került. A motortérben láthatjuk, hogy az aggregát egy V6-os hengerenként ötszelepes blokk, amely abban az időben nem volt kapható ebben a típusban. Másik technikai különlegesség, hogy a tesztelés miatt ebbe az autóba beszerelték a következő szériában alkalmazott adatbuszos rendszert, amelyre a motor, váltó és a műszerfal van csatlakoztatva.

► Toyota Carina

Ezt az autót az Emil Frey-től oktatási célokra kapta a tanszék, aminek érdekében több átalakítás is történt. Az elemeket eltávolították, és így láthatóvá tették a karosszéria merevítési pontjait és kialakítását. A további módosítások is oktatási célból készültek, például a motorvezérlő csatlakozásait megbontották és kivezették, hogy bármely csatlakozó jele mérhetővé váljon, és így tanulmányozni lehessen az akkor még újdonságnak számító befecskendezéses technikát.

► BMW 525 TDS

Az egyik leghosszabb ideje a tanszék tulajdonában lévő autó a BMW motorfejlesztő központjából került ide az 1980-as évek második felében. Persze sok utánajárás kellett akkoriban ahhoz, hogy behozzanak az országba egy nyugati típust. Állapota alapján ezen az autón se látszik meg a kora, kívül belül szinte újszerű. A motorja is első ízzítésre indul, zajmentes, pedig amikor füstölésmérést végeznek rajta, akkor alkalmanként teljes gázt kell adni, és van, hogy naponta több ilyen labor is volt.

► Chrysler Voyager

Szintén az Emil Frey kereskedőhálózattól kapta a tanszék ezt az egyterűt, mert akkor még nem volt meg az Ikarus, és a három ülésorron lehetett a hallgatókat a mérés helyszínére szállítani. Külön érdekesség ezzel a márkával kapcsolatban, hogy ezekben az autókban található V6-os benzinmotor az Alfa Róméótól származik. A vonóhorog környékén látható furcsa zárszelvény-szerkezet, az ötödik kerék rögzítését szolgálta, amely egy mérőberendezés, amivel járműdinamikai vizsgálatokat lehetett végezni.

► Amiket nem említettünk

Az "I" épület mélygarázsán kívül ugyan ritkán látni, de nem maradhat ki a következő hármas. Közülük az első egy átlagosnak tűnő Clio, de ez nem egy hétköznapi modell. Tesztelés miatt megkapta a későbbi RS 2 literes erőforrását, amiről a kormányról vezérelhető váltó is árukkodik. Szomszédja egy Astra G, amely bár évjárat szerint nem a legrégebbi, sajnos motorikusan ez van a legrosszabb állapotban az összes közül. Miután méréseket végeztek rajta a gyárban, első használatú autóként szolgált és ez nem múlt el nyomtalanul. Hosszú ideje lakója az alaksori parkolóban az esztergomi gyártású Swift. A látogat ellenére egy feltöltött akkumulátorral bár-

mikor munkára fogható lenne. Viszont vigyázzunk, hogy hova szállunk be, mert bizony ez a Suzuki jobb kormányos!

Bár a felsorolás végére került, de meg kell említeni a Honda CRZ-t. Ezt az autót vásárolta a tanszék, amikor a tananyag kiegészült az alternatív és hibrid hajtású járművekkel. Ehhez az autóhoz képest komoly időutazásnak számít a közelében parkoló Luaz. Már szinte úgy elsétálunk mellette, hogy észre se vesszük, de ez a kiváló terepképességekkel rendelkező orosz csoda derekasan ellenáll a környezet viszonyosságainak! Ma már csak demonstrációs célt szolgál, mint a hagyományos gyújtás példája, de még mindig működőképes lenne néhány munkaóra árán.

Ha még több infót szeretnétek az autókról, és esetleg közelebbről is látni szeretnétek őket, akkor azt javasoljuk, hogy egyeztetett időpontban látogassátok meg ti is a J csarnokot, és tapasztaljátok meg azt, milyen egy kicsit visszautazni az időben és látni, hogyan nézhettek ki ezek a személyautók a bemutatásuk napján.



SOMOGYI
IMRE



FEHÉR
BÁLINT



A tanszék autóiról további fotókat találtok a Köz hír blogon

Smiley Everdrink és a 33. Szomjazók Viadala

Sziasztok! Ernszt Anita, alias Smiley vagyok, a kar ötödéves hallgatója. Tavalyi fúziós sike-reink után úgy döntöttünk, idén is elindítjuk a csapatunk, amely jelentős részben az ötöd- és hatodéveseket gyűjtötte egy táborba.

A téma viszonylag hamar megszületett. AdEenak korábban volt egy olyan bulijavaslat, hogy játsszuk el a HaBárban a Szomjazók Viadalát. Az ötletei annyira megtetszettek nekünk, hogy egyből meg is szavaztuk csapatimidsznek.

Az előkészületek kicsit dőcögösen mentek, emiatt kicsit aggódtam az egész miatt. Az biztos, hogy nem siettünk el egész héten semmit, és rábíztuk magunkat a „Majd valahogy minden összeáll.” életérzésre. Mint utóbb kiderült, egész jó döntés volt.

Csütörtökön kezdődtek a Kari Napok, amikor néhány utolsó simítás után végre sikerült kicsit lazulni a jelöltekkel a pénteki hajtás előtt.

Pénteken aztán megkezdődött a pörgés, amit már nagyon vártunk. Utolsó pillanatban beesett a pingvinünk, és last minute kitaláltuk a bevonulást is. Az első versenyszám után hajnalig tartó beszélgetés, zászlófestés, másfél óra alvás, és nagyon nehéz kelés után jöhetett is a túra, ami...

A túra eseményeinek hatására úgy döntöttem, hogy mostantól átadom magam annak az érzésnek, amit egész addig hajtogattam: „Engedd el”, és innentől csak a buli hajt. Elvégre „just for fun” csapatként indultunk. Vasárnapról végre engem is elkapott a Kari Napok gépszíja. Láttam, hogy a csapat tudja a dolgát, mindenki csinálj valamit, amit szeret, Milán pedig koordinálja, ki hova menjen. Délutánra egy kis lángos is jutott uzsonnára, amivel megpróbáltuk a gépátvétel bizottságát lekenyerezni, több-kevesebb sikerrel. Köszönhetően a szervezőknek és a Kowalsky meg a Vegának este egy fantasztikus koncert után siettünk ki a hídra, hogy együtt szurkoljunk a gépsárkányoknak. Mint utóbb kiderült, hiba volt előtte melegen felöltözni, mert a drukkolás, ordibálás és a híd túloldalával folytatott táncversenyben igencsak kimelegedtünk. A csapat fantasztikus hajtánya bizonyult a leggyorsabbnak, az elsősök pedig a verseny alatt, ha korábban még nem tették, hivatalosan is kiérdemelték a legelkessebb csapat címet.

Hétfőn még a Mr. F(x) dx előtti utolsó percekben is forgattuk a filmet, hogy este a nagyközönség is megcsodálhassa a 'csodahogykészlett' alkotásunkat, Gyurinak hála. Tavaly elszórakoztunk Milánnal és a technika ördögével, erre idén tényleg benézett, és félu-ton megakadt a lejártság. Akit érdekel a teljes film, megtekintheti a csapat Facebook-oldalán. Este hatalmasat buliztunk Dévényi Tibi bácsira, aki hozta a szokásos hangulatot, utána pedig a HaBárba próbáltuk betuszkolni magunkat. A hajnali 4 órás ágyba kerülés után a szervezők

¾ órával későbbi ébresztője kicsit kellemetlenül érintett, de a finom reggelinek (hoztak kakaót, kiflit és minőségi alkoholt), és a Gellért-hegyi napfelkeltének hála szépen indult a keddi nap.

A 4 órás vetélkedő legnagyobb találmánya szerintem Gyümi whiskys-barbecue-s palacsintája volt, amely határozottan árulható lenne, és mindenkinek ízlett, aki megkóstolta. Este alig ocsúdtunk fel a délutánból, már javában folyt a Külső Aranykerék. Hamarosan már nem láttam a csokitól a Belső Keréken, később pedig olyannyira összekovácsolódott kis brigádunk, hogy még csapatkiáltás is született a nagy lelkesedésben.

Szerdán a próbán nagyszerű érzés volt, hogy mindenki szurkolt és végre felkerült a 6. pipa is a vödörmre AdEe jóvoltából. Később az élmények sodrása annyira elkapott, hogy nehéz bármit is kiemelni a napból. Az extra sörváltók után még kiosztottuk az utolsó kampányolós matricáinkat, majd jöhettek a beszédek, és egy kis színpadi party a jelöltekkel. Amikor viszsza hívtak minket az eredményhirdetésre, már mindenki tükön ült, mert egész héten nagyon szoros volt a verseny az első helyért. Miután kiderült, hogy már csak a mi csapatnevünket nem mondták, hatalmas üdvrivalgásban törtünk ki. Fantasztikus élmény volt ennyi főkörmánnyal állni fent a színpadon: örök emlék marad.

Szeretném megköszönni a csapatomnak a munkát és a támogatást, az oldalbordáimnak, Tenk Csabának és Tóth Ádámnak a segítséget, a többi csapatnak a hangulatot, a szervezőknek pedig a fantasztikus programokat! Soha ne hagyjon el benneteket a tömény! Jövőre Smiley próba!

ERNSZT ANITA



Habár Menthol

Sziasztok! Keller Zsolt vagyok, és úgy adatott, hogy én lehettem a Kari Napok harmadéves csapatának főkörmánys jelöltje.

Idén a csapatunk úgy gondolta, hogy csak a nevezés előtt egy héttel alakul meg nem túl nagy létszámmal, mert szeretjük a kihívásokat. Furcsa mód mégis sikerült mindent határidőre megcsinálni, természetesen a szokásos „frusztráltság” nem maradhatott el a készülődés során.

Aztán végre elkezdődött! Az izgalom a tetőfokára hágott, ezt később a véralkoholszint is követte. A túra, feladatához híven, megalapozta a hét hangulatát; nehéz járású társaim nevében is köszönöm minden támogatónak, hogy végül jó helyen kötöttünk ki. Idén sem maradhatott el a próba előtti káosz, de ezúttal a 6. ember okozta a pánikot, nem egy kötelező hölgy a csapatba. Segítségünkre egy elsős kolléga, Tüdős Bálint érkezett, neki külön köszönjük az egész csapat nevében. Végül egy 3. helyet „próbáltunk”, de legalább alkottunk pár „10 pontosat”.

Azt hiszem, sikerült elérni a célt: mindenki nagyon jól érezte magát. Ezért köszönöm azoknak, akik ezt lehetővé tették: a szervezőknek és segítőknek, az évfolyamnak, a győrieknek, a Joker teamnek és a többi csapatnak. Szép volt srácol, jövőre ugyanitt!

KELLER ZSOLT



Csuha kutya és a 101 kiskevert

Már februárban létrehoztunk egy csoportot és lelkesen elkezdtek gyűjteni az embereket, ám a komoly készülődés csak március végén, de inkább áprilisban indult be. Nagyon köszönöm a csapatunknak, hogy engem választottak jelöltnek idén, igyekeztem ezt a tisztséget a lehető legjobban betölteni, és szerintem nem árulok el nagy titkot azzal, ha azt mondom, hogy élveztem.

Rengeteget számított, hogy sokan voltunk a csapatban, így a feladatokat többé-kevésbé fel tudtuk osztani egymás között, és minden feladatban részt tudtunk venni. Nagyon büszke vagyok a csapatra, hiszen mindenki odatette magát, és lelkesen végigcsináltuk az egész hetet, nem görcsöltünk rá, hanem élveztük, és minden estét végigbuliztunk.

A többi jelölttel is szerintem egy jó kapcsolat alakult ki, hiszen velük is rengeteget buliztunk a hét során és nagyon jól éreztem magam velük, ahogy a többi csapattal is. Úgy gondolom, hogy sikerült átéreznünk az „Egy csapat van, Kari Napok!” mottó lényegét, és valódi szívből jövő hőbörgéssel örültünk egymás sikereinek.

Számomra hatalmas élmény volt első évesként jelöltnek lenni. Úgy érzem, egy remek csapatunk volt, és őszintén remélem, hogy jövőre csak még jobbak leszünk.

CSUHA
PÉTER



Harry Péter és a KN Serlege

Elsősorban szeretnék gratulálni a Smiley Everdrink és a 33. Szomjazók viadala csapatának a Kari Napokon elért eredményükhöz és Ernszt Anitának a. Smiley-nak, aki a második női főkéntünk lett. Továbbá az összes többi csapatnak és főkéntünkjelöltjeiknek, kiemelve a lelkes elsősokeket, akik összetartásból és győzni akarásból jó példát mutattak.

