



A BME KÖZLEKEDÉSMÉRNÖKI ÉS JÁRMŰMÉRNÖKI KAR HALLGATÓI ÖNKORMÁNYZAT LAPJA

2014. OKTÓBER 79/2



4 KÖZLEKKAR

4 HÍREK

5 HATÉKONYABB SZÁMONKÉRÉS

**6 A KATEDRA MÁSIK OLDALÁN -
DR. VEHOVSZKY BALÁZS**

**8 KARI HALLGATÓ VOLT:
DENKE ZSOLT**

10 A DÁNOK ÉS A TÁRGYFELVÉTEL

11 DUÁLIS KÉPZÉS

12 JÓLSZITUÁLT LÁNGOSOS A J-BEN

13 KÖZÉLET

**13 HAJÓVAL AZ EGYETEMRE:
MISSION IMPOSSIBLE?**

14 RAKPARTI SZLALOMPARTY

14 TUDOMÁNY ÁLMAI

15 KÖZLEKEDÉS

15 NÉPAUTÓK EGYESÜLETEK!

16 RENDSZÁMOT A MOTOROKRA?

18 INNOTRANS 2014

20 A SZAKKOLI OKTÓBERI PROGRAMJAI

21 FAPADOS UTAZÁS FILLÉREKÉRT

**22 FORNULA E,
VERSENYZÉS ÚJRATÖLTVE**

23 ÉLETNAGYSÁGÚ MODELLVASÚT

24 A KÉK METRÓ

25 SZÓRAKOZÁS

25 KISCSILLAG INTERJÚ

26 AJÁNLÓK

28 KOLIKONYHA

29 NYEREMÉNYJÁTÉK

29 NEM MI MONDTUK

30 HUMOR



fotó: Lugosi Dániel

Kedves Olvasó!

A szabadban egyre jobban sárgulnak a levelek, a szobában egyre többször csukjuk be az ablakot. A rövidülő nappalok jelzik, hogy hetek teltek el a tanév első napjai óta. A napok múlásával párhuzamosan a megtanulásra váró tudásmennyiség is egyre gyarapszik. A műegyetem polgárai ilyenkor már készülhetnek a zárt-helyik és beadandók sorozatára, melyek szünni nem akaró folyamat képeznek majd év végéig.

Ilyenkor érdemes mindennél jobban beosztani az időnket. Ebben az időszakban, mikor folyamatos teljesítési kényszerben élünk, muszáj kellő energiát fordítani a tanulmányainkra, és kicsit kevesebbet a szórakozásra: eljön az az idő, amikor a hetek múlásával exponenciálisan növekvő élvezeti értékű HaBárt lecseréljük a tanulószobára. Akármennyire is kellemetlen tanulni, egyszer úgyis teljesítenünk kell minden tárgyat, így csak magunkkal tolung ki, ha halogatjuk a felkészülést.

Akik engem személyesen ismernek, azok felhúzott szemöldökkel olvassák ezt az írást – joggal, hiszen ha valaki nem fordít elég figyelmet a tanulásra, az én vagyok. Mivel ez nem egy követendő példa, ezért mi lenne tehát, ha megígérnénk egymásnak, hogy a tervezettnél többet foglalkozunk a diplománk eléréséhez szükséges lépésekkel, és minél több kellemet-

len tantárgyat és tanszéket hagyunk a hátunk mögött? Én megígérem nektek, olvasóknak, ti pedig ígérjétek meg nekem! Járássuk csúcsra az agyunkat, mutassuk meg, hogy nem véletlenül érdemeltük ki, hogy a műegyetem polgárai lehessünk. Ha tartjuk magunkat ehhez, és nem engedjük, hogy a nehézségek hátráltassanak bennünket a célunk elérésében, akkor megvalósíthatjuk azt, amiért itt vagyunk: egy októberi napon mi is a K épület aulájában állunk majd és átvesszük az Oklevél feliratú keménykötésű dokumentumot. Lehet, hogy a mi utunk még tart, de sokak számára október 3-án ez a valóságga vált. A Közhír szerkesztősége nevében ezúton szeretnék gratulálni a közlekkar idei friss diplomás és jubileumi diplomás mérnökeinek!

MUNKÁCSI
KRISTÓF



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

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

Készült 700 példányban

Közhír

2014 Október
79/2

Felelős kiadó
Németh Changes Ákos Zoltán

Felelős szerkesztő
Dominik IstenVeletek Zsolt

Kari lap felelős
Nagy Koli Renáta

Főszerkesztő
Munkácsi Landrer Kristóf

Főszerkesztő helyettes
Majkut Coelho László

Rovatvezetők
Ádám Pank's aunt Zsuzsa
Csenki Ördögi Lilla
Somogyi Kacaj Imre
Stefán Paparazzi Péter
Zentai CsokisBanánosMizo Zsófia

Tördelőszerkesztők
Darázs Áramszünet István
Lábas Póóníli István
Révész János
Zeitler Nitró Mátyás

Olvasószerkesztők
Dajka Lóóóóó Gábor
Fehér Túlélő Tamás
Mentés NemAfrikai Dorina
Onódi ElsőRövid Péter
Sajti Olvasó Gabriella
Tenk NemzetiKincs Csaba
Waszlavik Printyergő Eszter
Zsubori Vices Eszter

Címlap
Orbán Gergő

Szerzők
Ádám EzMegfőzte Zsuzsa
Boczor Sárta Eszter
Bortei-Doku BicycleOrDie Shaun
Cseh Gigi Gabriella
Csenki ÚjraVörös Lilla
Fehér NemPeti Bálint
Hajdu Félévente Marcell
Hidas Kerekező Gábor
Joó Dzsó Róbert
Kalóz Kutató Viktória
Kósza EztBízzatokRám Gábor András
Madácsi EgyetemiPolgár Réka
Majkut RekeszSör László
Mészáros egyhatdízel István
Molnár Balvese Hajnalka
Papdi cd' Tamás
Paprika Íris Anikó
Somogyi győr-moson-soproni Imre
Stefán MindenÉrintett Péter
Strausz Currywurst Péter
Tenk „TenkCsaba” Csaba
Várhelyi BerlinTrans Márton
Zentai FlyWithMe Zsófia

Design
Révész János

Hírek

► Diákigazolvány-érvényesítés

A 2013/14-es tanév 2. félévi matricák 2014. október 31-ig érvényesek. Az új matricák már átvehetőek a Központi Tanulmányi Hivatalban, nyitvatartási időben.

► Tanulmányi ösztöndíj

A 2014/15 1. félévének tanulmányi ösztöndíjtáblázata felkerült a kozlekkar.hu weboldalra.

► KJK Gólyabál 2014

Három év után, november 20-án ismét Gólyabált rendeznek a Baross Gábor Kollégium dísztermében. A szervezők minden gólyát és felsőbb éves hallgatót szeretettel várnak. Ezen a napon a kollégiumi vendégfogadás ingyenes.

► A Baross Rádió - Fakepofák műsorvezetőt keres!

Ha érdekel az autók világa - legyen az akár utcai, akár versenyautó -, és véleményed is van a témáról, akkor itt a helyed! Jelentkezz 2014. október 24-ig a Fakepofák Facebook-oldalán. Fakepofák - benzingőz az éterben!

► Sportszertár

A Baross Gábor Kollégiumban található sportszertár továbbra is minden egyetemi hallgató rendelkezésére áll. Az alábbi sporteszközök bérlésére van lehetőség: jégkorcsolya, foci- és kosárlabda, tenisz-, pingpong- és tollasütők labdáival, tekeshet, ugrálókötél, súlyzó, dartstábla. A sportszertárosok elérhetőségét és az árlistát keresd a kozlekkar.hu-n a „Közösségi élet” menüpontban.

► Műegyetemi állásbörze és Külügyi börze

Október 15-16-án rendezik meg a Műegyetemi állásbörzét a K épületben, ahol 200 kiállító több mint 2000 állásajánlata közül válogathatnak az érdeklődők. Ezzel párhuzamosan tartják a külföldi lehetőségeket tömörítő Külügyi börzét is. Részletek az allasborze.bme.hu és a hkt.bme.hu/kb honlapokon találhatóak.

► Munkanap-áthelyezés

Október 18., szombat munkanap, az október 24-ei, pénteki órarend szerint zajlik az oktatás. Ennek következtében október 18-án nem lesz tanítás.

► Kondi-, kardióbérlet

A Baross Gábor Kollégium kondi-és kardiótermébe érvényes bérletek megrendelhetők a kolinet.bme.hu oldalon. Kari hallgatók kedvezményes áron juthatnak hozzá, de nem kari hallgatók is vásárolhatnak bérletet. A webshopban történő vásárlást követően az iroda@kozlekkar.hu-ra küldött e-mailben kell feltüntetni a nevet, a bérlet típusát, személyi igazolvány számát, kollégistáknak a belépőkártya számát, valamint csatolni kell egy arcképet. A bérletek ezután pár nappal a hallgatói irodában, nyitvatartási időben, vagy azon kívül a portán vehetők át.

► Vérplazmaadás

Akár a saját véred árán is mentenél életet? Idén is lehetőségek van vérplazmát adni a Czuczor utca 10. szám alatt. A vérplazma egy rendkívül fontos alapanyaga a gyógyszeriparnak: a levett vérplazmából különböző, nehezen gyógyítható betegségek ellen készítenek gyógyszert. Az eljárás hasonló, mint a vérvétel, a különbség azonban az, hogy a levett vérből speciális eljárás során kinyerik a vérplazmát, majd a vért visszajuttatják a szervezetbe. Ezáltal a vérplazmaadás kevésbé terheli meg a szervezetet, 3-4 naponta ismételtető a folyamat.

Persze nem feledkeznek meg arról sem, hogy meghálálják a segítséget: alkalmanként 3000 forint a jutalom, ami minden ötödik vérplazmaadás után bónuszszeggel társul.

► HAESF Professional Internship

A program célja, hogy jelentőségteljes nemzetközi szakmai gyakorlatot adjon Magyarországi ígéretes jövőbeli vezetői számára. A résztvevők a karrierjükhöz kapcsolódó területeken kamatoztathatják a már meglévő tudásukat, illetve angol nyelvérzéküket, és a vezetői poszthoz szükséges kommunikációs készségeiket is fejleszthetik.

A további részletek megtalálhatóak a www.haesf.org oldalon. A program jelentkezési határideje 2014. október 15.



Fotó: Lugosi Dániel

Hatékonyabb számonkérés

A nyári és kora őszi időszakban a kari hallgatói képviselő (HK) számos, régóta terítéken lévő kérdéssel foglalkozott, aminek legfőbb eredménye, hogy egy működésében gyökeresen megváltoztatott, hatékonyabb HK jövőképét vetítik maguk és természetesen a hallgatók elé. A tervekről Németh Ákos Zoltánnal, a kari hallgatói képviselő elnökével beszélgettünk.