Köszönöm szépen a csapatomnak a bizalmat, hogy rám gondoltak mint főkéntünkjelölt, ennek megfelelően én is kihoztam magamból a maximumot. Még ha néha kevesen is voltunk, minden feladaton részt tudtunk venni, és ott jól is éreztük magunkat. A bevonulás kifejezetten tetszett, mert 5 perccel előtte beszéltük át, hogy mi is legyen, de végül szerintem jól sikerült. A túrán sok emberrel megismerkedtem, nagyon jó közösségépítő program. A vasárnapi sportprogramokon sajnos nem tudtam részt venni, mert valami oknál fogva másnapos voltam. A hajtány nagyon király lett, köszönet az építőknél! A hétfoi és a keddi programok sok embert megmozgattak és így az évfolyamok közössége is összetartóbb lett. A szerdai próba tematikája nagyon kreatív volt, köszi, AdEe, nem csipett kétszer.

Végül meg szeretném köszönni az oldalbor-dám, Kovács Tamás támogatását.

Egy csapat van: Kari Napok!

NEMÉNYI
PÉTER



Neo és a Lineáris Algebra

A Kari Napok az az esemény, amire mindenki izgalommal várakozik, legyenek bármilyenek is a körülmények. Ezt az izgalmat már csak egy valami képes fokozni, ha valaki főkéntünkjelölt.

Az idei Kari Napokra negyedik alkalommal verbúváltuk össze kicsi, ám lelkes csapatunkat. Már az esemény előtti hetekben, hónapokban eldöntöttük, hogy mivel kevesen vagyunk, csak néhány számra állunk rá, de azokra teljes lelkesedéssel. A téma kitalálása után a kemény mag nekiállt elborultabbnál elborultabb film- és arculatötleteket kreálni. Néhány sör alatt rengeteget össze is gyűjtöttünk, hogy elindulhasson az érdemi munka. Az mondjuk a Kari Napok előtti utolsó napokig nem indult el, de mi így is lelkesek voltunk.

Az utolsó héten nekiálltunk forgatókönyvet írni és éjszakánként forgatni. Nem voltunk sokan, de legalább néha operatőr sem volt, ezért van néhány jelenet fixált kamerapozícióból. Hogy így is elkészültünk és újra bezsebeltük a filmszemle díjait, azt Balunak köszönhetjük, aki újra rendezett, vágott, effekelt, szerepelt, viszont nem aludt.

A Kari Napok kezdetén már tudtuk, mindegy, hány pontunk lesz, mi jól fogjuk magunk érezni. A túrán azt hiszem ez be is bizonyosodott, a csapatunk ismét hozta a formáját, a végén pedig békésen aludhattam oldalbordámmal a kocsmá előtti fűben, hogy aztán fél tízre éjünk haza a HaBárba.

A külső kerékre szintén nagyon büszke vagyok, ugyanis mind a központunk, mind az autók személyzete precízen és gyorsan oldotta meg a feladatokat, és a megfázás ellenére is megérte hajnalban betérni a kisvasút sötét alagútjába.

Én hihetetlenül jól éreztem magam, köszönöm mindenkinek, aki részt vett, a többi jelöltnek, a szervezőknek az egész heti örömmámort! Jövőre találkozunk!

STEFÁN
PÉTER



A tanulmányi ösztöndíjtól a köszönésig

Miért érdemes közösségi életet élni a közlekkaron? Egyáltalán érdemes-e? Belegondolunk-e nap mint nap, hogy hogyan alakultak ki azok a rendezvények, szabályzatok, öntevékeny körök, melyekkel egyfolytában találkozunk?

Elsőként boncolgassuk kicsit ezt a mára már szinte közhelynek számító fogalmat; mit is jelent közösségi életet élni? Ha nagyon bürokratikusán vizsgáljuk, akkor közösségi életnek számít hallgatói képviselőnek vagy mentornak lenni, részt venni az öntevékeny körök, szakkollégiumok munkájában, segíteni a hallgatói képviselet egyes bizottságaiban. Ha pedig kicsit lazábban kezeljük a dolgot, akkor minden olyan tevékenység annak számít, amellyel önzetlenül segítesz a hallgatótársaidnak, vagy éppen jó kedvre derítéd őket. Ez lehet akár nagyobb felkészültséget és felelősséget igénylő feladat is, például a szociális pályázatok elbírálása, ám lehet egyszerűbb de hasznos és látványos feladat, például a kollégium kertjének rendben tartása, vagy éppen fotózás egy-egy rendezvényen.

Ahhoz, hogy megválaszolhassuk a fent felvetett kérdéseket, több oldalról kell megvizsgálnunk a témát. Egyrészt nézzük meg, hogy milyen kedvező hatásai lehetnek életünknek, ha a közösség javára teszünk valamit, másrészt pedig gyűjtsük össze ennek hátulütőit! Mivel jómagam az étkezések során is a finomabb falatokat szeretem a végére hagyni, így most is inkább a feketeleves-sel kezdeném.

► Az idő

Ez az, amiről mindenki úgy gondolja, hogy neki nagyon kevés van az egyetemi évei alatt. Mivel egyrészt nem életmód-tanácsadó vagyok, másrészt pedig leendő mérnököknek írok, ezért nem térnék ki arra, hogy lehet jobban beosztani a rendelkezésre álló időt; tegyük fel, hogy mindenki lean szemlélettel éli az életét. Ettől függetlenül nagyon sokszor halljuk azt a mondatot, hogy „Nem megyek el ide vagy oda, mert nincs időm rá. Holnap laborom, zéhám stb. lesz.” Ezzel sajnos nem is lehet vitatkozni, hiszen az egyetem elvileg arról szól, hogy tanuljunk. Viszont okos emberek már korábban megfogalmazták, hogy mindenkinek arra van ideje, amire szeretné, hogy legyen. A közösségnek az is lehet hasznos tagja, aki csupán ritkán segít, de akkor lehet rá számítani. Következésképpen, ha valaki inkább tanulóssabb típus, akkor érdemes egy olyan öntevékeny kört választania, amellyel elég mondjuk havi egy-két órát foglalkozni.

► A szociális készségek

Itt édesapám szavait idézném: „Nincs olyan buta ember, akitől ne lehetne tanulni valamit.” És valóban így van, ha nem is az anyagismeret laborok anyagából fognak felkészíteni bennünket például egy bográcskörös főzés közben, de biztosan tanulunk valami újat, ami az életünk-

ben még valamikor jól fog jönni. Ha közösségbe kerül az ember – főleg egy egyetemen, ahová az ország szinte minden tájáról jönnek –, akkor óhatatlanul találkozik mások ismereteivel, érdekes szavaival, ételeivel, szokásaival. A középiskolával ellentétben az egyetemen már magára és társaira van utalva az ember, így minél többekkel van jóba, annál nagyobb eséllyel segítene rajta szorult helyzetben.

Egy átlagember lassan már többet kommunikál írásban, interneten, mint élő szóban, így emiatt is hasznos lehet, ha közösségben töltjük a szabadidőnket. A szóbeli vizsgák, prezentációk, állásinterjúk során is előnyben részesítik azt, aki könnyedén, választékosan, lényegre törően tudja magát kifejezni. Ebben nyújthat segítséget, ha emberek között vagyunk, esetleg a Közhír csapatát erősítjük, ahol íráskészségünket is fejleszthetjük.

► Önfenntartó rendszer?

Sokan bele sem gondolnak, hogy mennyi olyan feladat van a karon, amelyet saját hallgatótársaink végeznek el. Csak hogy néhány egzakt példát ragadjak ki a sokból, amely talán a legtöbb hallgatót érinti: gondoljunk bele, hogy mi történne, ha senki nem szervezné meg a szakkollégiumi üzemeltetéseket, senki nem venné fel videóra a tanulmányi előadásokat, ha senki sem írna a Közhírbe! Nyilván sokkal kényelmesebb például egy bonyolultabb szabályzat módosításáról egy hallgatói újságban olvasni, mint saját magunknak kibogarászni a változásokat. Tény, hogy az előbb felsoroltak hiányában kissé kényelmetlenebb lenne, de nem állna meg az élet. Lépjünk tovább: mi lenne, ha egyik hallgatótársunk sem szánna rá az idejét, hogy elbírálja a rendszeres szociális ösztöndíj pályázatokat, ha senki sem bonyolítaná le a kollégiumi felvételi eljárást, senki sem összesítené és rendszerezné a tanulmányi ösztöndíjakhoz szükséges adatokat? Ezek már sokkal nagyobb fennakadásokat okoznának a mindennapi életünk során.

► Te vagy a változás

A legtöbben úgy vannak vele, hogy felesleges bármit is csinálniuk, hiszen úgyis mindig akad valaki, aki a feljebb tárgyalt dolgokkal foglalkozik. Azonban az internet (főképp a közösségi oldalak), az emberek elidegenedése és a szigorodó tanulmányi követelmények miatt sajnos egyre kevesebben érzik szükségét nemhogy a közösségi életben való részvételnek, de gyakran még annak is, hogy köszönjenek a kollégium folyosóján. Azonban ez egy téves gondolat. Minden egyes apró feladattal, amit magunkra vállalunk,

egy másik emberről veszünk le egy kis terhet. Ha azt szeretnénk, hogy egy összetartó, hagyományait ismerő és őrző kar maradjunk ebben a rohanó világban, és hogy a jövő generációk is megismerjék azokat a szokásokat, hagyományokat, programokat, melyeken mi felnőtünk, felnővünk, akkor lehetőségeihez mérten mindenkinek hozzá kellene tenni egy keveset a közösségi életünkhöz. Ha másra nincs idő, akkor legalább azzal, hogy köszön a folyosón.



MAJKUT
LÁSZLÓ



Aranykerék helyett arany középút

A következő írást csak erős idegzetűeknek ajánlom, ugyanis olyan véleményeket fogok megfogalmazni benne, amelyek más korombéli száját (vagy tollát) ritkán hagyják el. El lehet végezni a közlekkart csökkentett közösségi módban, de mégsem magányosan? El!



fotók: MűTerem

Máig emlékszem, amikor a 2008-as nyílt napon a KA26-os teremben ültem, és hallgattam a közlekkarról tartott ismertető előadást. Bicsák Gyuri egy mondata nagyon megmaradt bennem: „Ezt az egyetemet nem lehet egyedül elvégezni”. Ebben nagyon igaza volt. Bár kicsit módosítanék rajta: el lehet, de nem érdemes! És ki fog derülni a későbbiekben, hogy semmiképp nem azt propagálom, hogy az ember az órán csak mereven előre nézzen, utána pedig rögtön húzzon haza. De azért abból sem szabad levonni semmit, ha mondjuk egy kezén meg tudja számolni, hány-szor látta a HaBárt belülről. Ez egy soktényezős, komplex kérdés, melybe beletartoznak tudatos döntések és külső tényezők is, úgy, mint:

► Bajtársiasság

Amire Bicsák Gyuri gondolt, az szerintem a bajtársiasságban, a sorsközösség érzésében merül ki. Abban, hogy ha valaki akár ismeretlenül fordul hozzám segítségért, nem utasítom vissza, mert nagyon jól tudom, hogy másnap lehet, én szorulok rá. Meg aztán mindannyian mérnökök leszünk, ugyanúgy gondolkodunk, de a legkülönbözőbb irányokba spriccelünk szét a diploma megszerzése után, így ezek az alkalmi vagy tartós ismeretségek később is igencsak jól jöhetnek. Ez tehát remek táptalajt jelent ismeretségek, barát-ságok megszületéséhez.

► Koli

Mint (kisebb megszakításoktól eltekintve) tősgyökeres budapesti, soha nem voltam kolis. Ez természetesen magával vonta azt is, hogy az információ áramlásából - ha nem is annyira végzetesen, de - kimaradtam. Ez mondjuk egyszer sem okozott gondot, hisz az internetnek hála legfeljebb pár óra késéssel, de minden eljutott hozzám is. Amiben egyértelműen érződött az, hogy itthonról járok, az a programokon való részvétel volt. Lélektanilag hatalmas különbséget jelent az, amikor az ember már eleve ki van facsarva a rengeteg zh-tól és tf-től, és akkor már semmi ereje nincs bebuszozni a városba este, viszont ha csak legrani kéne a koliszbából a Díszterembe, sokkal másabb lenne a helyzet.

► Ivás

Na most markolja mindenki erősen az újságot, mert ez lesz a legextrémebb, amit ma olvasni fog! Én nem vagyok oda az alkoholért. Az íze egyenesen taszít, és az hatása is csak egy bizonyos határig vicces. És nemigen mondhatom, hogy ez „egyéni szocprobléma”, mert az egyetemi programok mindegyikének fajsúlyos, köz-

ponti témája az ivás. Ha az ember a koncepciót nem tudja magáénak érezni, nagyjából térdén van löve a jelenléte az ilyen összejöveteleken. Persze, nincsenek sokan ilyenek, de ugyanígy ismerek olyan embert is, aki például a pizzát nem szereti. Sőt, olyat is, aki szereti, de majonézzel! Tehát gondolhatná az ember, hogy aki nem kolis és nem is partyarc, annak annyi.

► Kari Napok

A Kari Napoknál mondhatjuk, hogy belépő követelmény a fenti két szempont; tehát, hogy az ember kolis legyen és, hogy egy doboz sör láttán ne maradjon semleges az arckifejezése. Persze lehet mondani, hogy egyik sem elengedhetetlen feltétel, de ezek nélkül a rendezvénysorozat olyan, mint a szénsavmentes sör. Így hát teljes BME-s létem alatt az egyetlen karinapos rendezvény, amelyen részt vettem, az a tavalyi hajtány-verseny volt. Persze nem bántam meg, jó volt része lenni ennek a szép és régi hagyománynak, de azt sem bántam meg, hogy előtte nem voltam. Amikor a főszervező megkérdezte, írné-e „kont-ra” írást a Kari Napokról, azt mondtam, hogy olyat nyugodt lelkiismerettel nem tudnék. Nem csak azért, mert másnap leöntenének forró szuorokkal, hanem, mert igenis van létjogosultsága a rendezvénynek! Hiszen évről évre rengetegen várják epedve és fürdenek a gyönyörében, amíg tart. És ezzel nincs semmi baj. Én pusztán azt mondom, hogy az sem marslakó, aki csak a Facebookon látja, ha épp zajlik egyik vagy másik program.

► És ennek ellenére

...elvégeztem úgy a közlekkart, hogy az évfolyamtársaim nagy részével beszélő viszonyban voltam, vagyok, az alsóbb évfolyamokból sem ismeretlen mindenki, és az egyetemen kívüli összejövetelek sem álltak távol tőlem. Szakestélyre sosem jártam, a Kari Napokat csak a fent említett mértékben látogattam, és egyetlen HaBár bulin sem voltam. És még egyszer mondom: semmi bajom azokkal, akik élnek-halnak ezekért. De azokkal sincs, akik megvannak nélküle. Egészen addig, amíg ennek nem az ellentéte, tehát a teljes elzárkózás és kivonulás érvényesül. Ebben is lehet egyensúlyt tartani. Bár nem a tipikus irányt követtem egyetemi éveim alatt, megbánás nélkül, kellemes emlékekkel gondolok vissza rájuk.

BORTEI-DOKU
SHAUN



Logisztika testközelből

Az élőben megrendezett döntőnél jött el az én időm. A logisztika területén teljesen járatlan emberként (még Szállítástechnikából is megbuktam!) kíváncsi voltam, hogyan is néz ki egy megmérettetés, ahol jövőbeli logisztikusok mérik össze tudásukat. Előbb persze minden eddig magamra szedett közlekedésmérnöki tudásomat be kellett vetnem, hogy kijussak Dunaharaszti egy félreeső szélére, délelőtt 10 óráig.



Szerencsére sikerült. A verseny döntőjét az SSI Schäfer logisztikai világcég raktárépületében rendezték meg. Az érkezőket nagyon kedvesen fogadták a recepciónál, majd elirányították őket a raktárba. Mivel majdnem minden reggel a frissen átadott 4-es metróval utazom az egyetemre, ezért a szemem már teljesen hozzászokott a beton megnyugtató látványához. Itt persze a tervezéskor nem az esztétika volt a középpontban, ez egy raktár, a funkcionalitás mindennekelőtt. Azt hiszem, hogy minden műszaki érdeklődésű emberben kellemes érzéseket vált ki egy ilyen szép, pedáns rendben tartott hatalmas rendszer, még akkor is, ha teljesen hidegen hagyja a logisztika. Végigballagva az égisz állványok között kijelölt úton, a raktár sarkában találtam magam: itt volt berendezve a színpad, és a versenyzők, nézők, zsűrik számára fenntartott székek, asztalok. A kicsit rideg világítás és a nagy belmagasság meglepően kellemes környezetet biztosított a versengésnek, akármenny-

Az idén először megrendezett versenyen a győztes csapat egyik tagját, Tichy Rolandot kértem, hogy mutassa be, miről is szól ez az esemény

„A négyfordulós versenyre országosan 23 ötfős csapat nevezett, volt egy csapat a Felvidékről is. Az első fordulóban egy 100 kérdéses online tesztet kellett kitöltenünk, erre egy hetes intervallumban összesen 5 óra állt rendelkezésünkre. Kicsit nehéz volt összeszervezni a dolgot, mert nehezen találtunk olyan időpontot, hogy mindenki ráérjen a tanár úrral (Dr. Bokor Zoltán) együtt. A megnyitott kérdéseket meg kellett válaszolni, csak úgy léphettünk tovább. Itt bármilyen segítség igénybevétele megengedett volt. A forduló feleletválasztós, kifejtős és számolós feladatokból állt, a kérdések egy részét angolul kellett megválaszolni. A témákat tekintve főleg a szállítmányozás, logisztikai menedzsment, pénzügy, üzemszervezés, ellátási lánc, raktárlogisztika került terítékre, de voltak például műszaki, vagy földrajzi ismeretekre vonatkozó kérdések is. A második fordulóba automatikusan továbbjutott minden csapat, aki az első szabályosan teljesítette. Ez szintén egy online forduló volt, hasonló felépítéssel, mint az első esetben, de csak körülbelül nyolcvan kérdéssel, melyek közül itt kicsit több volt a kifejtős és a számolós. A két forduló pontszámait összeadták, és a legjobb 10 csapat (mi kilencedikek voltunk) jutott tovább a harmadik körbe. Itt egy esettanulmányt kellett kidolgozni 10 oldalban, ami a magyar sajtópiac ellátási láncához kapcsolódott. Ez egy valós probléma, amit az egyik támogató vállalat, nevezetesen a Pannontej adott fel. Emellett egy, a csapatot bemutató, maximum 4 perces videó elkészítése is feladat volt, ennek nem voltak formai követelményei. A kidolgozáshoz és a videó készítésére egy hét állt rendelkezésünkre, amit aztán két hétre toltak ki. Kellott is ez a plusz idő, mert így a már meglévő ötletünket tovább tudtuk fejleszteni, több elemzést is bele tudtunk tenni, amitől egy sokkal profibb megoldás született. Összességében elmondható, hogy nagy energiát fektettünk ebbe a feladatba, még külföldi cégektől is kértünk például árajánlatokat sajtódaraboló gépekre. A szervezőknek e-mailben kellett elküldeni a megoldást, a videó linkjével együtt. Ők innen a legjobb 5 csapatot juttatták tovább az élő döntőbe. (Az addigi pontszámokat lenullázták, mindenki egyenlő esélyekkel indul)”



nyire is hideg és rossz volt aznap az időjárás. Az eső a kültéren megrendezett feladatokat sem befolyásolta, mivel a raktár mellett egy jókora fedett rakodóterület is volt.

A csapatok bemutatásának remek módját választották a szervezők: minden csapat egy rövid bemutatkozó videóval készült. A különböző gazdasági és műszaki területekről érkező résztvevők kitettek magukért, láthatunk sajtrablást, táncos koreográfiát, logisztikus szuper csapatot és egy csupalány csapat által előadott verset is. A bemutatkozások nem nélkülözhatték a csapatagokra ragasztott különböző vicces jelzőket. A mi karunkat két csapat is képviselte.



A megmérettetés a résztvevők előre elkészített esettanulmányainak prezentációjával kezdődött, a csapatok nevének ábécé szerinti sorrendjében. A tanulmányok témája a magyar sajtópiachoz fűződött, ami csak addig tűnt viccesnek, amíg megtudtam, hogy valós problémáról van szó, amint az Tichy Roland összefoglalójában is olvasható. Ezek szakmai tartalmát nem áll módomban értékelni, de minden csapat nagyon fegyelmезetten, és látható módon felkészülten adta elő a tanulmányát. Az előadásba ékelte kötelező angol rész néha kissé komikusan hatott, de ennek a szakmának kétségtelenül fontos része az idegennyelvek ismerete. A prezentációk majdnem zökkenőmentesen zajlottak, de ahol technika van, ott gondok is akadnak. A powerpoint és prezi közötti váltás, minden prezentálás versenyek legnagyobb ellensége itt is jelen volt, de csak rövid időre szakította meg a programot. A műsort vezető úriember nagyon kedélyesen konferált fel minden soron következő eseményt, és a kieső időközöket is örömmel feltöltötte rögtönzött mini interjúkkal, biztatással.

Hogy a többi csapat a figyelés mellett más-sal is el tudja foglalni magát, a csomagolástechnikához kapcsolódó összes tudásukat bevetve

tojásokat kellett felkészíteniük a közel 8 méteres magasságból való zuhanásra. Természetesen nem csupán egy osztályozási szempont volt a tojás sértetlensége, arra is ügyelnie kellett a résztvevőknek, hogy a tojások védelmére létrehozott burkolatok a lehető leggazdaságosabban is legyenek, elvégre a pénz mindenekelőtt! Ennek ellenére a mérleg inkább a túlbiztosítás irányába mozdult el, mivel a tojások zuhanás utáni kicsomagolásának ideje vetekedett a becsomagolás idejével. Amint befejeződtek a prezentációk, megjelent a raktárban egy emelőszerkezet, amely minden csapat két vállalkozó szellemű jelöltjét juttatta a raktár plafonjának magasságába. Elkezdtek tojások potyogni az égből, kreatívabbnál kreatívabb védőburkokban. Ezek többnyire sikeresek voltak, minden csapat 3-4 sértetlen tojást produkált. A legnépszerűbb csomagoló eszközöknek a buborékfólia és különböző méretű dobozok bizonyultak, de használtak ragasztószalagot, hullámpapírt és egyéb dolgokat is. Több csapat is próbálkozott ejtőernyős szerkezettel, de a személyes kedvencem a legnagyobb, majdnem embermagasságú ejtőernyős megoldás volt, amely olyan elegánsan libeggett le a magasból, hogy én akármilyen törekeny értéket rábíztam volna. Ezek után, hogy mindenki kipihenhesse az izgalmakat, egy rövid szünet következett, ki-ki kénye kedve szerint beszélgethetett másik csapatokkal, zsűritagokkal.



A folytatásban a csapatok ketté váltak, az egyik részre szellemi, a másikra fizikai megmérettetés várt. Mivel az utóbbi izgalmasabbnak ígérkezett, azt követtem figyelemmel. A raktár előtt egy furgon és sok rekesz üdítő várta a versenyzőket. (Persze ez nem a karinapok, nem meginni kellett a rekeszek tartalmát.) Hogy a versenyzők testközelből is megtapasztalhas-sák a logisztikát, egy furgont kellett megpakolni rekeszekkel, majd egy kis pihenő után visszapakolni az eredeti állapotba. Természetesen a precizitás és a rakodás területén szerzett elméleti ismeretek itt is igen jól jöttek, hiszen 2 percük volt arra, hogy bedobálják a rekeszket, de úgy kellett őket elhelyezni a furgonban, hogy azok biztonságosan szállíthatóak legyenek. A pihenőre szánt idő csak arra volt elég, hogy a csapatok vegyenek egy mély levegőt, így a művükben való gyönyörködés nélkül kezdték el visszahurcolni az árut az eredeti helyére. Észrevételeim szerint egyik csapat sem találta el igazán, miként is volt az elhelyezve pár perccel azelőtt, de a narancsos Fanta és a Cappy gyümölcsle igen sok rokonságot mutat színében, így nem is csodálom. Szintén ennél a résznél ütött vissza kicsit a csupalány csapat (meg

volt egy majdnem csupalány csapat is, ahol az egyetlen fiú inkább a gondolkodást választotta) cukiságfaktora, mert – és azt hiszen ezzel nem okozok meglepetést –, kicsit nehezebben bírták a rekeszeket, mint a többi csapatból delegált kétszer akkora fiúk. Ugyan próbálták a fizikai hátrányukat kreativitással pótolni (pl. a rekeszek földön való csúsztatása), de a végig kedélyes és segítőkész szakemberekből álló zsűri végül a lány csapatok számára egy szorzót ígért kialakítani, így téve a versenyt igazságosabbá.

Akik a sport helyett a szellemi munkát választották, azoknak egy túrát kellett megszervezniük. 10 megrendelést három helyre kellett kiszállítani, számos paraméter figyelembevételével. (Például a jármű teherbírását, raklapok méretét, azt, hogy a fordulók száma, a károsanyag-kibocsátás a lehető legalacsonyabb legyen, és így tovább.) A terv megalkotása után modellezni is kellett azt, ehhez pedig rendelkezésre álltak dobozok, raklapok és kézi targoncák. Természetesen a szervezők itt is ügyeltek arra, hogy minél élethűbb legyen a helyzet: nem volt elegendő leszállítani az árut a megfelelő helyre, a csapatonként kiosztott felügyelők akkor vették át az árut, ha az megfelelően volt rakodva, és a szállítóleveleket is ki kellett tölteni. Ezt a részt sajnos már nem tudtam figyelemmel követni, de biztos vagyok benne, hogy semmivel sem volt kevésbé szórakoztató, mint az ezt megelőzőek.