► A kezdetek

Bár a gondolat már hosszú ideje jelen van, a szikra nem olyan rég, a nyári hallgatói táborot követően pattant ki a fejekből. A rendezvényen jelen lévő hallgatók (köztük a HK tagjai is) szokás szerint a közösségi élet főbb területeit érintő kérdésekkel foglalkoztak, ahol számos új, megfontolandó gondolat ütötte fel a fejét. Ezzel párhuzamosan - vagy talán éppen ennek hatására - a HK a kora őszi időszakban nagy energiákat fektetett abba, hogy minden egyes hallgatói képviselői poszt feladatait tüzetesen megvizsgálva ésszerűbbé és hatékonyabbá tehesse a szervezet működését.

„A változtatásokra egyrészt azért van szükség, mert a hallgatói önkormányzat szervezeti és működési szabályzata (HÖK SZMSZ) kissé elavult. Az utóbbi években megjelent több olyan feladat is, mely eddig hivatalosan nem szerepelt a képviselők teendői között, viszont igény mutatkozik rá.” - mondta el Németh Ákos. Példaként említette a szponzorok felkutatását a rendezvények esetében, a velük való kapcsolattartást, valamint számos ad hoc feladatot, mint például a kollégiumi nyílászárók cseréje kapcsán felmerülő problémák orvoslását. Emellett vannak olyan feladatok, melyekre már technikai változások miatt nincsen szükség, viszont még szerepelnek az SZMSZ-ben.

► Mi változik?

A tervek szerint két nagyobb fronton módosítanak. Az egyik irány néhány képviselői poszt feladatainak átszervezése. Az átalakítások főképp a kommunikáció- és irodafelelős, a sport-és kultúrfeladatok, valamint a programfelelős posztokat érintik.

„Előbbi feladatai a hallgatók tájékoztatásán kívül egyrészt szponzorációs tevékenységgel

gyarapodnak. Ez annyit jelent, hogy a rendezvényekre kell támogatásokat találni, majd tartani velük a kapcsolatot. Ezen felül a tervezett új feladatok között szerepel PR-tevékenység is, melynek értelmében a kommunikációfelelős felelne az egyetemi nyílt napon, illetve különféle oktatási kiállításokon (pl.: Educatio) történő kari megjelenésért, a standért, a promóciós ajándékokért, ezzel is növelve a karunk iránt érdeklődő középiskolás diákok számát. Ezzel párhuzamosan a megnövekedett munkamennyiséget ellensúlyozva a hallgatói iroda működéséért már egy másik hallgató lenne felelős.

A sport- és kultúrfeladatok poszt merőben átalakulna, gyakorlatilag ebben a formában meg is szűnne. Helyét egy közéleti felelős poszt venné át. Az ezt betöltő képviselő felelne a karunkon működő összes öntevékeny körért, valamint a jövőben megalakítani tervezett Baross diáksportkörért is.

A kulturális programok és a szakestélyek szervezése pedig a továbbiakban a jelenlegi programszervezők feladatkörét bővítené” - osztotta meg velünk Ákos a részleteket, majd kiemelte, hogy a hallgatói képviselő létszáma nem változik, továbbra is 11 fővel működnek majd.

A másik nagyobb lélegzetvételű terv pedig a hallgatókat a döntéshozatalba szélesebb körben bevonó bizottságok munkájának fellendítése. Ezáltal a hallgatói képviselő munkájának különféle területei (pl. oktatási ügyek, sport, kommunikáció) nagyobb nyilvánosságot kapnának a hallgatók körében, így ők is könnyebben belelátnának és beleszólhatnak a döntési folyamatokba.

► Hatékonyabb számonkérés

„A fent taglalt átalakítások mellett, annak érdekében, hogy a hallgatói képviselő tagjai a jelenleginél is hatékonyabban, motiváltabban

tudjanak dolgozni, több változást szeretnénk bevezetni. Egy kis ízelítő: a jelenlegi havonta történő munkabeszámolókat heti gyakorisággal ejtenénk meg. Ezen felül nagy hangsúlyt szeretnénk fektetni abba, hogy a hagyományos feladatokon kívül minden képviselő az aktuális körülmények támasztotta igényeknek megfelelően, kreatívan fejlessze a posztjához tartozó tevékenységeket. A bizottságok munkájának fellendítése és a további változások folyamánként a mindenkor elnök jobban tud koncentrálni arra, hogy a képviselők munkáját összehangolja, és hogy a HK minden egyes feladatot a lehető legjobban teljesíthesse” - közölte lapunkkal Ákos.

► Időbe telik

A változások életbe lépéséhez hosszabb idő szükséges, ugyanis a HÖK SZMSZ módosításának komoly feltételei vannak: az újdonsült dokumentumnak az egyetemi hallgatói képviselő (EHK), a kari tanács, valamint a kari hallgatók támogatását is élveznie kell.

► Utánpótlás

Ákos végezetül elmondta, hogy a bizottságok munkájának fellendülésétől azt is várják, hogy a jövőben többen érdeklődjenek majd a hallgatói közélet iránt, illetve a hallgatók jobban belelássanak majd egy-egy terület működésébe, így a hallgatói önkormányzat tisztújításán reményei szerint egy poszt betöltéséért több jelölt is megmérkőzik majd.

MAJKUT
LÁSZLÓ



Interjú Dr. Vehovszky Balázssal

A Gépjárművek és Járműgyártás Tanszék fiatal adjunktusával beszélgettünk, aki elárulta nekünk, mi a legjobb módja annak, hogy ne kerüljünk mellékvágányra.

Kérlek meséld arról az útról, ami a gyerekkorból idevezetett téged a közlekkarra!

Az első, reál tárgyakhoz kapcsolódó pozitív élményeim az általános iskolából vannak: matek órán láttam, hogy nekem jóval könnyebben megy ezen ismeretek elsajátítása, mint a többieknek. Azóta is jót nevetek azon az emléken, amikor a matektanárom 6. osztályban megfenyegetett, hogy nem adja meg az ötöst év végén, ha nem figyelek az óráján. Megjegyzem: kb. tíz darab ötösöm volt, és semmi más... Később a gimnáziumban pedig már nem az volt a cél, hogy elsajátítsam az órai anyagot, hanem hogy versenyekre és órán túli szakkörökre járjak. Ekkor már teljesen egyértelmű volt, hogy számomra a reál irány felel majd meg, és mivel inkább a gyakorlatiasabb részeket kedveltem, körvonalazódott, hogy valamilyen gépész beállítottságú karra felvételizzek. Akkoriban a sok tanulmányi versenyeredmény miatt nekem nem kellett felvételiznem az egyetemre, hanem automatikusan felvettek. Mivel világ életemben szerettem biciklizni, kedveltem az autókat, vonatokat illetve úgy egészében mindenféle járművet, a Közlekedésmérnöki Karhoz húzott a szívem (az osztályfőnököm akkoriban gyakran csúfolt „trabantmérnöknek”).

Az egyetemi évek alatt én mindig is a „jófiúk” csapatát erősítettem, ami nem azt jelenti, hogy nem voltak kalandok és bulik az életemben, hanem azt, hogy amikor a tanulásról volt szó, nekem az volt az első, hogy tényleg teljesítsem a kötelezéseimet. Ez főként abban merült ki, hogy egyaránt bejártam minden órára, gyakorlatra és előadásra, sőt, legtöbbször még figyeltem is! Ennek az lett az eredménye, hogy vizsgaidőszakban komolyabb tárgyakból

sem volt szükség 2-3 napnál hosszabb felkészülésre, hiszen nem megtanulnom, hanem csak felelevenítenem kellett a korábban elsajátított ismereteket. Természetesen ehhez kellett a jó középiskolai alap matekból és fizikából, de ezt idővel át kellett formálni egyetemi szintű tudássá.

Szépen haladtam tehát az egyetemen, 2008-ban védtem meg az akkori ötéves képzésben a diplomámat. Még a tanulmányaim alatt ismerkedtem össze a kollégáimmal, Weltsch Zoltánnal, aki itt a tanszéken most is a szobatársam. Vele beszélgettünk akkoriban arról, hogy hogyan tovább. Korábban már becsatlakoztam a tanszéken egy TDK kutatásba Dr. Lovas Antal vezetésével, így tulajdonképpen megvolt az a nyitott kapu, hogy jöhessenek a tanszékre doktorálni. Annyira még nem kötöttek az anyagiak, mivel budapesti vagyok, és otthon lakva nem jelentett nagy problémát, hogy doktorandusznak adtam a fejemet, ahol az ösztöndíj kb. negyede-harmada egy ipari fizetésnek. Ez egy nagyon jó átmenetet képzett a diák- és munkásévek között.

Elmondta, hogy az anyagiak nem befolyásoltak annyira az egyetem utáni évek „hogyan-továbbjában”, de nem fordult meg a fejedben, hogy az oktatói pálya helyett inkább a csúcsra járatott ipar felé vedd az irányt?

Számomra a kutatások voltak azok, amik igazán vonzóvá tették az egyetemi létet. Anno az oktatással kissé hadilábon álltam – hiszen a számomra is egészen friss, saját szakmai tapasztalattal még nem alátámasztott tudást kellett továbbadnom –, viszont tudtam, hogy az iparban csak nagyon keveseknek adatik meg,

hogy tényleges kutató-fejlesztő munkát végezhessenek, nekem pedig szükségem volt erre a kreativitásra. Egy cégnél nem igazán képzelhető el, hogy mondjuk minden hónapban más és más témával foglalkozz, és ez nekem hiányzott volna. Mára persze az oktatással is jól megvagyok – egyrészt a tanszéken töltött idő alatt rengeteget fejlődtem, tanultam szakmailag, másrészt igaz a mondás: azt tanulod meg igazán, amit te magad tanítasz.

Milyen terveid vannak az elkövetkező 10-15 évre? Mik a kitűzött célok?

Erre leginkább azt mondhatnám, hogy van A-terv, B-terv és így tovább, hiszen a felsőoktatás nincs könnyű helyzetben, a műegyetem pedig még annyira sem. Azt azért látni kell, hogy anyagilag nem vagyunk úgymond pozitívan diszkriminálva: a vidéki egyetemeket, főiskolákat a cégek könnyebben és szívesebben támogatják – gondolok itt Győrre, Kecskemétre vagy Miskolcra. Itt Budapesten elég sok felsőoktatási intézmény vár támogatásra, és nem igazán tudunk kiemelni egy céget sem, amely mecénása lenne a felsőoktatásnak. Emellett az állam és az EU sem könnyíti meg a dolgunkat, ugyanis számos pályázatot csak vidéki iskoláknak hirdetnek meg, kizárva ezzel a budapestieket. Nem egyedi eset, hogy vidéken kihasználatlanul állnak olyan soktíz- vagy akár százmilliósi gépek, amikről mi itt csak álmodozhatunk. Persze a tanszék, a kar és az egyetem is többféle úton próbálja orvosolni ezt a hátrányos helyzetet. Azt viszont el lehet mondani, hogy a műegyetem neve és oktatói gárdája, oktatási szintje az országban még mindig a legelismertebb a műszaki területen – ám ezt fenn is kell tartani.