Az eredményhirdetésen sem tudtam részt venni, de a kedves olvasók megnyugtatósára mondhatom, hogy az idén először megrendezett verseny dobogójának két felső fokára a mi karunk tanulói állhattak fel, és vihették el a pénzdíjakat. Emellett, ami talán még fontosabb, kivíthatták jövőbeli szakmájuk vezető képviselőinek elismerését, esetleges szakmai gyakorlati helyeket szerezhettek. Ezúton is ajánlom mindenkinek, hogy legyen figyelmes, és ha van rá lehetősége, vegyen részt szakmai megmérettetéseken, csapatversenyeken, hiszen nem csak a TDK az egyetlen lehetőség erre, az ehhez hasonló csapatmunka közben is nagyon sok hasznos tudást lehet szerezni. És közben akár még jól is érezheti magát az ember.

HAJDU
MARCELL



Spirit of Hungary - Fa Nándor hajója

A nagy vállalkozásokban sokszor fontos szerep jut a véletleneknek. Így volt ez akkor is, amikor valósággá vált az óceáni versenyzéshez való visszatérés gondolata és a hajóépítés ötlete is. Csupán annyi kellett hozzá, hogy Fa Nándor kikötői szomszédja egy szénszálgártással foglalkozó cég vezetője lett. Ezután egymást követték az események, elkezdődött a hajó tervezése, majd az építés.

A földkerülő vitorlázásban nemzetközi hírnévre szert tett Fa Nándor mondhatni polihisztor, mert nem csak hajós, hanem tervező és építő is egy személyben. A '80-as évek végén megtervezte, és saját maga építette meg az első magyar óceáni verseny vitorlást, az Alba Regia-t, és ezzel a hajóval több földkerülő versenyen is eredményesen vett részt. Az ő nevéhez fűződik a 60 láb hosszú, Budapest névre keresztelt vitorlás megalkotása is, ami saját kategóriájában kiemelkedőnek számított a kor versenyhajói között. A Spirit of Hungary-t azonban már nem egyedül tervezte, segítségére volt Déry Attila. A kivitelezés kezdetben a világhírű hajóépítő Paulovits Dénes gondozásában, majd később a Fa Hajó Kft. műhelyében zajlott. A hajótest szénszálas anyagból készült, szendvics szerkezetes és tisztán karbonszálas részekből áll, a terhelésnek és az igénybevételnek megfelelően. A héj több mint 2 tonna, de a teljes menetkész tömeg ennél jóval több, 8,5 tonna, ebből kevesebb, mint a fele a tőkesúly. Érdekes, hogy a modern tengeri verseny vitorlásoknak a „gyenge” pontjuk nem az árbóc, mert ennek a tervezése és gyártása ma már kiforrott, hanem a tőkesúly. Mivel a hajónak ez a része erősen befolyásolja a versenyképességet, nagy hangsúlyt fektetnek a tervezésére. Folyamatosan kísérleteznek új anyagokkal, szerkezeti kialakításokkal, ám ezek a korszerű megoldások nem mindig bizonyulnak tartósnak. Kevés elem készül külföldön, egyik ilyen a „penge”, mely a hajótesthez rögzíti a tőkesúlyt. A tervezés egy része Ausztriában zajlott, ahol a véges elemes modellezést és a fáradásos törésvizsgálatot végeztek, maga a gyártás pedig Angliában, ahol kovácsolt acélból készítették el ezt az alkatrészt. A tervezésnél az elsődleges



szempont a tartósság volt, ezért is vizsgálták ilyen aprólékosan a leginkább igénybevett részeket, de ettől függetlenül a vitorlásban sok innovatív megoldást találunk. A hajó kialakításánál a tervezők azért nem kaptak teljesen szabad kezet, hiszen figyelembe kellett venni a bonyolult, több száz oldalas versenyszabályzatot. Ez elsődlegesen a biztonságot és a fair play-t tartja szem előtt, a versenyképességet befolyásoló tényezőket leginkább közvetve írják elő. Csak néhány pontot említve: meghatározzák az ütköző zóna szilárdságát, és az előírásoknak megfelelően a vízre bocsátás után borulási tesztet is kell végezni. A teszt során daruval felborítják a vitorlást, majd a hajósnak egyedül kell újra felállítani, de ezen kívül még sok más szempontnak és szabálynak kell megfelelni. Hasonlóan fontos része egy tengeri vitorlásnak a fedélzeti berendezése, a különböző meteorológiai és helymeghatározó rendszerek. A legtöbbben ma már nem sextánszal tájékozódnak, hanem GPS alapú rendszerekkel. A magyar versenyvitorlázónak az első tengeri útján azonban még nem állt rendelkezésére ilyen technológia: a csillagok alapján tájékozódott.

A sok támogató eszköz ellenére továbbra sem veszélytelen vállalkozás körbehajózni a Földet, főként az egyszemélyes versenyek követelnek nagy tapasztalatot és szaktudást. Sok múlik a meteo taktikán, vagyis azon, hogy az időjárási körülményeknek megfelelően választották-e meg a hajózási stratégiát, vagy a szellemi és fizikai állóképességen, mert ha a helyzet úgy kívánja, akkor adott feladatokat el kell vé-

gezni és csak legfeljebb 20 perces intervallumban lehet aludni napokig. A legveszélyesebb déli vizeken is fontos a biztonság: ha jéghegyeket észlelnek a szervezők, akkor módosítják a verseny útvonalát. Abban az esetben is elterelik a mezőnyt, ha nagy erősségű viharok alakulnak ki, de ennek ellenére nem ritka az sem, hogy a versenyzők 50-55 csomós szélben vitorláznak, ami már 100km/h feletti, orkán erejű szél.

Az elkövetkező néhány év Fa Nándor és hajója számára a tesztelésről és az összeszokásról szól majd. Április végén megtörtént a kihajózás, és már zajlanak az első tesztvitorlázások Olaszország partjai mellett. Fő cél a 2016-os Vendée Globe-on való részvétel, amelyet a vitorlázás csúcsának tartanak, mert ez egy megállás és külső segítség nélküli szülő vitorlás verseny, amely több mint 100 napig tart. De addig is 6-8 versenyen részt vesznek, melyek közül 4 transzatlanti, 2 földkerülő és 2 rövidebb. Ezek a versenyek azt a célt szolgálják, hogy a vitorlás minél tökéletesebb és gyorsabb legyen. Könnyen lehet, még sok módosítást kell ahhoz végrehajtani, hogy a rajthoz álláskor a hajó teljesen felkészített és versenyképes állapotban legyen.



FEHÉR
BÁLINT



Centenáriumát ünnepli az SMS Szent István csatahajó

Idén 100 éve bocsátották vízre az Osztrák-Magyar Monarchia legnagyobb hadihajóját, melyet később egy dicsőséges hadművelet közepette ért el a tragikus vég.



Az 1900-as évek elején a haditengerészet akkori parancsnoka, Montecuccoli gróf szorgalmazta a flotta fejlesztését. Az országgyűlés végül elfogadta a javaslatot, és megajánlott négy csatahajó megépítéséhez szükséges pénzösszeget.

A munkával a Ganz és Társa Danubius Gép-, Waggon- és Hajógyár Rt.-t bízták meg. A megépítendő hajók dreadnought típusúak voltak, melyek akkoriban a legkorszerűbbnek számítottak. A kezdetben még csak VII-es tervrajzszámúnak nevezett Szent Istvánt Fiumében építették, ahol új sólyateret kellett kialakítani, mert a korábbi nem volt elég nagy egy ekkora monstrum kivitelezéséhez. A gyár rajzpadlásának fekete padlójára rajzolták le az egyes elemeket életnagyságban. A Szent Istvánnak a vele egy időben épített három hajó négy csavartengelyével szemben csak kettő volt. Megkülönböztette társaitól az is, hogy az első kémény köré egy olyan platformot konstruáltak, amely a parancsnoki hídtól egészen a hátsó kéményig tartott. A 12 darab Babcock-Wilcox kazán és a két AED Curtis típusú turbina 26 400 lóerős teljesítményt és mintegy 20,4 csomós (38 km/h) maximális sebességet biztosított. Az ünnepélyes vízrebocsátásra 1914. január 17-én került sor, ezt egy újságíró így öröközte meg: „A hajókolosszus lassan, azután egyre gyorsabban csúszni kezdett, majd nagy csobbanással vízbe ért”. Az ünnepségen gróf Tisza István miniszterelnök és Anton Haus tengeri nagyság is részt vett. Mária Terézia főhercegnő keresztelte meg a hajót és az alkalomból egész Fiumét feldíszítették. A tengeri nagyság jelentette Ferenc Józsefnek a jó hírt, aki válaszában büszkeséggel beszélt a szorgos munka eredményéről. Szokás volt ilyen jeles eseményeken, hogy az uralkodóház is képviselteti magát, legalább

a trónörökösnek, Ferenc Ferdinándnak meg kellett volna jelenni. Ám ő tüntetőleg távolmaradt az eseménytől, ezzel fejezve ki a magyarok iránt érzett gyűlöletét. A korabeli sajtóban nem jelent meg, de volt egy baleset is a vízrebocsátáskor. Amikor a vasmacskát leengedték, hogy a vízbe érkező hajót megfékezzék, a horgonylánc vége eltalált két dokkmunkást, egyikük bele is halt a sérülésébe.

Ez volt a K&K (császári és királyi) hadsereg első nagy hadihajója, mely magyar földön, magyar szakértelemmel, a magyar ipar által és részben magyar alapanyagokból készült. A lövegeket és páncélanyagokat a Skoda szállította. Időközben kitört a világháború, sürgősen be kellett volna fejezni a legyártást, de a háborús anyagihiány és az építők gyakorlatlansága miatt csak 1915. december 23-án lépett hivatalosan szolgálatba. Először Póla légvédelmében vett részt és itt is átlomásozott. 1916. december 15-én IV. Károly látogatott a fedélzetre, majd egy év múlva II. Vilmos német császár is tiszteletét tette a hajón. Sokáig csak lögyakorlatokra vezényelték ki, ám 1918-ban nem kisebb feladat várt rá, mint lerombolni az Otrantói-szorostól felállított tengerzárát. Ennek előzménye az volt, hogy Horthy Miklós ellentengernagy 1917. május 15-én cirkálókkal szétverte Otrantónál az antant hajóhadat, így ragadt rá az Otrantói Hős megnevezés. A központi hatalmak szempontjából fontos volt egy nagy csapást mérni az antantra, mert így volt esély a békétárgyalások megkezdésére és esetleg a háborúból való kilépésre. Az időközben újjászervezett és meg erősített hajózárat immár a Szent Istvánnal és több másik csatahajóval akarták megtámadni. A terv az volt, hogy a cirkálókkal meglepik és kicsalják a szorosból az ellenséget, egyenesen a 305 mm-es ágyúkkal és 533 mm-es torpedóvetőkkel

felszerelt Szent István karjaiba. 1918. június 9-én, 22 óra 25 perckor elindultak Póla kikötőjéből. Egy 700 km-es utat kellett volna megtenniük, hogy Otrantóhoz érjenek, ám a Permuda-szigettől délkeletre egy olasz felderítőhajó észrevette a közeledő flottát és június 10-én hajnali fél négykor 2 torpedóval eltalálta a Szent Istvánt. A lövedékek a jobb oldali első és második kazánházat találták el. A robbanás átszakította a válaszfalat, így már menthetetlen lett a helyzet, egyébként a léket még be tudták volna tömni. A közel 1100 fős legénység minden erejét megfeszítve próbálta megmenteni a hajót, de nem jártak sikerrel. A Tegetthoff (a Szent István testvérhajója) megpróbálta elvontatni, de a karvastagságú kötelek úgy szakadtak el, akár a hajszálak. 6 óra 12 perckor teljesen elsüllyedt a habok között és közel 110 ember vesztette életét a mentés közben. Filmre vették, ahogy a hatalmas testet elnyeli a tenger. Egy, a Tegetthoffon szolgáló tiszt jelentésében elmondja, hogy borzalmas látvány volt végignézni, ahogy a Szent István legénysége halálusát vív. Először nem is hitte el, hogy süllyed a hajó, aztán amikor látta, hogy patkányok úsznak ki az oldalra dőlt hajóból, akkor már tudta, hogy nagy a baj. Június 10-én Horthy Miklós, a hadiflotta főparancsnoka visszavezényelte a hajókat a pólai kikötőbe. Ezzel megghiúsult az a terv, hogy kitörjenek a Földközi-tengerre a központi hatalmak.