A felsorolt okok miatt tíz évre előre nem mondanám, hogy itt, az egyetemen fogok oktatni, ahogy a tanszék, a kar sem tudhatja biztosan, hogy így, ebben a formában tud-e majd működni. Amíg az én élethelyzetem vagy az egyetem helyzete nem változik jelentősen, addig úgy gondolom, hogy valószínű, hogy a katedrán maradjak.

Természetesen idővel jó volna találni olyan saját irányt is, ami felé el tudok indulni. Lehet ez valami céges dolog, ami az egyetem mellett művelhető, vagy olyan kutatás, amibe annyira belemerülhetek, hogy az ne csak másodlagos tevékenység legyen.

Szerintem sokunk nevében mondhatom, hogy reméljük, jó ideig erősítéd még a kari oktatók táborát. Milyen viszonyt ápolasz a hallgatókkal? Te a fiatalabb érához tartozol a tanárok körében. Közelebb állsz szemléletmódban, gondolkodásban a diákokhoz?

Én emberileg is olyan vagyok, hogy igyekszem mindig mindenkit megérteni, akikkel kontaktusba kerülök. Nekem nem megy az, hogy valamit kigondolok, és azt mások figyelembe vétele nélkül, tűzön-vízen átviszem. Mindig szeretek visszajelzést kapni, hogy amit csinálók, az jó-e, és ezt a fiatalágomból adódó közvetlenebb hangnem valamelyest elő is segíti. Megvan azért a másik oldala is ennek: próbálom mindig szem előtt tartani, hogy a hallgatók érdeke elsősorban az, hogy hasznos ismereteket sajátítsanak el, és ne mindig a könnyebb utat válasszák – hiszen teher alatt nő a pálma. Az egyetemi papír könnyű megszerzése (ami az egyszerűen abszolválható tárgyakat a hallgatók körében – érthetően – népszerűvé teszi) és a későbbiekben fontos, használható tudás átadása között nem könnyű megtalálni az arany középutat, de erre törekszem. Egyelőre úgy érzem, hogy nagyjából sikerül is a megcélzott egység elérése.

Több oktatónk mondta már el nekünk, hogy nincs szabadidejük, mert bejönnek reggel dolgozni, és akárhogy igyekeznek, valahogy mégis mindig visznek haza magukkal egy kis munkát. Neked sikerül elkülöníteni ezt a kettőt?

Azoknál, akiknél az otthon feleséget/férjet és gyerekeket jelent, ott nyilván egy sokkal szigorúbb és szabályozottabb dolognak kell lennie, hogy időben befejezzék a munkát, hazaérjenek, és otthon ki tudják kapcsolni a szakmát. Én most még szabadabb életformában élek, nincsenek ilyen kötelezettségeim. Gyakran előfordul, hogy az átlagos irodai munkaidőnél jóval tovább bent vagyok az egyetemen, de ha arról van szó, hogy halaszthatatlan elintéznivalóm van délután vagy csak 11-re tudok bejönni, akkor erre is megvan a lehetőség. Ez szerintem tényleg azoknál problémásabb, akiknek a magánéletük viszonylag kötött. Nekem egyelőre ez inkább lehetőség és szabadság, nem pedig kötelezettség.

Mivel töltöd ezt a szabadságot?

Alapvetően nagyon szeretek sportolni, kezdve a kerékpározással, ami sokszor nem is sport, hanem életvitelszerű dolog, mert ide az egyetemre is gyakran azzal járok. A téli szezonban a hobbi jégtánc, a nyári szezonban ennek megfelelően a görkorsolya egy kedves sport- és szabadidős tevékenységem, de röplabdázást is szervezek egy kisebb csoportnak heti szinten. Ezek mellett az ötlabda nevű sportot is lelkesen űzöm, ami ugyancsak heti szintű elfoglaltság – ezt már bajnokságba verődve űzzük.

A sporton kívül talán érdekes lehet, hogy vettem egy kis telket Várpalota mellett, ahová nagyon szívesen járok le kikapcsolódni. Sok munka van ott, de nagy a csönd és a nyugalom, ami néha remekül jön a budapesti mindennapok után.

Valószínűleg ezután nem meglepő, hogy nagyon szeretek kirándulni is. Baráti társasággal évente legalább kétszer szervezünk többnapos utakat, főként külföldi, környező országokba. Gyakran kerékpárral indulunk neki ezeknek az utaknak, így jutottunk el Erdélybe, Szlovákiába, Lengyelországba, Horvátországba, Szlovéniába, Olaszországba, egyszer pedig az olasz-francia határig. Az olasz riviéra mellett a Nyugati-Alpok hegyeit is bejártuk biciklivel: bőven 2000 méteres magasság felett tekerünk, egész nap felfele menni és megtenni 2000 méter szintkülönbséget, lefele pedig kényszerpihenőket tartani, hogy a fékek hűljenek, egészen más élmény, mint az Alföldön vagy akár a Bakonyban biciklizni. Ilyenkor hálósákokat, polifoamot, sátrakat, főzőfelszerelést, tehát minden szükséges dolgot magunkkal viszünk, mondhatni teljesen önálló életformában telik ez az egy-két hét. Persze közben naponta új és új emberek ismerünk meg, akik mindig szeretettel fogadnak. Ezek az utak kimondottan nagy élményt jelentenek! Egy különleges emlék, amikor a francia Alpokba ugyanoda mentünk síelni, ahol fél évvel ezelőtt tekertünk – csodálatos érzés volt viszontlátni télen azt a tájat, ahol pár hónappal ezelőtt még izzadva tekertünk. Készítettem is több „akkor és most” képet – és ha már itt tartunk, a fényképezés még egy nagy hobbi.

Gimnazista korom óta – egyre komolyabb technikával – szívesen fényképezek. Főként a természetet és az éjszakai eget szeretem fotózni, de már több mint 10 esküvőn is felkért fotós voltam. Egyik évben például a Műegyetemi Állásbörze fotópályázatát is megnyertem, illetve volt már kiállítva képem a National Geographic fotópályázat döntősei között. Szakmaiságban viszont ennél tovább nem szeretnék elmenni – jó lenne, ha a fotózás megmaradna hobbinak.

Úgy látom, már eddig is szép karrier és élet áll mögötted! Volna esetleg valami olyan tanácsod a hallgatók felé, aminek megfogadásával mi is hasonló utat járhatunk be?

Igazából én nem csináltam mást, csak komolyan vettem a tanulást, és így megfelelő tempóban haladtam a dolgaimmal. A hallgatókban meg kell lennie (vagy idővel ki kell alakulnia) annak a belső késztetésnek, hogy ne akarjanak örökké egyetemisták lenni, lépjenek tovább, és fejlődjenek. Persze vannak élmények és élethelyzetek, amelyeket minden egyetemistának meg kell tapasztalnia, át kell élnie, de nem szabad leragadni. Szerintem a titok nyitja az, hogy mindig tartsunk valamerre, mindig legyenek céljaink. Gyerekként ezt még mások (általában a szüleink) adták elénk, idővel viszont már magunknak kell kitűzni újból és újból. Ez a felnőtté válásnak egy komoly lépése, amire az egyetemi évek kiváló felkészülési terepet adnak.

ÁDÁM
ZSUZSA



fotók: Steffen Péter

Az önmegvalósítás útján a közösségi közlekedésben

Egykor a karunk padjait szorgosan koptató, és azóta komoly szakmai sikereknek örvendő emberek kutatásában a Budapesti Közlekedési Központ közlekedésszervezési és fejlesztési iroda kiemelt munkatársáig, Dr. Denke Zsoltig jutottunk. Őt kérdeztük iskolai éveiről, és jelenlegi munkájáról.

Hogy érezted magad a közlekkaron, mennyire vettél részt a közösségi életben?

1992-ben kezdtem a közlekkart, és arra emlékszem, hogy az első két év elég kemény volt, hisz az alapelőző képzés során sok új tantárggyal találkoztam az ember. Gimnáziumban végeztem, ezért a szakközépiskolásokhoz képest a műszaki tárgyak nekem újdonságot és kihívást jelentettek, ezért az első két évben kizárólag a tanulásra koncentráltam. Miután ezen a két éven túl voltam, elkezdtem a közéletbe is bekapcsolódni. Harmadévtől, amikor szakosodtunk, és már voltak olyan tárgyait is, amik miatt a közlekkarra jöttem, egyrészt elkezdtem a élvezni a tanulást, másrészt jutott időm a közéletre is. Harmadévtől végén aztán volt egy hallgatói képviselő választás, amin már én is indultam.

Mi lett a választás eredménye?

Túl sok jelölt nem volt, egy posztra általában egy jelölt jutott, tehát olyan nagyon nehezen nem kellett vennem ezt az akadályt: megválasztottak tanulmányi felelősnek. Később oktatási felelős pozícióra nyergeltem át. Ennek részben az volt az oka, hogy én az utolsó „nem kredites” évfolyamba jártam, utána pedig egyre több olyan évfolyam következett, akiknek már a tanulmányi rendje is a kreditrendszernek megfelelő volt, és arra gondoltam, hogy ezt jobb egy olyan tanulmányi felelősnek vezényelni, aki a kreditrendszer maga is tapasztalja. Így tehát oktatási felelős pozícióba kerültem, és a fő tevékenységem már nem a tanulmányi- és vizsgaügyek rendezése volt, mint az előzőekben, hanem az Oktatók Hallgatói Véleményezése projekt féléről félre történő levelezéské.

Munkád során sok olyan fiatal mérnökkel találkozol a BKK-n belül, akik nem rég kerültek ki karunkról. Mi a véleményed a képzettségükről, mennyire készíti fel őket az egyetem az ottani munkákhoz?

Az egyetem jó alapot ad. A gondolkodásmódot egyértelműen meghatározza, megtanít arra, hogyan oldd meg a problémát, vagy hol nézz utána. Már az én időmben is az volt a mondanás, hogy a közlekkarosok az élet bármely területén megállják a helyüket, sokfelé előfordulnak, és ezt most is így látom. Azt gondolom, hogy a jelenlegi képzés a piaci elvárásoknak megfelelő, aztán a végzett hallgató úgyis a munkahelyén ismerkedik meg azzal a munkakörrel, azzal a konkrét feladattal, amit aztán végez, és ezt a már régebben ott dolgozó kollégáitól megtanul-

ja. Minden esetre jó alapot nyújt az egyetem, én azt mondom.

Mindig is tudtad, hogy az egyetem végeztével mivel akarsz foglalkozni, vagy ez a felsőoktatási éveid alatt alakult ki?