Sajnos a Szent István nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, mindössze 937 napon volt szolgálatban. Hiába volt a valaha gyártott legnagyobb magyar hadihajó, hiába volt ötször nagyobb, mint bármelyik az SMS („Seiner Majestäts Schiff”, azaz „Őfelsége hajója”) kötelékébe tartozó darab, a víz könnyörtelenül elnyelte, mintha csak egy csónak lett volna. Semmi sem veheti el azonban azt a büszkeséget tőlünk, hogy eleink képesek voltak ennek a csodálatos és egyedülállóan grandiózus hajónak a megalkotására.



ZEITLER
MÁTYÁS



A Szakkollégium májusi programjai

Az áprilisi viszonylagos „nyugalom” után (már amennyiben a hajtányversenyt annak lehet nevezni...), a szakkoli háza táján májusban újra besűrűsödnek a programok.

► Közlekkart

Elsőként május 18-át kell bevésnie a naptárba az egyszeri közlekesnek, és ugyanazzal a lendülettel írja is oda mellé: „KÖZLEKKART, 0. futam (G1Kart Center)”. A szervezők reményei szerint hagyománnyá vagy talán pontosabb szóhasználatlálva bajnoksággá váló ötletnek ez lenne a „próbaköre”, melynek során mind a versenyzők, mind a szervezők, mind pedig a nézők megtapasztalhatják az igazi verseny hangulatát, kihívásait, így a jövő félévben már egy javított versenysorozat indulhat. Márpedig nagy valószínűséggel indulni is fog, ugyanis már a jelentkezés első időszakában többszörös túljelentkezéssel szembeütköz a szervezők. Tehát kereslet – jelenleg – van rá bőven, de ez a lelkesedés a következő félévre is maradjon meg ám!

És akkor pár szó a mostani versenyről: vasárnap este 8-tól kezdődik 32 lelkes pilótával, akiket először súly szerint bontanak négy 8 fős csoportra. Mindezek után a csoportok futnak egy 8 perces időmérőt és egy 10 perces rendes futamot. Mind a négy csoportból az első négy helyezett jut tovább, akiknek lehetőségük lesz újra a volán mögé ülni két, 10-10 perces futam erejéig. A verseny alatt természetesen a nézők sem unatkoznak majd, ugyanis a szurkolás izgalma mellett a sörfogyasztás élvezetét is magukénak tudhatják!

► Audi gyárlátogatás

Biztos vagyok benne, hogy az Audit senkinek sem kell bemutatnom: aki a karra jár, bizonyára tisztában van a cég profiljával, gyártmányaival, jelentőségével, helyével a ma autóiparában, és megkockáztatom, hogy még a magyar nemzetgazdaságban betöltött, a GDP-t jelentősen növelő szerepével is. Ennek a cégnek a győri gyáregységét látogatja meg a szakkollégium május hónap utolsó keddjén, 27-én. Az utazást –

természetesen az egyénileg választott mód mellett – egy közös különbusz hivatott megoldani, amely reggel hétkor indul a szokásos helyszínről, a K épület főbejáratától. A nap folyamán a csapat a gyáregység szerszám- és megmunkáló részét, valamint a karosszériagyarat keresi fel, és természetesen belekóstolhatnak, hogy milyen is igazi audis dolgozóként az üzemi konyhán ebédelni.

► ZF gyárlátogatás

Ez a cég talán kevésbé ismert, így nem tűnik haszontalannak, ha a programismertetést egy kis bemutatással kezdem.

Pár adat a cég jelentőségéről: a ZF ma a hajtás- és futóműtechnika világcége 121 termelővállalattal 26 országban. 2012-ben a csoport, mintegy 75 ezer munkatársával 17,4 milliárd euró árbevételre tett szert, kutatás-fejlesztésre pedig több százmillió eurót áldoz minden évben. Az autóiipari beszállítók rangsorában a ZF az első 10 között van a világon. A vállalatot 1915-ben alapították léghajók és járművek váltóinak fejlesztésére és gyártására, eleinte azonban még csak fogaskereket és hajtóműveket állított elő a Zeppelin léghajókhoz (innen ered egyébként a cég neve is: Zahnradfabrik, azaz fogaskerék).

A cég az alapítás óta folyamatosan növekedett, különböző vevői számtalan járművét látta el kezdetben hajtástechnikával, ma pedig kormányrendszerekkel, differenciálművekkel és tengelyekkel is. A cég ügyfeleinek sorában szerepel például az Aston Martin, BMW, Maserati, MAN vagy a Mercedes-Benz. Érdekesség – bár nem közlekedésmérnöki szempontból –, hogy a cég 93,8%-ának a Zeppelin Alapítvány a tulajdonosa, amelyet viszont Friedrichshafen városa kezel (Körülbelül ilyen lenne, ha az Audi Győr város tulajdonában állna – csábító gondolat!).

A cég magyarországi leányvállalata, a ZF Hungária Kft. 1995-ben alakult, a patinás Csepel Autógyár utódaként. Az egri üzem termékpallettája

folyamatosan bővült, így jelenleg 115 000 sebességváltót gyártanak évente, amelyeket kis és nagy haszonjárművekbe, ill. autóbuszokba építenek be a megrendelők, többek között a Leyland, a Volvo, a Renault, a MAN, a Scania és a Nissan. A váltókhoz szükséges alkatrészek egy részét, elsősorban a fogaskerekeket és a tengelyeket ők maguk állítják elő a Junker, Samputensili, KAPP, Liebherr, Pfauter félautomata megmunkáló központokkal, és a Siemens vezérlésű CNC megmunkáló gépekkel. Hőkezelésüket saját, nagy kapacitású hőkezelő üzemükben végzik Aicheilin gyártmányú tolokemencékben. A leányvállalat 2011-es bevétele több mint 200 millió euró volt.

És akkor következzen a lényeg: május 30-án a kar hallgatóinak is lehetősége nyílik megismerlni az ott folyó munkát egy érdekesnek ígérkező üzemlátogatás keretében. Az út részletei még pontosításra várnak, de ha figyelmesen követed a szakkollégium Facebook-oldalát és honlapját, akkor nem kell félned attól, hogy bármiről is lemaradsz!

És ezekkel a karakterekkel be is fejeződik a szakkoli e féléves utolsó Köz hírből megjelent ajánlója, de ne búsuljatok, mert már megkezdődtek a következő félév programjainak előkészületei, és bár még csak a körvonalak látszódnak, annyit már lehet tudni, hogy jövőre a szokásos látogatások mellett lesznek vadonatúj és a feledés homályából fiatalos lendülettel visszatérő rendezvények is! Szóval legyetek résen, és figyeljétek a szakkollégium Facebook-oldalát és honlapját nyáron is!

**STRAUSZ
PÉTER**



Skyblue: a megújulás színe

Néhány hónapja új szín jelent meg a budapesti városképben, ez pedig nem más, mint az égszínkék. Ez lett az új és a használtan beszerzett buszok színe, amelyek lényegesen megfiatalították a fővárosi járműparkot. Hogy kik ők és honnan jöttek, azt a következő hasábokból tudhatjuk meg.

A fővárosi autóbusz-közlekedésében legutóbb 2005-ben történt lényeges fiatalítás. Ekkor kerültek állományba a Volvo 7700-as csuklósok, azóta pedig az átlagéletkor csak nőtt. Voltak vezetők, akik naivan egyszerre akartak 1100 autóbuszt lecserélni, és voltak, akik kútba ment tenderekkel próbálkoztak. A megoldás végül több összetevőből alakult ki. A BKV belefogott még jó állapotú, más európai város által selejtezett buszok vásárlásába, a frissen megalakult Budapesti Közlekedési Központ pedig fokozatosan egyre nagyobb elvárásokkal pályáztatta a közszolgáltatást, ezzel bevonva több szolgáltatót is.

► A tulipános elősereg

A használt buszok sorát a 2009-ben Brüsszelből beszerzett, holland gyártmányú Van Hool AG 300-as alacsonypadlós csuklósok nyitották. A járművekre akkoriban nem költöttek



sokat, színük is megmaradt: brüsszeli sárga-kék és narancs-szürke. A buszok azóta is a délpesti közlekedést erősítik, nemrégiben megkapták világoskék színezésüket, valamint utasterük is lényegesen megújult, flottaszínűvé vált.

A 32 db csuklós után szerzett jó tapasztalatokon felbuzdulva 2011-ben újabb 13 db szóló (Van Hool A300) jármű beszerzéséről döntöttek, melyek a holland Nijmegen városából érkeztek.

A szóló Van Hoolok nem csak a dízelparkot erősítik: 37 db CNG hajtású busz is megjelent, Debrecen után Budapesten is, melyeket áprilisban adtak át az utazóközönségnek.

► Tarka Merci száll virágra

A BKV második ütemben szóló Mercedes-Benz Citarókat vásárolt, méghozzá 30 darabot. A legtöbb Frankfurtból és Berlinből érkezett, de a flottát szó szerint színesítették salzburgi, mallorcai, ponferradai és oszlo példányok is. A buszok honosítását ezúttal is a VJSZ Kft. végezte volna, de a BKV úgy döntött, hogy a 37-es és a 28-as villamosok pályarekonstrukciója miatt elsőként villamospótló szerepkörben kell őket

hadba fogni. Persze ezután, ahogyan az történni is szokott, kiment a fejből a további háziassítás gondolata, és rengetegféle színösszeállításban munkába is álltak. Végül ez volt az utolsó csepp abban a bizonyos pohárban a „skyblue projekt” előtt, mert már maguk az utasok sem tudták, vajon felszállhatnak-e az érkező járatra vagy sem.

Európa legkedveltebb típusa, a Citaro végül nem állt meg 30 darabnál. Először a VT-Transman vásárolt 4 darabot Frankfurtból, majd a BKV vett újabb tízet Frankfurt és Oslo városából vegyesen.

► Ismerős arcok

A Volvo 7700-as szériáját talán senkinek sem kell bemutatni. A BKV 2005-ben alaposan bevásárolt belőle, majd a kiskörút felújítása alatt is néhány genfi 7000A is megjelent, melyeket a Nógrád Volán (bár BKV kontóssal ugyan, de) ideiglenesen üzemeltetett csak, két éve viszont egy használt buszokkal foglalkozó vállalkozás telephelyén újra megjelentek a svájci buszok. Bár Pécs városa is szóba került az üzemeltetést illetően, végül a BKV csapott le az alacsonypadlós járművekre. A villamospótlásról ismert példányok sorozatos meghibásodásai alapján sokan tartottak ezektől a buszoktól, ám a nagy felújítást követően úgy gondolom, mindenki megnyugodhat, sikerült belőlük korrekt buszokat faragni.

Nem csak 18, hanem 12 méteren is teljesítenek a típuscsalád használt tagjai a fővárosban, méghozzá két ütemben. Az első adag szóló Volvo a holland Veldhoven városából költözött Budapestre, míg pár hónapja Debrecen városa jelezte hozzájárulását: az új 2-es villamos indításával felszabaduló 15 db, Volvo-Alfa Cívus 12-es fantáziánévre hallgató, a 7700-as családdal megegyező licenc alapján Székesfehérváron gyártott buszát tudja tartós bérletbe adni a BKV Zrt-nek.

► Az északi légións

A messzi Dániából, Koppenhága városából érkezett a 8500-as Volvo-Aabenraa. Ezek a járművek voltak az utolsók, amelyek a Volvo dán üzeméből gurultak ki, és kitűnő műszaki állapotban érkeztek a fővárosba. A külvárosi vonalakra került buszok kifejezetten jól bírják az emelkedős szakaszokat, ezért a transmanos dolgozók meg is becsülik az állomány mind a 19 darabját.

► Made in Hungária

Az új fővárosi buszüzemeltetési modellbe a hazai gyártók is beszálltak. A Magyar Autóbuszgyártó Kft. Ikarus V187 típusú csuklós busza

tartós bérletben tesz szolgálatot a 7-es vonalán. Néhány hónapja azonban meglepő fordulat következett be: a BKV Zrt. aláírt egy gyártási együttműködést a céggel, így a járművek végösszeszerelését a BKV végzi majd el saját üzemében.

A másik front a Vár, amely még mindig vár az új midibuszaira. Addig, ameddig nincs, a BKV üzemelteti az egyik, egykori Ikarus dolgozók által tervezett és gyártott S91-es prémium minőségű midibuszt, melyet a gyártónak már számos európai városba sikerült eladnia. Az újra befuccsolt midibusz-tenderen egyébként több szolgáltató is az S91-es típust jelölte meg járműként.

► Nullkilométerrel a fiatalodás felé

Tavaly májusban a Hősök terén ünnepeltük 75 szóló és 75 csuklós Mercedes-Benz Citaro C2 típusú autóbusz forgalomba állását, melyek hamar elnyerték a budapesti utazóközönség tetszését. A buszok városszerte forgalomba álltak, és sok-sok helyen váltották öreg, 15-20 év feletti kollégáikat. A VT-Arriva tapasztalatai ez idáig jók, a kamerarendszer pedig már több tucatnyi esetben bizonyította, hogy az új buszok a közbiztonságot is javítják.