Kicsit visszakanyarodnék oda, hogy miért jelentkeztem egyetemre. Már a középiskolában tudtam, hogy mi szeretnék lenni, mivel szeretnék majd foglalkozni. Azért tudtam, mert a szüleim utána néztek, hogy melyik foglalkozás az, amivel én játszottam. Hobbi szinten menetrendet, térképet gyűjtöttem, térképeket rajzoltam. Ezek városi térképek voltak kitalált településekről, azért, hogy megrajzoljam benne a különböző autóbusz-, villamos-, trolibusz-hálózatokat. A szüleim arra jutottak, hogy ez a közlekedésmérnöki pálya, és mivel a családban is volt egy közlekedésmérnök (unokabátyám), így egyenes út vezetett a közlekkarra. Az egyetem alatt aztán úgy gondoltam, hogy szülővárosomba fogok visszatérni Pécsre, és a Pécsi Tömegközlekedési Részvénytársasághoz megyek vissza dolgozni. Jártam is

náluk, amolyan ismerkedő beszélgetésen, hogy a kapcsolatot már időben felvegyem velük. Aztán kicsit máshogy alakult az életem. Amikor végzős voltam, úgy éreztem, hogy nem szeretnék belecsöppenni a munka világába olyan értelemben, hogy elhelyezkedjek valahol. Lehetőségem nyílt doktorandusz hallgatónak jelentkezni, és ezzel egyrészt azt éreztem, hogy az egyetemi élet szabadságát tudom meghosszabbítani azáltal, hogy még további 3 évig az egyetem kötelékébe tartozom, másrészt a doktoranduszi időszak alatt már tényleg kizárólag azzal tudok foglalkozni, ami a leginkább érdekel. Ez pedig a városi közforgalmú közlekedés. Így lettem doktorandusz, és ez idő alatt egy külföldi ösztöndíjat is elnyerem. Úgy éreztem azonban, hogy Budapesten találok inkább olyan munkahelyet, amely a végzettségemnek jobban megfelel és jobban tudom kamatoztatni a tudásomat.

Milyen kihívásokat jelentett a frissen megalkult BKK, amikor ott kezdted dolgozni?

Mikor doktoranduszként végeztem 2000-ben, az első munkahelyem a Közlekedési Minisztériumban lett. Az a munkahely azért volt érdekes, mert bár mehettem volna a BKV-hoz vagy Volánbuszhoz is, úgy láttam, hogy a minisztériumban sokkal szerteágazóbb munkám lehet azáltal, hogy nem csak a szakma egy szeletét végzi a munkáltató, mint az említett szolgáltatók, hanem a teljes vertikumára rálátás nyílik. Innen aztán a munkámhoz kapcsolódóan a 2005-ben alakult Budapesti Közlekedési Szövetséghez kerültem, és a minisztérium által delegált egyik vezetője lettem. A BKSZ-t aztán 2010 végén megszüntették, és a főváros új vezetése létrehozta a BKK-t. Ha ezt összehasonlítjuk a BKSZ-szel, láthatjuk, hogy a BKK döntéshozatali kompetenciával rendelkezik, míg a BKSZ anno csak döntés előkészítést végezhetett, valamint nem csak tömegközlekedés szervezéssel, hanem a városi közlekedés valamennyi ágával foglalkozik. A közlekedéspolitikai teljes eszköztára benne van a BKK portfóliójában. Ez azért fontos, mert ha egy városi közlekedési központba csoportosul minden ilyen jellegű tevékenység, sokkal könnyebben lehet bármit is végrehajtani.

Amikor megkaptad a felkérést a BKK-ba, milyen elképzeléseid voltak akkor, melyek azóta célba értek?Vagy még a mai napig tapasztalod az útját?

A saját elképzeléseim a korábbi munkámból adódtak. A BKSZ-ben a városi és elővárosi tari-





faközösséget készítettük elő, ami egy bizonyos állapotban jelenleg is működik. Ilyen dolog volt a Budapest bérletek, és ma már Budapest jegyek kölcsönös elfogadása a MÁV, Volán és immár BKK járatokon. Ezen tarifaközösségnek a célok szerint Budapest határain túl is létre kell jönnie. Sajnos mostanáig még nem valósult meg, éppen ezen dolgozunk, de ebben nem kizárólag a BKK a kompetens, mert az elővárosi területen a minisztérium ez a feladat. Együttműködésben dolgozunk, és jelenleg előkészületi fázisában tart a munka. Ami a céljaimból megvalósult, az ma a BKK működése. Ezen belül minden olyan apró lépés, amely javítja a városi életminőséget, és elősegíti a városi közlekedés folyamatosságát, vagy akár olyan nagyobb projektek, mint a MOL-Bubi közösségi kerékpárrendszer, amiben én is aktívan részt vettem, mint belső tesztelő. Emellett szárazabb témákkal is foglalkozom. Ami ezek közül nagyobb volumenű, az az üzletszabályzat. Ez egy olyan dokumentum, ami lényegében egy általános szerződési feltétel az utas és a szolgáltató közt. Ez határozza meg, hogy milyen feltételekkel lehet igénybe venni a BKK szolgáltatásait. Amennyiben módosításra szorul, azt mi „házon belül” meg tárgyaljuk, és a közlekedési hatóság számára megküldjük véleményezési jóváhagyásra. Jelenleg is van ilyen folyamatban.

Budapesten sikerült egy dinamikus fejlődést mutatni a közlekedésben, a vidéki nagyvárosok viszont a mai napig el vannak maradva. Mit gondolsz, tudná-e a BKK segíteni ezeknek a városoknak a felzárkózását, csúcsra járatását, és ha igen, hogyan?

A vidéki nagyvárosok a közlekedése más léptékben mérhető. Budapesttől egy nagyságrenddel kisebb utazási igényekről beszélhetünk, ezért a problémákat is kisebbnek látom. Ugyan-

akkor azt tudom, hogy a finanszírozás mindegyik város esetében kulcskérdés. Budapesten úgy veszem észre, évről évre javul a helyzet, a vidéki nagyvárosoknál viszont ezt nem látom ennyire biztosan, ezért van nehezebb dolguk a közlekedési vállalatoknak. Közrejátszanak az EU-s projektek is, amik most már elkészültek Szegeden, Debrecenben, Miskolcon, különböző villamos-, trolibusz-, utastájékoztató-fejlesztések képében. Ám nem csak arról kéne gondoskodni, hogy uniós forrásból fejlesszünk, hanem ezeknek a működtetési többletköltségét is elő kéne teremteni. Hogy hogyan tudna a BKK segíteni a tapasztalataival, azon már én is sokat gondolkoztam. Érdemes lenne megvizsgálni, hogy ha törvényileg szabályozott lenne egy közlekedésszervezési modell, akkor az a nagyvárosoknál alkalmazva valamelyest megoldást jelent-e. Számos kérdésben viszont Budapestnél jóval előrébb tartanak vidéki városok. Gondolok itt például a parkolás esetére. Szegeden és Debrecenben a parkolási bevételeket a közlekedési vállalatok kezelik, így az ebből képződő nyereséget a közösségi közlekedés támogatására tudják fordítani. Ez Budapesten kicsit másképp van, mert a kerületi utakon képződő parkolási bevételek a kerületekhez folynak be, a fővárosi utakon pedig a fővároshoz, így a BKK nehezebben tud gazdálkodni ezekkel a pénzekkel.

Mi az a dolog Budapesten, amin még mindeképp változtatnád a karriered során?

Közlekedésszervezéssel szeretnék foglalkozni a jövőben is. Ezen belül is szívem csücske a tömegközlekedés. Az elektronikus jegyrendszer egy olyan projekt, ami lassan a megvalósítás útjára lép, - alakult is erre egy dedikált team a cégen belül, akik ezzel foglalkoznak -, de mint cégen belüli szakértője a tarifális menetdíjszabási

ügyeknek, én is részt veszek ebben a munkában. Jövő évben pedig reményeink szerint megvalósítási szinten is elkezdődik a projekt. Ennek mentén az elővárosi tarifaközösség megvalósítása is egy olyan kihívás, amiben szeretnék részt venni, és előbb-utóbb véghezvinni a projektet.

Ha már említettet az elővárost, szerinted mi az a lélektani határ, ahova Budapest keze még el tud nyúlni?

A BKSZ-nek Budapesten kívül 194 településre terjed ki a területe. Ez azt jelentette, hogy ezekről a településekről lehetett Budapest bérlet birtokában kedvezményes helyközi jeggyel vagy bérlettel a fővárosba utazni. Ez még ma is így van. Ez lehetne egy olyan hatókör, ahova a BKK által szervezett elővárosi közlekedés még kiterjed. Egyébként a jelenlegi személyszállítási törvény azt mondja, hogy az elővárosi közlekedés a város 70 km-es körzetére érvényes. Ez egy picit kisebb, mint régen a BKSZ területe volt, de ennek leginkább olyan technikai okai voltak, hogy egy vasútvonalon egy frekvenciát több csomópontig is elérhessen a tarifaközösség. A BKK Budapesten kívül jelenleg 9 településsel van megállapodásban a minisztérium kapcsán a korábbi BKV kifizető vonalainak közlekedtetésére. Ezen kívül néhány településre a HÉV nyújt hasonló szolgáltatást. Ennyit „birtokol” jelenleg a közlekedési központ, de a BKK nyitott rá, hogy bővüljön a települések listája.

**STEFÁN
PÉTER**



A dánok és az oktatás

- Hogy ment a vizsga?
- Megbuktam.
- De mennyire?

Ez a kérdés jogos lehet egy dán szülőtől, ugyanis itt még a kudarcnak is árnyalatai vannak. De ne szaladjunk ennyire előre!

Az első kontaktus az oktatási rendszerrel már Magyarországon megvolt: július 15-én nyílt meg a tárgyfelvételi időszak. Szinte reflexszerűen készítettem elő a BME címeres papírnehezékemet, hogy az F5 billentyűre helyezzem, de meglepő módon a CampusNet (a DTU központi elektronikus oktatási rendszere, melynek funkciói a Neptunéin jóval túlmutatnak) egyáltalán nem fagyott le. Balettozó özeget megszégyenítő kecsességgel kattintgatva vettem fel a tárgyakat az egyetem honlapján található útmutatás alapján.

Gyanús lehetett volna, hogy az utólagos tárgyfelvételi időszak egészen október elsejéig tart, de csak az első hét után jöttem rá, ez miért is van. Egyáltalán nem ritka ugyanis, hogy a diákok utólag végeznek apró módosításokat az órarendjükön, az után, hogy belekóstoltak a főztjükbe: néhány tárgytól megszabadulnak, párat kicserélnek. Tettem ezt én is, mivel kiderült, hogy az egyetem honlapján található tárgyfelvételi segédletet a Kriptológia tanszék közreműködésével készítették, így annyira érthetetlenre sikerült, hogy harmadik féléves tárgyaktól kezdve olyanokat is felvettem, amelyek nem is tartoznak a szakirányomhoz.

Továbbá jó magyar reflexek alapján 30 kreditet vettem fel, de később kiderült, hogy rossz szul tettem: itt ugyanis 13 hét egy félév, mely után rögtön következik a vizsgaidőszak. Erre a



periódusra 25 kreditet ajánl mindenki, mivel itt minden tárgy minimum 5 kredites, de ez meg is érződik a ráfordítandó munka mennyiségén. Szóval kipöcköltem egy tárgyat - azt, amelyet fel sem kellett volna vennem (fura érzés volt órán, a tanártól pár méterre ülve leadni a kurzust). A maradék 5 kreditet pedig az úgynevezett 3 hetes periódusban szokás megcsinálni (amely januárban, illetve júniusban van): ilyenkor csak egy tárgyat hallgat az ember, de azt intenzíven, napi 8 órában. Ezzel szemben a 13 hetes periódusban „csak” 4 óra egy foglalkozás, amely előadás és gyakorlat közt oszlik el változó arányban.

Semmi gond, miután kiköszörülődött a csorba, hamar feltűnt, hogy a DTU szinte egészségtelen vonzalmat érez a csoportmunka iránt: majdnem minden tárgyból csoportosan kell megoldani a beadandókat. Az erre fordítandó idő természetesen a szabadidőből megy el a kisebb-nagyobb „assignment”-ek kivitelezésére. Igaz, ha egy nyugati egyetem valamit csúcsra járát, ott van is mögötte indok: a csapatos együttműködés nagyon fontos képesség a munkapiacra. Frissítő viszont, hogy a zh fogalma itt ismeretlen: csupán beadandók vannak félév közben. Cserébe viszont minden tárgy vizsgás. Emiatt azonban a vizsgák időpontját már a tárgy felvételekor lehet tudni. A vizsgaidőszak egyébként december 22-ig tart.

És akkor most térjünk vissza a bevezetőben feltett kérdés jogosságára. A dán érdekesebb, mint a Paks környéki élővilág: itt például két árnyalata is van a bukásnak. A jegyek sorban a legrosszabbtól a legjobbig: -3, 0, 2, 4, 7, 10, 12. Igen, jól láttátok: mínusz három. Olyat nagyjából akkor lehet kapni, ha az ember vagy meg

sem jelenik a vizsgán, vagy ha igen, amikor kinyitja a száját, a tudást elszívja, nem kiadja. Nullást olyanok kapnak, akik legalább megpróbálták, a kettesnél itt sincs szebb, csak jobb. Fölötte pedig: a 4-es a 3-as, a 7-es a 4-es, a 10-es az 5-ös, a 12-es pedig a legjobb fordítás szerint 5*. Ilyet megint csak nehéz kapni.

Végül pedig a tanulási környezetről: röviden úgy tudnám jellemezni, hogy „lenyűgöző”. A kampusz mérete, a berendezések minősége, a technológiai fejlettség és az iparral való kooperáció példaértékű. Természetesen itt is vannak különbségek épület és épület közt (a közlekesek főhadiszállása, a 116-os épület például kifejezetten szakadt - az itteni mércéhez képest!), de az átlag messze felülmúlja a legtöbb magyar elképzeléseit. A diákok számára rendelkezésre álló lehetőségek mennyisége egyenesen zavarba ejtő, de minden mögött egy fő gondolat húzódik: ha egy diákban van potenciál, akkor annak lesz is lehetősége kihozni önmagából (és ötleteiből) a maximumot.

Sajnos ez a régimódi sajtóformátum megköti a kezem terjedelem szempontjából, de ha akartok kis érdekességeket olvasni, rövid videókat nézni az itteni életéről, kövessétek a Végzet Mérnökei blogot a Facebook-on vagy a www.vegzetmernoeki.blogspot.hu-n!

BORTEI-DOKU
SHAUN



Duális képzés

Napjaink egyik fő kérdése a felsőoktatás reformja gazdasági, szervezeti és oktatási téren. Ezek a változtatások inkább pénzügyi és állami ösztönzés miatt valósultak meg, de az új képzési formát, vagyis a duális képzést az ipar és a szakma hívta életre.



A duális képzés mintája Németországból származik, ott már évtizedek óta működnek olyan intézmények, amelyek ipari vállalatokkal együttműködve képzik a szakembereket. A duális képzés a szakképzésben és a felsőoktatásban Magyarországon is jelen van már. Ebben a formában az egyetemi oktatás kis mértékben eltér a szokásos tantervtől. A hallgatók a félév első felében 10 héten keresztül normál tanórán elméleti tudást sajátíthatnak el. Ezután következik az 5 hetes gyakorlat ipari körülmények között. Végül a vizsgaidőszakban adnak számot az elméleti- és gyakorlati tudásukról. A tavaszi félév is hasonlóan alakul: az elméleti oktatást a gyakorlat és a vizsgaidőszak követi, viszont a vizsgák után 10 hetes nyári gyakorlattal zárul. A tanév felbontásából látható, hogy jelentős időt fordítanak a gyakorlati oktatásra, amely itthon többnyire autóiipari vagy ahhoz kapcsolódó cégeknél valósul meg. Azonban ennek sajnos hátránya is van, hiszen az elméleti tanulmányokra ezáltal kevesebb idő marad, így a tempó is kissé feszítettebb. A képzésre történő jelentkezés sem a szokványos módon zajlik, mert nem csak az adott felsőoktatási intézménybe kell jelentkezni, hanem ahhoz a céghez is, ahol később a gyakorlati időt fogja tölteni a hallgató. A felvételi eljárás pedig úgy zajlik, mint egy szokványos állásinterjú esetén: az önéletrajz és motivációs levél benyújtása után a jelentkezők meghallga-

tása és kiválasztása következik. A képzési idő alatt nem csak hallgatói jogviszonnyal rendelkezik a tanuló, hanem munkaszerződésben is áll azzal a vállalattal, ahol a gyakorlati időt teljesíti. Ez azt jelenti, hogy a felsőoktatási törvénynek megfelelően fizetést is kap a képzési idő alatt. A diploma után azonban nem jelent kötelezettséget egyik félnek sem a munkaszerződés, viszont ilyen mértékű gyakorlati tapasztalattal nagy eséllyel állásajánlattal távozik a tanuló. Akárhogy is, mindenképpen értékes szakmai gyakorlattal lesz gazdagabb, amely manapság a munkaerőpiacon létfontosságú. Ezen kívül azért is előnyös ilyen képzésben részt venni, mert maga az oktatási rendszer kialakításakor is nagymértékű együttműködés volt az iparral. Emiatt olyan képzési formát hoztak létre, amely megfelelő elméleti tudással és a korábbinál sokkal több gyakorlati tapasztalattal rendelkező mérnököket nevel ki. Hangsúly a gyakorlati tapasztalaton van, mert eddig is volt több-kevesebb kötelező szakmai gyakorlat az egyetemi képzés során, azonban ennek keretén belül nem volt lehetőség olyan komolyabb szintű gyakorlati tudást átadni, amelyet jelenleg egy friss diplomás mérnöktől elvár a szakma. Sajnos főleg az autóiipar az a terület, ahol nem specifikus, inkább általános mérnöki feladatok és problémák merülnek fel. A hazai személygépjárműgyártásra még inkább ez jellemző, mivel nagyrészt

gyártás folyik, és nagy a kereslet gyártástámogatási feladatokra. Szerencsére egyre több az olyan törekvés, hogy gyakorlatiasabbá tegyék a jelenleg többnyire elméletorientált egyetemi képzést, és a mai gazdasági és szakmai elvárásoknak megfelelő szakembereket képezzenek. Felsőbb szinteken is ennek az irányelvnek az érvényesülése látszik, hiszen felvetődött a duális képzés bevezetésének gondolata a műszaki felsőoktatás több területén is. Persze ez a képzési forma sem megoldás minden problémára, és ha ténylegesen elkezdődik a bevezetése, az további megoldandó feladatokat fog okozni. Természetesen ez nem egy általános séma, melyet minden területen alkalmazni lehet, hanem a különböző képzési területeken szükséges a felülvizsgálat, hogy milyen mértékben és formában vezethető be. Azonban saját tapasztalatból kiindulva, látva hogy milyen sokat ér akár egy szakképzés esetén is az elméleti oktatást kiegészíteni jelentős mennyiségű termelési gyakorlattal, a felsőoktatásban is nagy létjogosultsággal szerepel a duális képzés.

FEHÉR
BÁLINT



Jól szituált lángosos a J-ben

Közel száz embert kérdeztünk meg arról, hogy mire szolgálhat a J épület tantermeiben lévő furcsa, ablakkal rendelkező fadoboz a sarokban. Volt sok érdekes megfigyelés is, de csak egy jó. A titokra most fény derül.

A '70-es évek végén átadott J épület rejt pár érdekességet még nekünk is, akik odajárunk heti rendszerességgel. Ezek közül némelyiket megtekinthették a Kutatók éjszakája alkalmával, amiről egy külön cikket is olvashattok az újságban. De van pár apróság, mellyel csak kevesen foglalkoznak. Természetesen nem kell a Titkok kamráját keresni, de a rövid körbekérdezésből kiderült, hogy még pár sort a tanterem rejtéle.

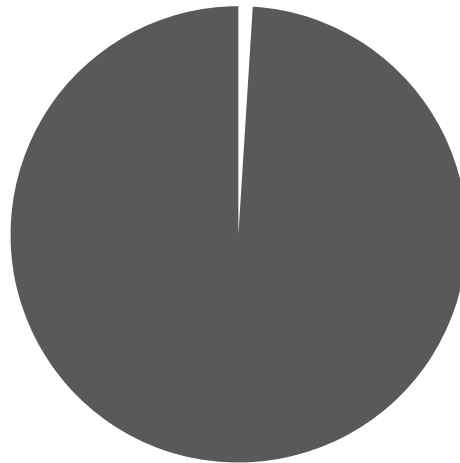
Először az érdekesség kedvéért érdemes megemlíteni, hogy mennyire kreatívak voltak, amikor igyekeztek kitalálni, hogy milyen célt szolgálhatott a „ketrec”. A legtöbben eszközraktárra tippeltek, melybe belegondolva teljesen logikusnak tűnik, csak a papírral eltakart ablak nem illik bele a képbe. A következő ötlet a doktorandusz szoba volt, melytől még felületes vizsgálódás esetén is kirázott a hideg. Az alapelgondolás szerint a tanársegédek onnan figyelték a gyakorlatokat, sőt zárthelyik közben lesték, hogy ki puskázik. Kicsit sántít a dolog, hiszen bő egy négyzetméteren, egy eltakart ablakú helyiségben nem lehet túl kényelmes 90 percet eltölteni. Ráadásul nem is igazán emberbarát. Ha beleegyeztek, én elvettem az ötletet.