A tavaly május után érkezett az idei is, amikor újabb 167 autóbuszt köszönhetünk az égszínkék flottában. A csuklósok a Rába által forgalmazott, lengyel gyártású Volvo 7900-asok, míg a szólók az MAN szintén lengyelországi gyárából érkezett Lion's City A21 típusai. Előbbiből 61, míg utóbbiból 106 darab kerül az utakra. Ezen járművek a Volánbusz üzemeltetésében az agglomerációs közlekedést emelik lényegesen magasabb színvonalúra az eddigienél.

► Hova tovább?

A 2014-es BUSZEXPO nevezetű rendezvényen, Zsámbékon, a fejlesztési miniszter a BKK-val közösen jelentette be, hogy 2018-ig Budapest valamennyi busza környezetbarát, alacsonypadlós és modern lesz, erre pedig igyekeznek minden lehetőséget és anyagi forrást biztosítani. Az eddigi eredmények mindenesetre magukért beszélnek, hiszen a meghibásodások miatti járatkimaradás a korábbi 5-7%-ról most már tartósan 1% alá csökkent.

STEFÁN
PÉTER



DTM kezdőknek

Deutsche Tourenwagen Masters, vagyis Német Túraautó Bajnokság. Június elejéhez közeledve valószínűleg egyre többet fogunk erről a sorozatról hallani, hiszen a kis hazánkba látogató neves világversenyek közé ismét csatlakozik a DTM. Bizony, ismét, ugyanis 1988-ban már egyszer ellátogatott hozzánk a széria, mely azóta többször is gyökeresen megváltozott, sőt egy időre meg is szűnt.

► Becsomagolt formaautók

Az átalakulás mértékét mi sem jelzi jobban, hogy akkoriban még lényegében utcai autók lettek átalakítva versenyzésre, ma pedig már tulajdonképp burkolat alá bújtatott formaautókról beszélhetünk. A versenygépek vázát, akárcsak a Forma-1-ben, itt is szénszálas önhordó karosszéria biztosítja. Erre a monocoque-ra van felerősítve a motor, bukókeret, energiaelnyelő elemek, hátsó szárny, a kettős keresztlenlgőkaros futómű és lényegében minden, ami az autókra található.

Az 1110 kg-os minimumsúlyú autókat 4 literes, az autó orrában elhelyezett V8-as motorok hajtják, melyek maximum fordulatszáma 9000 rpm. Így a motorok kb. 500 lóerőt és kb. ugyanennyi Nm-nyi nyomatékot képesek leadni. Ezt az erőt egy hatsebességes szekvenciális váltó hivatott továbbítani a hátsó kerekek irányába. A váltókhöz 11 féle áttétel van az évad során, melyekből a mérnökök a pálya karakterisztikájához megfelelő 6 fokozatot választhatnak ki minden versenyhétvégére.

Hogy a sorozat költségei ne szorjanak el, az autókat felépítő több mint 5000 alkatőelemből 50-et is meghaladó olyan szabványos alkatrész van, melyeket mind a 3 gyártónak kötelező használniuk az autókban. Ilyen alkatrészek például a kuplung, váltó, hátsó szárny, motorvezérlő, fékek, de még a benzintartály, a monocoque és a hozzá tartozó bukókeret is egységes. Szintén nagyon fontos, hogy egy gumiszállítója van a szériának. Ezek a szabványos alkatrészek mindamelllett, hogy jótékony hatással vannak a csapatok költségvetésére, kiegyenlítik az erőviszonyokat is a márkák között, nem sok teret hagyva a fejlesztőmérnököknek – ezáltal lényegében minden fejlesztési lehetőség az autók aerodinamikájára redukálódik. (Érdemes egy pillan-

tást vetni például az autók visszapillantó tükreire, melyek mindegyik márkánál más és más formájúak, és végletekig precízen megtervezettek.) Ezen aerodinamikai fejlesztések (és persze egyéb technikai specifikációk) összességében rendkívül jól tesznek az autók megjelenésének, hiszen minden szubjektívítés nélkül kijelenthető, hogy ezen versenyautók a motorsportok legszebbjei közé tartoznak.

► Rajttól a célig

Egy versenyhétvége lebonyolítása és a verseny szabályai – habár a sorozat nem FIA rendezésű – rendkívül hasonlóak a Forma 1-ben megismertekhez. A versenyhétvégéken először pénteken gurulnak a pályára az autók, egy rövid roll out formájában, majd szombat délelőtt van egy szabadedzés, nem sokkal utána pedig következik a három részre osztott kvalifikáció. Az időmérő során az első körben 18, a második körben pedig 8 pilóta jut tovább a soron következő szakaszba, végül pedig a harmadik, egyben utolsó részben dől el a pole pozíció sorsa. A versenyhétvége a vasárnap megrendezendő futammal zárul, ahol egy installációs kör megtétele után álló rajttal indul neki a mezőny a kb. 170 km-es versenytávnak. A versenyek során minden autón egy kötelező kerékcserét kell végrehajtani, viszont a tankolás néhány éve már itt is tilos. 2013-ban a DTM-ben is bevezették az eredetileg F1-ben megismert DRS-t, mely rendszer a hátsó szárny elektronikus állításával segíti az előzéseket, annyi módosítással, hogy itt már 2 másodperces különbség is elég a használatához. Idén mutatkozik be a túraautó-vb-ről már ismert súlykompenzációs rendszer: az eredmények függvényében mindegyik márkautó 10 kilóval nehezebb vagy könnyebb lehet, mint a gyári minimumsúlyuk.

► 23 pilóta, 13 nemzet, 7 bajnok

Persze nem csak az autók technikája és a versenyhétvégék lebonyolítása ennyire magas szintű, a pilótákra sem lehet panasz. Találhatóak többek között vérbeli DTM-es sztárok (Mattias Ekström, Timo Scheider), Forma-1-ből át- vagy visszanyergelt pilóták (Paul di Resta, Timo Glock, Vitaly Petrov), reményteljes újoncok (Paschal Wehrlein, Adrian Tambay), de még WTCC bajnoki bronzérmes pilóta is (Augusto Farfus). Az elmúlt tíz évben nyolc különböző pilóta lett bajnok, közülük heten pedig idén is emelik a versenyek színvonalát, köztük a címvédő Mike Rockenfeller. Összesen 23-an veselkednek neki három márká színeiben (BMW, Audi, Mercedes) a 10 helyszínből álló szezonnak. Az első és utolsó versenyt hagyományosan a Hockenheimringen rendezik meg május elején és október közepén, közte pedig további nyolc helyszínre látogat el a mezőny, Németországon és hazánkban kívül még Ausztriába, Oroszországba valamint Kínába. A DTM terjeszkedik, és egyre inkább nemzetközivé válik, ennek további eleme a kínai futam mellett, hogy a japán SuperGT bajnokság is átvette a DTM szabályrendszerét, illetve a közeljövőben szeretnének egy amerikai bajnokságot is indítani.

► Június 1.: Hungaroring

Hazánkban május 31-től június 1-ig látogatnak el, és bár pontos időterv még nem ismert, de azt már lehet tudni, hogy a Forma-3-as Európa Bajnokság és a német Porsche Carrera Kupa is a program részét képezi majd. A jegyárak kb. az F1-es és WTCC-s jegyek között vannak, a legolcsóbb a futam napjára 13 euróba kerül, míg a legdrágább kombinációért 54 eurót kell fizetni a helyszínen, de ez már a rendezvény mindhárom napjára szól, és a paddockba is belépési lehetőséget biztosít. Aki tud, az mindenképp látogasson ki május végén - június elején a Hungaroringre, hiszen biztos, hogy rendkívül parázs és látványos test-test elleni csatákban lehet majd része, a páratlan hangulatról nem is beszélve. Akinek pedig nincs lehetősége a helyszínen drukkolni, az se csüggedjen: az M1-en az összes versenyt megnézheti élőben.

TARCSAI
ROLAND



Kéthetente új csodák

Apa, az mi? – kérdezte a kisfiú nagy szemekkel, amikor meglátta a Jaguart. Nem múzeumi állapotú volt, ami csillogva áll egy kordon mögött. Itt-ott megjelent pár rozsdafolt a festék alatt, de gurult, pöfékelt, és a kisgyerek úgy csodálta, mintha ő lenne a kisvakond a mesében. Pedig ez a valóság, pontosabban három szombati autós esemény története. Nincsenek ragyogó fények, se táncoslányok, vagy hangos zene: csak kocsik, jó társaság és minden jármű mellé egy-egy külön sztori, amiért érdemes szóba állni a sofőrrel.

► Parkoló parádé

Több mint egy hónapja, március 29-én rendezte meg a Totalcar az első Parkoló Parádét a Hungexpo területén. A napos szombat délutáni szabadtéri esemény lényege három gondolatban foglalható össze: „gyere el, ingyen van, bármivel jöhetsz.” Már maga a helyszínválasztás is jóra sikerült: egy nyílt, tágas parkoló, több száz férőhellyel, néhol fákkal árnyékolva. Tömegközlekedéssel sem esett ki a véráramból, mert a Keletitől sűrűn járnak oda vonatok, és csak öt perc a menetidő, de épp eléggé kint van, hogy ne érezzük a város zsúfoltságát.

A kapun belépve egyből komoly nehézségbe ütköztem: Merre induljak? Mint később kiderült, ez a kérdés itt teljesen irreleváns, hiszen ez nem egy statikus múzeum. Hiába mentem körbe óramutató járása szerint, mire visszaértem, legalább két tucat autó jött be az utcáról, és parkolt le valamelyik ritkaság mellett.

A száznál is több kocsi főképp az európai piacot vonultatta fel: mind a nyugati márkák, mind a vasfüggöny túloldala kitett magáért. Még a Mr. Bean sorozatból ismert háromke-rekű, a Reliant Robin testvérmodelljeiből is megjelent kettő a látogatók örömére.

Amerika úgy jött el, ahogy reméltem: Gran Torino és Mustang képében. Természetesen mindenki körbejárta őket, hiszen egyet is ritkán lehet látni az utcán, hát még egymás mellett kettőt! Bezzeg az új, szinte szalonból kigurult Infiniti sportkocsit nem sokan nézték meg.

A szívemhez a japán autók állnak közel, így hamar kiszúrtam egy Toyota Tercelt. Nem volt akkora felhajtás körülötte, nem egy szembetűnő autó, mégis megvan a saját története. Amint elkezdtem fotózni, a sofőr egyből odajött, és egyből mesélt: első autónak vette, és bár nem muzeális darab, hiszen Skoda 120-as lökhárító van hátul, mégis korához képest jó állapotban van. Egy Swift fenntartási költségéből elmegy, rémegyszerű, és megbízható.

► Parkoló parádé 2

Az első rendezvény annyira jól sikerült, hogy két héttel később, szintén szombat délután megrendezték, a második Parkoló Parádét. Még több jármű, még több ember, ugyanaz a szellemiség. Mintha csak a Margitszigetre jöttek volna ki, úgy özönlötték el a parkolót a fiatal párok és kisgyerekes családok. Nem is csoda, hiszen sok-

kal több ritkaság és szépség került elő a garázsok mélyéről, mint az bárki hitte volna.

Pedálos moszkvics, Nissan Silvia, sőt, még egy kabrió Swift is felbukkant a járművek között. Tökéletesre restaurált Wartburgot csodált a nép, áhítozva járta körbe a Lancia sportkocsikat, vagy csak szemügyre vette a Chevrolet terepjárót, amelynek oldalsó ablaka a melllette lévő BMW teteje fölött kezdődött.

Egy órával a nyitás után még mindig percenként jöttek a bejáraton a szebbnél szebb kocsik. Ebből is látszik, hogy mekkora igény van egy ilyen típusú, mindenki számára nyitott, és ingyenes rendezvényre. Ismét egy felejthetetlen élménnyel, és jó sok képpel távoztam.

► Oldtimer Premier

Ismét eltelt két hét, és április 26-án már megint egy autós rendezvényen találtam magam. Ezúttal a helyszín a Premier Outlet volt, ami sokkal nagyobb utazást jelentett azoknak, akik tömegközlekedéssel akarták megközelíteni. Az egész napos rendezvény sokkal komolyabb szervezés volt, konkrét programokkal, bemutatókkal.

Nem utolsó sorban mágnesként vonzotta a ritkaságokat. Négy Delorean tért vissza a jövőbe, Martin McFly és a Doki társaságában. Persze nem hiányoztak a szükséges díszítőelemek sem: vekkeróra, „mentsük meg az óratornyot” szórólap, Sports Almanac, és Mr. Fusion reaktor. Mindez körbejárhatóan, és megtagogathatóan.

Szép számban képviselték magukat a Ford Caprik, némelyik igényesen tuningolva, mások gyári állapotban, de egy közös mindegyikben volt: a gazdáik törődtek velük.