A gondolatfoszlányoknak itt még nincs vége, nagyon sok minden eszetekbe jutott még. Volt szó olyan helyiségről, ahol kísérletek folytak, sőt egyesek még az Állítólag című műsorból megirigyelt paravánfalra is gondoltak. Ha esetleg valami veszélyes kísérlet folyt volna a terembe, akkor a hallgatók nyugodtan végignézhették volna azt a fal mögöl. A teljesség kedvéért előkerült még a mini búfé, jegyzettár, kézmosó, szerszámos, krétatartó és a gyóntató fülke is. Természetesen az oktatáshoz mind annyira elengedhetetlen, hogy rögtön az összes teremben létre kellett hozni egyet.

Elég a találgatásokból, és rántsuk le a leplet! 15 percnyi kérdezgetés után egyikőtök meg tudta fejteni a titkok titkát, bár némi élcelődéssel élve lehet, hogy a neve is közrejátszott, hiszen Diának hívták. Tádá! Diapozitívok vetí-

tésére szolgált a kis terem. Szigorúan véve egy sötét szobáról van szó, melyben egy vetítógép és egy tükör segítségével juttatták el a tartalmat a képernyőnek nevezhető üveglapra. Dr. Lévai Zoltán tanár úr ötlete, és tervei alapján került be minden terembe, hogy az előadásokon akadálytalanul, és viszonylag egyszerűen tudjanak szép ábrák segítségével szemléltetni az oktatók. Ráadásul a megértés fázis is hamarabb eljön, ha valamit képeken láthatunk. A beszámoló alapján sokan használták, de viszonylag ritkán, magyarul nem volt csúcsra járatva.

Említésre méltó, hogy az előadás folytonosságát segítve, minden fülke oldalán található egy bemenet, melybe csatlakoztatható volt egy távirányító. Ez a mai lézerpontterrel kombinált projektor távirányító elődjének is tulajdonítható. Ezt a csatlakozót még ma is megtaláljátok a doboz falán, sőt a túloldalon még a régi kábel is vár minket. Egyébként kialakításra nagyon hasonlít a számítástechnikában alkalmazott PS/2 bemenetre.

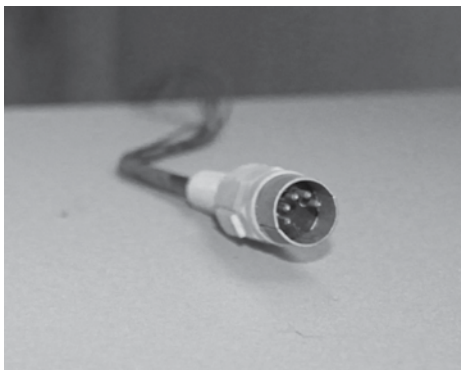


□ Jó válasz
■ Rossz válasz

A sokatmondó diagram

Ma már a kor és a technika különös kevertjének köszönhetően szinte teljesen feledésbe merült. Ha te is érdeklődsz egy kicsit az analóg eljárások iránt, akkor talán joggal feltételezhetem, hogy szívesen láttad volna működés közben a szerkezetet. Bár még nem volt szó ilyen kezdeményezésről, azért a végleges kivonás előtt egy rövid vetítést remélem kapunk majd.

SOMOGYI
IMRE



Hajóval az egyetemre: Mission Impossible?

Csupán két év telt el a BKK dunai hajójáratának elindítása óta, de már szervesen beépült a budapesti közlekedés szövetébe: emberek ezrei szállnak fel naponta munkába sietve a reggeli szürkeségben vagy szállnak le bulira menet a díszkivilágítások fényében. Álom ez vagy valóság? A cikkünkben ennek próbálunk utánajárni!

► A BKV hajó élt...

Újdonságként hatott, amikor 2012. július 1-jén a BKK menetrend szerinti hajójáratai megjelentek a Dunán. Ezeket a korábban üzemelt – jóval kisebb kihasználtságu, a hagyományos jegyekkel és bérletekkel igénybe nem vehető – vonaljárat helyett indította be a közlekedésszervező cég, a meglévő flottát kihasználva, de teljesen új útvonalon, európai uniós források bevonásával megújított és kialakított megállókkal, felújított hajókkal és kibővített menetrenddel.

A pozitív hangvételű hivatalos kommunikáció ellenére a forgalmat az indulástól kezdve kisebb-nagyobb problémák jellemzik: gyakori, hogy az alacsony vízállás miatt egyes kikötőket lezárnak; a Kopaszi-gát végállomást már lassan másfél éve nem használhatják az utazók, mert a magántulajdonú személyhajó-kikötő használatbavételi engedélye lejárt, és a tulajdonosok között fennálló vitás helyzet miatt az újabb kérelem még szóba sem került.

► ...él...

A BuBiénál lényegesen rövidebb, mindössze egynapos „tesztidőszakot” egy szürke hétfő reggelen kezdtem az álomosságtól kicsit morcosan: a városban a reggeli csúcsra járatot igen ritkán, csak 30 percenként tudnak kiadni, ezzel szemben az általam preferált 19-41-es páros 8 percenként indul ebben az időszakban a Batthyány térről, és feleannyi idő alatt is teszi meg ugyanazt a távolságot. Így korábban kellett felkelnem, hogy időben beérjek a 8:15-ös órára. Mondanom sem kell, hogy ez nemigen sikerült... De hogy a dolog jó oldalát is megemlítsen: a húsz

perces hajóút igen hangulatosra sikeredett, ugyanis a teljesen egyedül, békés nyugalomban szemlélhettem a hajóról a körülöttem rohanó, stresszes Budapestet. A Szent Gellért téren – a legkisebb királyfihoz méltóan – még egy próbát ki kellett állnom: át kellett jutnom az alsó rakpart leküzdhetetlennek tűnő autós oszlopán.

Hazafele az A38-Egyetemváros megállóból indultam, és az utat, lévén, hogy az utolsó előtti járatot választottam, már sötétedés után tettem meg, így a hajón utazó néhány turistával együtt gyönyörködhattunk Budapest szépen kivilágított épületeiben. Időnk volt rá, mint a tenger: háromnegyed órába telt, míg a motorok felkúzdódtak a csúcsra – vagyis a Batthyány térre – a járatot. Csak összehasonlításképp: a 4-6-os villamos és a 2-es metró igénybevétele ez 17 percbe telik, amelyhez még hozzáadódik az átszállási idő. Ráadásul a járművön – a WiFi jel ígérete ellenére – nem találtam hálózatot, és az utazási komfortot az sem növelte, hogy az utastérbe beszivárgott a kipufogógáz.

Ki kell emelnem ugyanakkor, hogy a legény-ség tagjai szellemmel láthatóan értik a dolgukat, rendkívül udvariasak, sőt még angolul is tudnak, így könnyen szót értenek a külföldiekkel, ami fővárosunk közlekedési vállalatánál igen ritka, és ezért megbecsülendő.

► ...és élni fog!

Vitézy Dávid a Közlekedéstudományi Egyesület szeptember 11. és 12. között rendezett „A városi közlekedés aktuális kérdései” című konferenciáján tartott előadásában ismertette a következő évek terveit, ezek között szerepelt a dunai hajózás budapesti fejlesztése is. Ez magában foglalja

mind az infrastruktúra (egy modern karbantartó telep, valamint több új, időjárástól védett, beléptető-kapus kikötő építése), mind pedig a járműflotta fejlesztését (új, 40-60 km/h végsebességre képes, földgázhajtású, akadálymentesített, 110-165 személy befogadására alkalmas katamaránok beszerzését). Egyúttal természetesen a jelenlegi útvonalakat is módosítják: a jövőben két elővárosi (zónázó) és két városi viszonylat lesz a mostani három hajójárat helyett. A szolgáltatás javulásának köszönhetően az utazási idő Újpest és a Nemzeti Színház között a becslések szerint 36 percre csökken (jelenleg ez a Haller utcáig 85 percet vesz igénybe), de mindez természetesen pénzbe kerül, nem is kevésbe, mintegy 19,8 milliárd Ft-ba.

A felvázolt tervek alapján nagy ambíciókkal vág neki a dunai közlekedés megújításának a BKK, ez azonban a megadott határidők hiányában, és a hazai viszonyok ismeretében – sajnos – jelenleg igencsak súlytalan ígéret. A potenciál pedig benne van a folyóban: rengeteg a kihasználatlan kapacitás a vízi forgalomban, sőt, jobb szolgáltatás esetén a különböző számítások szerint naponta mintegy 25 ezer ember venné igénybe ingázásra a közlekedés eme módját. A tervek megvalósulásáig azonban a dunai hajózás helyett legfeljebb csak dunai hajókázásról beszélhetünk.

STRAUSZ
PÉTER





Rakparti szlalomparty

Újra felbőgtek a motorok a Műgyetem rakparton, ráadásul idén 50 éves évfordulóját ünnepelte a verseny. Felelevenítve a korai hagyományokat részben kari szervezésben zajlott az esemény, és a múltidézés jegyében több veterán korú autó is nevezett.

Már kora reggel elkezdődött az útszakasz lezárása, valamint a pálya kialakítása. A versenytáv 3000 méter hosszú volt, azonban nem volt egyszerű a vonalvezetés, ezért az első futam alatt sokan bójatévesztésért időbüntetést is kaptak. A nevezési lista nagyon változatos volt, az oldtimer minősítésű Skoda Octaviától a szlalomra épített Trabantokon át sok típus képviseltette magát. Külön érdekesség, hogy a karról is volt három nevező, ráadásul eredményes volt a delegáció, mert az egyik sofőr, egy „ezerkettes” Zsigulival kategória 3. helyezést ért el. Miután lezajlott a gépátvétel elindult az első futam. Volt, aki az idő ellen versenyzett, néhányan pedig látványosan autóztak a nézők szórakoztatásáért. Ilyen szlalom versenyeken alapvetően nem a csúcsra járatott lóerők számának, hanem a vezetői tudás. Ezt bizonyította, hogy a speciális szlalom Trabantok kiemelkedően jó időt futottak, és csak a mezőny kis része volt képes őket maguk mögé utasítani, pedig voltak közöttük több száz lóerős autók

is. Különlegessége volt a jubiláló szlalomparty-nak, hogy a régi verseny hangulatának felelevenítése érdekében többen veterán autókkal neveztek, és nem csak végig autóztak a pályán, hanem az OT minősítésű autókkal az akkori technikához mérten kiváló időt futottak. De nem csak a korabeli autók képviseltették magukat, hanem a régi magyar autóversenyzés nagyjai is: több pilóta is részt vett az eseményen. Másik számomra kimondottan tetsző tényező az volt, hogy néhány nevező közel széria autóval szlalomozott a bóják között. Szerintem ennek a rendezvénynek ez az egyik értelme, mert ez nem egy profi versenysorozat egyik eleme, hanem egy nagy múltú esemény, ezért a profi nevezők mellett mindenképp szükséges az amatőr sofőrök jelenléte. Persze izgalmas volt látni a tapasztalt versenyzők sprintjeit is, mert fizikát meghazudtoló tempóban teljesítették a pályát. Remélem, jövőre is folytatódik a hagyomány, és megmarad ilyen formában a szlalomparty, mert nem csak az autó rajongóknak volt jó hétvégi program, hanem a laikusoknak is, mert mind a versenypályán, mind a depóban érdekes járműveket lehetett látni.

FEHÉR
BÁLINT



Tudomány ál

Tudtad, hogy a tudomány számtalan újat tartogat még a számodra? Tudtad, hogy nem csak egy területen alkot maradandót, hanem kiterjeszti határait szinte mindenre? Megmutatja a lehetetlent, a hihetetlent, és a lélegzetelállítót is.

Minden év szeptemberében eljön a pillanat, amikor megnyílnak az egyetemek, főiskolák kapui a látogatók előtt, akik így betekintést nyerhetnek a kutatások, kísérletek, szimulációk vagy fejlesztések világába. A Kutatók éjszakája bebizonyítja, hogy a tudomány nem egy rémisztő szörny, amitől félni, sőt rettegni kell, hanem egy érdekes, sokszínű világ, ami folyamatosan bővítést, frissítést igényel. Ez mindenki számára mást jelent, hiszen minden ember különböző. Van, aki tervezni, kutatni, fejleszteni, vagy éppen tesztelni szeret. Ezen az éjszakán betekintést nyerhettünk többek között abba, hogy milyen érzés egy csúcsra járatott szélcsatornában állni, hogyan lehet repülőgép-szimulátorral várost nézni, miért szerves része a forgalomirányítás a légiközlekedésnek, vagy épp megtudhattuk a kábítószeres kémiai háttereit és veszélyes hatásait. Hihetetlen volt azt látni, hogy óvodáskorú gyerekek izgatottan követték a szüleiket az érdekesebbnél érdekesebb programokra, vagy éppen ők húzták a felnőtteket a következő részhez, ahol számukra új dolgokat ismerhettek meg. Be kell vallanom, hogy nem csak a kicsik,



fotó: Oláh Viktória

mai

de én is sok, eddig számomra ismeretlen élményre tettem szert, melyekből sokat tanultam. Megismertem többek között a HungaroControl fontosságának okát, és kis mértékben a felépítését is. Felemelő érzés volt, hogy beleláthattam a légiközlekedés világába, és megismerhettem a szélcsatorna rejtelmét, valamint beleállni egy mesterségesen létrehozott menetszélbe, olyan hihetetlen élményt nyújt, amit az ember egykönnyen nem felejt el.

„Az első találkozás a tudománnyal olyan részegítő, mint a szerelem.”

(Szerb Antal)

Számomra ez az éjszaka újra rávilágított arra, hogy miért éppen a műszaki pályát választottam. Bebizonyította, hogy semmi sem lehetetlen, csak dolgozni, és néha küzdeni kell azért, amiben hiszünk. Sose adjuk fel az álmunkat, ha valamilyen területen újat akarunk alkotni, hiszen ha azt megtennénk, lehet, soha nem épültek volna meg a repülőgépek, nem lehetne biciklivel vizet szivattyúzni, és a tudomány nem ott tartana, ahol tart.

KALÓZ
VIKTÓRIA

Népautók egyesüljete!

Szeptember 27-én ismét eljött a nap, amikor a Hungaroringen és környékén ugrásszerűen megnőtt az egy négyzetméterre jutó Golfok, Volkswagenek száma.

Az idei program kicsit eltért a korábbiaktól, ugyanis az utolsó pillanatban Volkswagen-találkozó lett a Golf-treffenből. Ez annyira nem is meglepő, hiszen a Transporter 60, a Golf pedig 40 éves lett, az előbbieknél pedig stílusosan kialakítottak egy hippi falut, ahol egész nap a rock 'n' roll ment és a hippi életérzésből sem volt hiány.

A paddockhoz közelítve a Transportereket felváltották a Bogarak. Innentől kezdve nem volt megállás. Minél közelebb kerültünk a kifutóhoz, annál kisebb lett az autók átlagéletkora. A paddock melletti parkolóban gyülekeztek a különlegesebbnél különlegesebb Passatok, Sciroccók, Corradók. Mindegyik táborban akadt egy-egy kuriózum darab, ami nemhogy most nem jön szembe az utcán, hanem ilyen állapotban soha nem is fog!

A boxutca mögötti parkolóban sorakozott az a 300 szerencsés Golf, amelyeket a zsűri beválogatott, hogy a nagyérdemű megcsodálhassa. Egyestől hetes Golfig, szívóízeltől turbó benzinesig, sornégyestől V6-ig minden volt. A szó legszorosabb értelmében színes volt a társaság, mindenki megtalálhatta azt, amire vágyott. Az előzetesen regisztrált Golfokkal fel is lehetett hajtani 15 percre a pályára, ami még

akkor is nagy élményt nyújt, ha nem különösebben erős autóval megy az ember.

A színpadon reggeltől estig volt látnivaló: délelőtt többek között bemutatták a Golf GTE-t, az első sorozatgyártású Volkswagen modellt hibrid hajtással, Kovács András Péter pedig egész nap mosolyt csalt az emberek arcára. Délután kettő órára a paddock befogadóképessége a végéhez közeledett, érezni lehetett, ahogy a levegő vibrál, és mindenkit egy cél vezérelt: a hármás Golf. Idén ugyanis a szokásokhoz híven, a soron következő Golf egyik gyönyörű darabja várt új gazdájára, pontosan 40 forintért.

A délután négykor kezdődött Bêlga koncert sajnálatos módon érdektelenségbe fulladt, egyrészt a tombola izgalmi miatt, másrészt a látottak alapján a közönség sem volt túl fogékony a zenéjükre. A fődíj előtt kisorsoltak 16 liter motorolajat, Continental vásárlási utalványt és egy Volkswagen biciklit. A nyertesek örültek, azonban a csalódottság is látszott az arcukon: „ma sem megyek haza hármassal”. Miután a Golf új tulajra talált, a csúcsra járatott paddock tömege egy emberként vette célba a kijáratot.

A Volkswagen most is kitett magáért: ár/érték arányban szeptember 27-én jobb programot keresve sem találhattam volna. Megérte azt a 340 forintot.

MÉSZÁROS
ISTVÁN

A rendszám ötven árnyalata

Miről híres Albánia? A gyönyörű tájairól, Hoxha betonbunkereiről - és az eredeti rendszámukkal rohangászó, Németországból lopott Mercedesekről. Valljuk be, az utolsó pont nem éppen szívderítő, kevés pozitív gondolatot társítunk hozzá. Vajon az itthon rendszám nélkül rohangászó kismotorok jobb üzenetet közvetítenek?

► Papírokkal sokkal szebb az élet

Miért kéne rendszám az ötven köbcentis motorokra? Már az is kicsit abszurd, hogy ez egyáltalán kérdés, de bőven akadnak érvek mellette. Kezdjük a legelsővel: műszaki vizsga. Ma csak akkor mérjük fel egy ilyen guruló pléh-alom műszaki állapotát, ha a rendőr megállítja a peches tulajdonost. Amúgy úgy rohangásznak, ahogy akarnak, a fékek, a világítás állapota csupán a tulajdonos lelkiismeretére van bízva. Az meg kit érdekel? Senki sem kérkedett még azzal, hogy hány kandela az első fényszóró fényerőssége és milyen rövid úton állt meg 45-ről. Na, de a végsebesség! Ott már komoly hajsza zajlik a kilométerekért (legyen kicsi a robogó meg rendszám nélküli, de minden úgy, mint egy ezres sportmotor), persze teljesen kontrollálatlan körülmények között. Nem beszélve a futárok dobozairól sem, melyek a fizika összes létező törvényét cáfolják meg azzal, hogy ott maradnak a motoron a budapesti forgatagban.

A kis hazánkban csúcsra járatott ügyeskedés mintapéldányai ezek a motorok. Például vannak közöttük olyanok, melyeket gyermekkorukban jobban tápláltak a kelleténél, így egészen 80-125-250 köbcentisre híztak, de megszólalásig hasonlítanak ötvenes társaikra. Ők előszeretettel maradnak lelkük mélyén továbbra is ebben a kategóriában. Pontosabban: amíg adót kell fizetni, műszaki vizsgára kell hordani, egyszóval költeni kell rá (Skandalum! Követelem a perpetuum mobile kötelező alkalmazását, hogy tankolni se kelljen őket!), addig papír nélküli ötvenesek maradnak. Na, de az utakon! A nagyobb teljesítmény adta magasabb végsebességet senki sem restelli kihasználni, elvégre azért motorozik, hogy a lehető leggyorsabban jusson el A pontból B-be, és nem városnézésre indult. Amikor egy olyan útra kell felhajtani, ahol az ötven köbcentisek nem közlekedhetnek, akkor szintén előjön a valódi énjük, hiszen bírják az iramot, nem akadályoznak senkit a kismotorokkal ellentétben. Talán nem ártana ezt rendezni, és akkor tisztább lelkiismerettel panaszkodhatnánk arra, amikor minket ér valami kár hasonló simlizés miatt.

► Money, money, money

Apropó, kár. Tényleg én érzem magam baleknak azért, mert rendszám 125 köbcentis motort használok egy papírok nélküli 125-ös robogó helyett? Ne szórakozzunk már! De essen szó másféle károkról is, melyek jobban forintosíthatók, mint a jogkövető magatartásból adódó frusztráció. Például egy letört tükrök, amit egy óvatlan ötvenes (vagy nagyobb, de ötvenesként használt) robogó okozhat. Mit tehet ilyenkor az áldozat? Például lehet szép, mert okos már biztosan nem. Az elkövetőről a legjobb esetben is csak annyit fog tudni, hogy milyen típusú a motor és milyen színű. Ez még ahhoz is kevés, hogy kávézaccból jósoljuk meg az elkövető kilétét, és ez még csak az elméleti maximum, a „valamilyen fekete kiskerekű” sokkal valószínűbb megállapítás, így már tényleg csak a veszteség elkönyvelése marad az egyetlen lehetőség. De mi van, ha fordítunk a képletben, elkövetőből áldozat lesz és egy ilyen motort lopnak el? Zsebkendő elő, könnyes búcsú egy tábornok mellett a közös képeket nézegetve, és másnap új motor keresése az interneten. Mert megtalálni bizony lehetetlen az előbb említett okokból kifolyólag: a fehér Yamaha Jog - mint leírás - nem kifejezetten szűkíti le a kört néhány találatra, és bár a lábtartó bal alján lévő jellegzetes horzsolás szinte DNS pontosságú, de nagyjából egy molekulához hasonlóan látható minden olyan szemszögből, ahonnan egy motorra ránézünk.