A borús felhők még délelőtt elérték a rendezvényt, ami így egy rövid időre félbe is szakadt, de amint továbbálltak a felhők, visszajött a parkolóba a tömeg. A bátrabbak Babetta szalomon versenyre nevezhettek, közben a színpadon mentős bemutatót tartottak, hogyan kell baleset esetén elsősegélyt nyújtani.

Nyíltak a motorháztetők, előkerül egy elektromos Lada. Hivatalosan lepapírozva, rendszámosan. A csomagtartót kitöltötte az akkupakk, de szokatlan módon a váltót egyszerűen benne hagyta a tulaj, és egyenesen ráépítette a villanymotort.

Ahány ember, annyi autó, annyi történet. Egy egésznap is kevés lenne mindet végigjárni. Legalább a következő szombatra is marad valami. További képekért keresd a Köz hír blogot!



MÁCSAI
DOMONKOS



Zene



► Sun Kil Moon: Benji

Amikor csak tehetem, az aktuális lelkiállapotomhoz igazítom az itt kiválasztott lemezeket – vagy fordítva, az éppen kiszemelt album determinálja az élethez való viszonyomat ideig-óráig. A San Franciscó-i Sun Kil Moon folk zenekar legújabb albumával gondban vagyok: érzékeny pillanatomban talált meg, mégis olyasmiről szól, amivel – remélhetőleg – még húsz évig nem tudok azonosulni.

A több mint egy órás albumon egy 46 éves, megtört hangú férfit hallunk (Mark Kozelek), ahogyan gitárkísérettel a hátralevő ideje tükrében vesz egy nagy levegőt, és elszámol az eddigi életével. Ez azonban nem a klasszikus értelembe vett kapuzárási pánik, hanem annak a boldog lezárása. Kozelek nem a családalapítás nyűgéről beszél, hanem szeretettel és büszke elismeréssel vállon veregeti az édesapját (I Love My Dad). Nem a saját elhibázott életéről regél, nem próbálja újraélni elveszett álmait, hanem azokba kapaszkodik, akik még mellette állnak. Könnyfakasztóan retteg az anyja elvesztésétől (I Can't Live Without My Mother's Love). Nem szenzációhajhásztattól vezérelve beszél egy közelmúltban történt iskolai lövöldözésről, hanem mert egy rajongója kívánságát teljesíti. És igen, beszél, mert ez nem költészet, hanem kőkemény, önelemző próza.

A lemez központi témája és összetartó ereje a halandóság gondolata. Több dal tárgya közeli rokonok, ismeretlen másod-unokatestvé-

rek, barátok, vadidegenek élete és értelmetlen halála. Minden karaktert a szerző együttérzése, haláltól való félelme köt csupán össze; dalban emléket állítva próbál szembenézni az elkerülhetetlennel. A legsokkolóbb megjelenése ennek az önterápiának a Richard Ramirez Died Today of Natural Causes című gondolatfolyam, amiben Kozelek egy vele egykorú, váratlanul elhunyt sorozatgyilkossal méri össze saját vélt vagy valós egészségügyi problémáit.

Szintén összekötő kapocs a dalokban az emberekhez való viszony. A szerző mindenkittől bocsánatot kér és mindenkinek megbocsát; a negatív figurák ábrázolása minden szubjektivitástól mentes. A végszót a Led Zeppelin koncertfilmjéről szóló dal adja meg; ebben számot vet alapjellemeivel, gyengeségeit elfogadva készül az utolsó évtizedekre, majd megígér egy baráti látogatást az őt 22 éve először leszerződtetett embernek.

A Benji olyan lemez, amiből manapság nem sok akad: minden dal és minden mondat tökéletes rajta. Ha 25 év múlva mi is ilyen kényelmesen nyúlhatunk végig a karosszékben, igazán nincs értelme félnünk a hibáinktól és az időtől.

TENK
CSABA



EFOTT

► - Buli + haverok

Idén július 15-20. között Miskolctapolcán rendezik meg az év legnagyobb hallgatói buliját a Miskolci Egyetem szervezésében. Az arconpörgés garantált, hiszen idén is nagy neveket hoznak a szervezők a 85 hektáron felállított 8 színpadra.

„Kör közepén állok”, „Éjjel érzem”, „Volt egy fiú és volt egy lány”, „Nálam mindig két forint ez a dal”. Ugye ismerősen csengenek ezek a dalok? Az idei EFOTT egy időkapu, hiszen pontosan 30 év után tér vissza a fesztivál az acélvárosba. Ennek apropóján olyan legendák lépnek fel a pénteki nap folyamán, mint az EDDA, P. Mobil és a Karthago.

Az 5 napos örület szervezői gondoltak a hip-hop szerelmeseire is, méghozzá oly módon, hogy külön színpadot biztosítottak e műfaj képviselőinek.

És ami a Közlekkárosok szívét megdobogtatja: idén is a Baross Rádió az EFOTT Rádiója. A fesztivál ideje alatt a jól megszokott hangok ébresztenek és hangolnak jókedvre több ezer embert. A stáb már gőzerővel készül az újabb megmérettetésre, melyen tavaly kitűnően vizsgázott. Bátorítalak Benneteket, hogy amikor csak tehetitek, látogassátok meg a rádiós srácokat, mindig örömmel fogadnak.

Egy szó, mint száz: Kezdhettek vágni a centit, készíteni a hangszálakat, hiszen július közepén ismét találkoznak az egyetemisták és a főiskolások!



Tankcsapda 25. szülinapi megakonzert
Quimby | Punnany Massif | Brains
Vad Fruttik | Kiscsillag | Supernem
Mr. President | Anna & The Barbies
Péterfy Bori | Paddy and the Rats
Halott Pénz | The Carbonfools | Belga
Brooklyn Bounce | P. Mobil | Andro
Hősök | Mary Popkids | Vengaboys
Soerii & Poolek | Intim Torna Illegál
Julia Carpenter | Siska Finucci
Haddaway | Ivan & the Parazol
Korda Gyuri bácsi...
és még sokan mások!

DOMINIK
ZSOLT



Film

► Végjáték

A matematikának köszönhetően már az első félévben megismerkedhettünk az indirekt bizonyítási móddal. Jól hangzott ez az egyszerű hallgatónak, aki a tételt már a megtanulás előtt is hamisnak vélte, pláne ha a bizonyítás elején is ezt kötöttük ki. Az élet más területein is sokszor visszakacsint ránk egy hasonló módi, nevezzük talán előítéletnek.



Már a film plakátját látva is elfogott a hidegrázás. Egy gyerekfőszereplős, részben úrben játszó, furcsa lényes és úrhajós mozi nem lehet jó. Vita nincs. Pechemre a premier előtt még a trailert is megnéztem, ahol konstataltam, hogy ezt a filmet soha nem fogom megnézni, mert semmit sem ad, csak időt vesz el. Nagyon nem tévedek, ha azt mondom, az egyetem alatt a homok pergése az órában az egyik legdrágább dolog. Így azt érezve, hogy helyesen cselekszem, már léptem is tovább, megnéztem más filmeket, nevettem és boldog voltam. De nem mehetett ez sokáig, mert geek-ként látni kell mindent, ami elhagyja a Földet. És ez az érzés napról-napra egyre jobban győzt. Így történt az, hogy ellentmondva magamnak megnéztem a filmet, de ami talán még meglepőbb, hogy be is fejeztem. Nem készítettem közben limonádét, és nem éreztem azt, hogy nekem valahol máshol, jobb helyen kellene lennem. A történettel lehet azonosulni, és a film után lehet keresni a hibát az emberiségben. Utoljára ilyen érzésem a Star Treknél volt, ami így kimondva, hatalmas dicséret a filmnek. IMDB pontszám ide, előítélet oda, ezt látni kell.

SOMOGYI
IMRE



► Napos oldal



Mindannyian egy kicsit örültek vagyunk legbelül, és ez a film a példa arra, hogy ha két igazán bolond ember találkozik, abból még valami jó dolog is kisülhet. Pet (Bradley Cooper) egykori tanár, nyolc hónap elmegyógyintézet után megszálottan próbál visszatérni a régi életéhez, és mindenáron vissza akarja hódítani az őt megcsaló feleségét, de ahogy sem tud a közelébe kerülni. Az egyetlen megoldást Tiffany (Jennifer Lawrence) jelentheti, aki egy kis szívességért cserébe átadná Pet levelét a feleségének. A nő kérése viszont nem más, mint hogy Pet legyen a párja egy táncversenyen, és kiderül, hogy legalább ugyanolyan zakkant ő is, ha nem jobban. A film vége nem nagy meglepetés, de nem is ez a lényeg, hanem a közben zajló események. A közös tánc közben, valahogy a két teljesen kiszámíthatatlan ember mégis megnyugszik, és a jót kezdik el kihozni egymásból. A főszereplők nagyon szokatlanok, Jennifer Lawrence egészen ijesztő karaktert alakít, mintha nem is lenne képes nevetni és végig be lenne nyugtatódva, Bradley Cooperrel együtt pedig olyanok, mint két időzített bomba, amelyek bármely pillanatban felrobbanhatnak. Mindenképpen azoknak ajánlom ezt a filmet, akik voltak már mélyponton, és hisznek a „Napos oldal” létezésében.

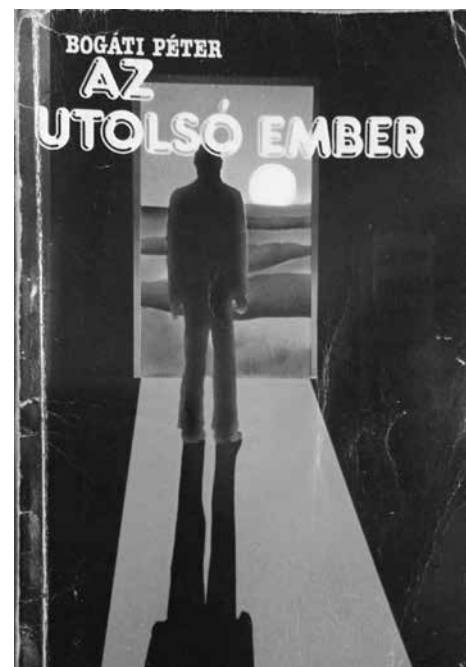
BALOGH
BIANKA



► Bogáti Péter - Az utolsó ember

Bogáti Péter viszonylag ismeretlen író, de akik hallottak róla, azok is inkább ifjúsági regények vonatkozásában. Ezért is meglepő, hogy az ő tollából született Az utolsó ember, amely egy mérnök túlélésért folytatott küzdelmének zseniálisan szofisztikált története.

Biztos mindannyiunk fejében megfordult már, mi lenne, ha egyszer csak egymagunk maradnánk a Földön. C. Robinson, egy atomkutató-központ egyik mérnöke is erre a kérdésre kell választ találjon, amikor egy kísérlet katasztrófába fullad, és rajta kívül mindenki egyszerűen eltűnik a bolygóról. Meddig támaszkodhat az elektromos áramra? Ki tudja-e egyáltalán deríteni a különböző számítógépes archívumok adataiból, hogy mi történt, mielőtt azok használhatatlanná válnak? Hogy fog tudni közlekedni a városban? Honnan szerezzen élelmet? Hol érdemes kialakítania a főhadiszállását? És a legsúlyosabb kérdés mind közül: meddig képes az ember megőrizni emberségét, ha nincs kivel gyakorolja?



A könyv elég ritka, könyvtárakban és antikváriumokban lelhető csak fel. Önmagában olvasva is érdekes történet, de nagyon sokat lendít rajta, ha mérnöki szemmel fogyasztjuk, mivel a főszereplő gondolkodása és döntései tökéletes leképezései egy mérnök észjárásának. Így ha tudtok, mindenképpen keressetek egy példányt!

BORTEI-DOKU
SHAUN



Kolikonyha

Bevallom, nehezen született meg ez az írás. Annak ellenére, hogy gyakorlatilag szinte minden nap főzök, és mindig igyekszem változatos ételeket készíteni, egyre nehezebb előrukkolni valami olyannal, ami nem túl bonyolult, mégis finom, és azt mondhatjátok evés után, hogy ez már valami! Sikerült azért ennek ellenére össze-szedni magam, és tekintettel arra, hogy már ragyogó, szép idő van, nyári finomságokat fogunk ma összeütni.

A piacokon végre lehet újkrumplit kapni, ami – mint mindnyájan tudjuk – sokkal finomabb annál, mint ami már hónapokat állt a pincében, kicsit összeaszott a héja, és itt-ott fellelhetők rajta az öregedés jelei. Ennek öröme sül-töltött krumpli lesz a főfogás, aminek egyszerűségénél már csak az íze nagyszerűbb.

Elkészítés:

Remélem mindnyájan tudjátok, hogy az újkrumplit nem hámozzuk, hanem csak kaparjuk, hiszen annyira gyenge még a héja, hogy nem érdemes a pucolással elpazarolni akár csak egy dekát is a finom krumpliból. 4-5 helyen bevagdáljuk a krumplit, de ügyelni kell rá, hogy alul teljesen egyben maradjanak. Egy nagy tepsibe tükrösen olajat teszünk, egymás mellé rakjuk a burgonyákat. Kb. egy deci olajat egy bögrében sóval elkeverünk, és ezt a keveréket egyenletesen eloszlatjuk a krumplikon úgy, hogy a barázdákba is bőven folydogáljon belőle. Előmelegített sütőbe rakjuk, és 40-45 percig sütjük 180 fok környékén. Ez természetesen változhat annak függvényében, hogy otthoni normális sütőben készítjük-e az ételt, vagy a csodálatosan működő kolis sütőben...

Míg sül a krumpli, felkarikázzuk vékonyan a virslit, a kolbászt és a hagymát, valamint még egy kis olajat összekeverünk az összeűzött fokhagymával és egy kevés sóval. A majdnem kész krumplikat kivesszük a sütőből, a barázdákba rakjuk a felszeletelt hozzávalókat, ami nem fér bele, azt pedig mellédobáljuk a tepsibe. Nem, nem úgy dobáljuk mellé, mint az örült svéd szakács, mert annak nem lenne jó vége. Ha minden a tepsiben van, megkenjük a fokhagymás olajjal az egészet, megszórjuk a reszelt sajttal, és még

Hozzávalók:

10-12 darab közepes méretű krumpli
4-5 gerezd fokhagyma
3 szál virsli
3 szál főzőkolbász
3 közepes fej hagyma
20 dkg reszelt trappista vagy füstölt sajt
olaj
só



10-15 percre visszadugjuk a sütőbe, amíg a sajt szép aranybarna nem lesz!

Fogyasztását friss salátával javaslom, de nagyon finom savanyú uborkával vagy csalamádéval is. A lényeg, hogy ne magában egyétek, mert könnyen megülheti a sörre nem érzékeny kis gyomrokat!

Hogy is maradhatnánk ilyen kellemes időben valami finom hűsítő édesség nélkül? Persze, hogy fagyit eszünk desszertként, de ne higgyétek, hogy most kiküldelek benneteket a szomszédos cukrászdák egyikébe egy sztracsi-csoki kombóért, aztán kalap-kabát. Ha eddig tudtátok volna, milyen egyszerű otthon fagyit készíteni, nem ennétek a drága cukrászdai agyonvizezett szmótyikat.

A legtöbbször meglehetősen édesszájúak vagyunk, ezért stílszerűen jöjjön a legfinomabb házi csokifagyó, amit gyakorlatilag lehetetlen elrontani.

Elkészítés:

A csokit megolvasztjuk tűzhelyen gőz fölé, majd hozzáadjuk a tubus sűrített tejet, a tojásokat és a cukrot. Jól összekeverjük, és habverővel sűrű, egynemű krémmé dolgozzuk. A nagyon hideg – már-már jéghideg – tejszínt kemény habbá verjük botmixerrel, majd ha kihűlt a csokis krém, nagyon óvatosan, lehetőleg valami széles fa- vagy műanyag főzőlapattal elkeverjük. Beleöntjük egy zárható dobozba (azt senki ne próbálja meg bemesélni nekem, hogy nem talál egy otthonról hozott ételes dobozt a polcon...), és betesszük a fagyasztóba két-két és fél órára. Az már csak rajtunk múlik, hogy milyen keménységre fagyasztjuk, én például jobban szeretem, ha még picit folyós, mondhatni potyis, mert úgy sokkal finomabb.

Díszíthetjük és feldobhatjuk tejszínhabbal, esetleg apróra darabolt gyümölcsökkel, határt itt maximum már csak a képzeletünk szabhat!

A fagyit fogyasszuk mértéktelenül barátainkkal az udvaron a napozó ágyban hesszölve, vagy az éppen aktuális kiszemeltünkkel egy nyálas romantikus film nézése közben. A lényeg, hogy élvezzék ki a jó időt, és töltsétek fel magatokat energiával a közelgő vizsgaidőszakra készülve!

Jó étvágyat, jó nassolást!



Hozzávalók:

10 dkg tejszoki
1 tubus sűrített tej
2 tojás
4 evőkanál cukor
5 dl hideg tejszín

ÁDÁM
ZSUZSA



EFOTT nyereményjáték

Az ábra szélein található számok azt jelzik, hogy az adott sorban vagy oszlopban hány négyzetet kell feketére satírozni, és azoknak hány és milyen hosszú csoportokban kell elhelyezkedniük. Ezen csoportok előtt, között vagy után tetszőleges számú fehér négyzet található, de két fekete csoportot legalább egy fehér négyzetnek el kell választania. Az első fekete csoport előtt, illetve az utolsó fekete csoport után nem feltétlenül található fehér négyzet. Mit ábrázol a kép?

A helyes megfejtést beküldők között EFOTT hetijegyet sorolunk ki. Ha szeretnél nyerni, akkor a jó megoldást küldd el a kozhir@kozlekkar.hu címre.

										2	2	3		3		
									3	4	2	4	9	2		
3	3				3			9	3	2	4	2	2	2		
2	4	13	10	3	12	4	3	4	4	1	1	1	6	5		
				4												
				6												
	1	1	2	2												
1	1	2	2	2												
1	1	2	2	2												
	3	2	1	2												
		3	2	4												
		3	3	3												
				11												
				13												
			4	2												
		3	2	7												
				14												
			10	2												
				14												

Nem mi mondtuk...

Rovatunkban tisztelt oktatóink legnépszerűbb mondataiból gyűjtöttünk össze egy csokorra valót.

„Nem akarja megtartani az órát? Azt mondja, nem, mert nem tanulná meg az anyagot. Mondom, így se.”

„Figyelj, azért Zoboryhoz jártam! Bár lehet, le kéne tagadnom”

„Az azt jelenti, hogy... nem tudom, mit jelent.”

„Nem mozog, mert statika óra van, és statika órán semmi nem mozog, csak az óra.”

„Sík helyre nem megyek, mert szédülök.”

„A kórházban ugyanúgy van selejt, csak sokkal nagyobb baj.”

„Elmennek arra a mezőre, ahol nem fűszálak nőnek, hanem tenzorok. Tudják melyik mező az? Lipótmező... Majd egyszer közösen is ellátogatunk már oda.”

„Kijönnek a Balcsiból vizesen, szárazon mondjuk baromi nehéz lenne.”

„A, B, C, ezek fantázianevek. Nem vall túl nagy fantáziára, de ez van.”

„Nem akar esetleg a jogra átmenni? Nem? Akkor majd segítünk.”

Matematika II.

Elektrotechnika - elektronika I.

Mechanika I.

Mechanika I.

Üzemszervezés

Bevezetés a lean szemléletbe

Mechanika II.

Anyagismeret

I+K technológiák

Mechanika

Humor

Nyuszika megy az erdőben, egyszer csak a fejére esik egy piros bicikli. Felnéz az égre, nem lát semmit. Megy tovább, megint a fejére esik egy piros bicikli. Felnéz az égre, még mindig nem lát semmit. Megy tovább, harmadjára is a fejére esik egy piros bicikli. Felnéz az égre, ott a bagoly.
– Bagoly, te dobálsz engem piros biciklivel?
– Igen.

Bálám megy a szamarával és a kutyájával az úton. Egyszer csak megjelenik az Úrnak anyala a szamár előtt, a szamár megáll és nem mozdul. Bálám dühében ütlegetni kezdi a jószágot. A szamár megszólal:
– Édes gazdám, miért versz te engem?
Bálám szíve majd' kiugrik a helyéről, a kutyája társaságában jó messzire menekül. Mikor végre biztonságban érzi magát, megpihen. Erre a kutya:
– Fű, basszus, te is megijedtél, amikor megszólalt a szamár?

– Mi a különbség az üvegtál és a véletlen közt?
– A véletlen lehet fatális.

Felkeresik az indiánok a törzs legöregebb, legtapasztaltabb varázslóját:
– Milyen telünk lesz?

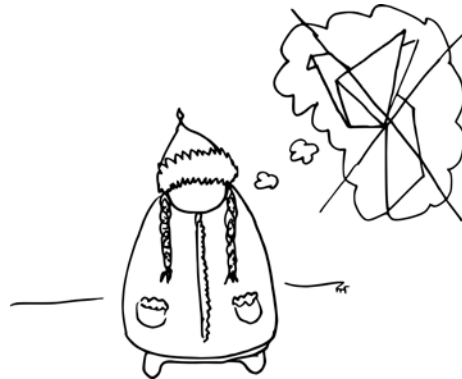
A varázsló tanakodik magában, arra gondol, csínál egy kis szemfényvesztést, majd azt mondja:
– Idén hideg telünk lesz!

Elmennek az indiánok fát gyűjteni, mert a legtekingélyesebb varázsló azt mondta, hogy hideg lesz télen. Ám a varázslót nem hagyja nyugodni, kíváncsi, és ezért telefonon felhívja a meteorológiai központot és megkérdi:

– Nem tudnák megmondani hogy milyen telünk lesz idén?

5 perc várakozási idő után jön a válasz:

– Az idén nagyon hideg telünk lesz, mert az indiánok gyűjtik a fát!



– Miért nem origamiznak a mongolok?
– Mert nem hajt a tatár.

Ágyúboltban:
– Van rézágyú eladó?
– Van.
– És milyen áron?
– Gábor Áron.

Az autóbusz elindul a megállóból. Rohan utána egy asszony, hangosan kiáltozva:

– Állítsák meg a buszt, mert elkések a munkából!
Az utasok megkérik a sofőrt, hogy álljon meg. Az asszony felszáll, és megkönnyebbülten mondja:
– Sikerült... na, jegyeket, bérleteket kérek!

– Melyik amerikai államban van a legtöbb cukiság?
– Ari-zónában.

Öreg bácsi megy a kivilágítatlan kerékpáron. Megállítja a rendőr, és így szól:

– Bátyám, ha nem ég a lámpa a biciklin, akkor tolni kell!
Mire az öreg:
– Már kipróbáltam, akkor se ég!

Egy férfi betelefonál a helyi rádióba:

– Jó napot! Találtam egy pénztárcát itt a főtéren egy padon. Van benne 1000 euró, meg 100 ezer forint. Találtam még benne egy személyit is, amin az áll, hogy Nagy András, lakcím: Kossuth Lajos utca 13. Na, szóval Nagy Andrásnak a Kossuth Lajos utca 13-ba küldeném a Bonbon Köszönöm, hogy vagy nekem című számát!

– Azt hiszem, a barátnőmnek nem esett jól az a négy üveg sör, amit a múltkor rátukmáltam.
– Hogyhogy?
– A szememre hányta.

A férj hazamegy a vadászatból, és a felesége kéri, hogy van-e valami. Mire a férj:

– Képzeld, elejtettem egy nyulat.
– Na és? Hol van? - kérdi a feleség.
– Mondom, hogy elejtettem!

Diszkóban egy srác leszólít egy csajt:

– Megiszunk valamit?
– Kösz, de nem kérek semmit.
Erre a fiú átváltozik úttá. A lány felkiált:
– Nahát! Elutasítottam!

Apa, apa! Vigyé el a cirkuszba!

– Erre nekem nincs időm, kisfiam.
– De apa, azt írják, hogy egy meztelen nő lovagol egy tigrisen!
– Na jó, úgyis rég láttam tigrist.

– Miért nem lehet a járdán biciklizni?
– Mert nincs rajta pedál.

– Hogyan fejezi be a pap a vajaskenyér elkészítését?
– ???
– Felviszi az utolsó kenetet...

Melyik a kakukktojás?

- 1) Arany
- 2) Petőfi
- 3) Ezüst

Az építkezésen a főnök már 10 perce nézi az egyik munkást.

– Te, főnök, mit keresel?
– Egy fél méter átmérőjű és kb. fél méter magas betondarabot.
Erre 20 munkás kezdi el keresni. Fél órát keresgélnek, mire a főnök megszólal:
– Na, mindegy! Hagyjátok fiúk, majd leülök erre a gerendára.

– Miért lett beteg a kispárna?
– Mert huzatot kapott.





66



Ütött valaki?



Megszállt a boldogság! Vagy az alkohol?



Szűzvillán



Before



A foltosak összetarto



Ti is érzitek?!



KICSI A RAKÁS!



Mennyi alkohol...



PÁLINKÁT említett valaki?



Gyümölcslével tūrára?



Egy indokolatlan pingvin



Mosoly



Ez időre megy?



Multifunkció

A NYÁR LEGNAGYOBB HALLGATÓI BULIJA!

HÁZIGAZDA
**MISKOLCI
EGYETEM**

2014 FOTÓ
CSAK SZABADON...
MISKOLCTAPOLCA
JÚLIUS 15-20.