Európában élünk, 2014-et írunk. El kell fogadni, hogy vannak bizonyos dolgok, melyek kellemetlenséggel járnak, és első hallásra csak egy újabb fölösleges körnek tűnnek a bürokrácia malmában, de ha egy kicsit mögé nézünk a dolgoknak, akkor lehet, hogy kiderül: mégse annyira rossz ötletek. Nem feltétlen baj, ha nem járkálnak olyan járművek az utakon, melyek műszaki állapota erősen kétséges, egyetlen azonosítójuk egy adásvételnek kinevezett papírfecni, és tulajdonosaik tulajdonképpen bármit megtehetnek (ahogyan a motorokkal is), mert lehetetlen őket megtalálni.



PAPDI
TAMÁS



Kevesebb rendszám néha több

Az élet logikus és kevésbé logikus döntések sorozata. Tekintsük az utóbbiak között azt, hogy egy olyan járműre akasztunk rendszámot, ami néhol a KRESZ szerint is lassabban haladhat, mint egy bicikli. A gyalogosra ne tegyünk rendszámot?

Tudom, nagyon elcsépett, de egy ötvenes megengedett legnagyobb sebessége még mindig csak a 40 éve is elavultnak tekintett 45 km/h. Ezzel szemben egy kerékpáros, ha visel bukósíkot, akár ötvennel is száguldozhat a kifogásolhatatlan állapotú utakon. Természetesen ezzel az adathoz nem nehéz mit kezdeni, de ha a forgalmi veszélyeztetést is belekeverjük a dologba, akkor elég könnyen kikalkulálható, hogy az emberi erővel hajtott kétkerekű közel ekvivalens indexszel ugrik be a halálhözők nyilvántartásába, mint a legkisebb benzines.

► A jelenkori pék napja

Szeretnék általánosítani, így minden kenyérkészítésben jártas állampolgárt megkérném, hogy ne vegye magára, ha mutat némi egyezést ez a pár sor és az élete! A következő bekezdés megértéséhez szükséges tudnunk, hogy a legtöbb magyar városban nincs éjszakai tömegközlekedés.

Sajnos vagy nem sajnós, a friss kenyérnek reggelre kell elkészülnie, ami azt jelenti, hogy a bedagasztott tésztát már hajnalra be kell gyúrni. Ehhez nyilván egy olyan furcsa műszakot kell vállalni, ami még a köztudatban megszokott éjszakázástól is jócskán különbözik. A csúcsra járatott üzemekben a beugróknak még kacifántosabb a munkaideje. Nekik viszonylag kevés alternatíva jut a munkába járásra. Választhatja az egészséges életmód jegyében a biciklit – amit valljuk be – nagyon rossz érzés télen beöltözve tekerni. Vagy vesz egy autót, esetleg egy robogót. Sajnos az autót napi szinten vezetve hamar rájön, hogy a kenyérkeresete még az üzemenyagra sem elég, így kénytelen elfogadni a fedél nélküli benzines, vagy ritkább esetben elektromos hajtású kismotort. Láttatok már ti is beöltözött futárt télen, ugye? Na, pont így néznek ki az országúton munkába tartó pékek is.

Nekik nem a száguldozás, a szabályok be nem tartása a céljuk, hanem egy még éppen működő, keveset fogyasztó eszközzel haladni A-ból B-be. És igen, nekik nem fér bele plusz pár ezer forint egy x évente szükséges műszakiért, vagy a biztosításon felül fizetett teljesítményadóra. Most, kedves olvasó, kinyithatod a szemed, és mondhatod ujjal mutogatva, hogy nem csak a pékek járnak így munkába, vannak még páran.

► De ott az 50/125, nekik rossz lesz!

Mindenki látott már buszmegállóban dohányzó embert, pedig tiltja a törvény. Sőt, a tapasztalat azt mutatja, hogy a legtöbben még alkoholt is vettek, miközben az életkorotok még jócskán nem haladta meg tizennyolcat. És igen, vannak olyanok is, akik 125 köbcentis összlökettérfogatú (bár ritka a több henger) motort hajtának ötvenes papírokkal. Sajnos őket bármennyire is szeretnénk, nem olyan egyszerű kiszűrni. Pláne, ha például egy Yamaha Vino 125-ről beszélünk, amit még a motorszerető is nehezen különböztet meg a kismotor testvérétől.

Ne higgyük, hogy nem lapul majd ötvenes blokk a hátsókertben, amit a műszaki vizsga idejéig visszaépítenek a motorkerékpárba! Sajnos rossz példák mindig lesznek, de ne rájuk építsünk egy törvényt, ha van választási lehetőség.

► Megoldás van?

Van, de az elképzelés nem tökéletes, hibákkal teli. Tulajdonképpen jól kiszűri azt, hogy nem egy ideális világban élünk, ahol minden úgy van, ahogyan azt a mesékben láthattuk. Vezethessünk százhuszonötöst B jogsíval is! Sőt, aki megcsinálta a moped jogsit, egy pár ezer forintot (nem több tízezer) átképzéssel ülhessen át egy nagyobb járgányra! Egy olyan világban, ahol a „B” kategóriás jogosítvány megengedi egy 1000+ lóerős autó vezetését is, ne kérjünk extra tapasztalatot egy 125-ös motor irányításához, melyen a legnagyobb sebesség alulról karcolja a 100 km/h-t. Így azok, akik szeretnék gyorsabban menni és utast szállítani, gond nélkül átpattanhatnak egy nagyobb motor nyergébe, és az ötvenes megmaradna egy spórolós, szükség hozta legjobb választási lehetőségné, vagy az életszakasz másik oldaláról vizsgálódva egy ideális kamaszmotor kategóriának.

Mindenestre elmondhatom, hogy morcos leszek, ha mégis rendszámoztatni kell majd. Azzal csak azt fogják bizonyítani, hogy a legelső törvényjavaslatot fogadjuk el, mindenféle átgondolás és véleménykikérdezés nélkül. Ne csináljuk így!

SOMOGYI
IMRE



INNOTRANS 2014, A vasutasok Sziget Fesztiválja!

Sokszor irigykedve ábrándoztam és elérhetetlen távolinak tűnő fotókon elmerengve gondolkodtam azon, hogy milyen érzés lehet valaminek a közepén lenni. Pláne, ha ez a valami a szakma maga: A Vasút! Az idei évben a Zielinski Szilárd Építőmérnöki Szakkollégium és a BME Közlekedésmérnöki Szakkollégium tagjai egypár érdeklődő hallgatóval kiegészülve részesülhettek abban az élményben, hogy láthatták mindazt, amit ez a kiállítás bemutat. Vagy legalábbis megpróbáltak mindent megnézni...

► Minden kezdet nehéz?

Már maga az utazás is kalandokkal telire sikerült, hiszen ki-ki a számára legkényelmesebb módon – busszal, vonattal, repülővel, stoppal – közelítette meg a németek régi-új fővárosát. A megérkezés és gyors lepakolás után a tapasztalt 'innotranszozók' elkezdtek mesélni, hogy mi az optimális megtekintési technika, mert mi, közlekkárosok még nem is sejtettük, hogy ide ennek ismerete is kelleni fog. Szinte remegve léptük át a Messezentrum déli bejáratát és vágunk neki az expónak.

Az első csarnokban rögtön a kommunikációhoz elengedhetetlen kábelek rengetegét láttuk. Vékonyabbat, vastagabbat, optikait, hagyományos rézbetétet, árnyékolat, árnyékolás nélkülit, meg minden extrával megáldottat! Aztán jött a következő csarnok és még egy és még egy, még mindig kábelekkal. (Ekkor már nagyjából 10 perce gyalogoltunk.) Az információál kapott térképre pillantva megdöbbenve láttuk, hogy ezzel a folyamatos sétálással teljesítettük a kiállítás 0,4 %-át. Itt kezdett realizálódni bennünk, hogy itt nem a vasút világába léptünk be, hanem az univerzumába...



► Azóta keresem az államati!

A vasút komplexitásának ecsetelésétől megkímélném az olvasót, de egy rövid villanásszerű áttekintést mindenképpen adnék. Körülbelül én is annyit éreztem az egyes pavilonok kínálatából, hogy az egyszerű öntvényektől a komplett mozdonymotor-blokkokig, a belső enteriőr kialakításoktól az ajtóig és annak működtető mechanizmusáig, a wc-tartályok sokszínű világán át a kijelzők szírványvörös világáig, a vezetéknélküli hálózatok békés egymás mellett élése a felsővezetékrendszerek standjai mellett, a kocsimosó berendezések és sínfenntartó gépek egymásmellettsége még engem is meglepett. Van az a kifejezés, hogy a „teljesség igénye nélkül”. Én most először éreztem a teljesség igényét valamiben.

► És akkor tényleg a szakma /Vasútépítészet/

Természetesen az első sokszereű élmények után hamar belevetettük magunkat a kiállítás alapos áttanulmányozásába. Az első (fél)napunkat a szabadtéri járműkiállításon töltöttük. Itt tényleg a nagy vonatok vannak szalonszerűen kiállítva és az ember, mint az IKEA-ban mindenbe beleülhet, belenézhethet, kipróbálhatja az összes funkciót. (Itt jegyzem meg még egyszer, hogy nem a vasútbarátok szórakoztatására, hanem a szakma neves képviselőinek találták ki a rendezvényt 1996-ban, hogy kétfévente találkozzanak és megbeszéljék merre is halad az immáron majdnem 200 éves vasúttechnika.)

Azt már az elején láttuk, hogy a design végérvényesen az esztétikum rovására ment az évek során (vagy nekünk nincs a modern dolgokhoz ízlésünk). A lengyel Pesa gyár futurisztikus kinézetű motorvonata és mozdonya tényleg inkább formatervezett műtárgynak tűnik, mint egy mindennapi használatra szánt vasúti járműnek. A belbecs azonban abszolút felhasználóbarát és a szó szoros értelmében a praktikumnak van alárendelve. A vezér már akár az oldalsó ablakból is tudja irányítani járművét, hiszen tolatási mozgásoknál hasznos lehet, ha az ablakon kinézve nem valahol a vezetőasztalon kell tapogatóznia és nyújtózkodnia a kontroller karok után, hanem ezt kényelmesen megteheti.

Ugyancsak érdekes és kedvesnek nevezhető gesztus, hogy a kapcsolószerkezetet egy kis LED-es lámpa világítja meg, ezzel megkönnyítve a tolatásvezetők dolgát. Az már megint csak egy plusz, hogy a mozdony kijelzőjén belül a folyamat kamerával megfigyelhető, így gyakorlatilag akár teljesen automatikus vonatkapcsolás is megvalósítható biztonságosan. A tavalyi év nagy slágere a Last Mile technológiás mozdonyok továbbfejlesztése idén is megjelent. Valamint a több motorral szerelt, minden teljesítményszükségletre beállítható motorteljesítményt kínáló tolatómozdonyok is bemutatkoztak. Ennek egyik képviselőjeként egy kellemesen lekerekített román tolatómozdonyt köszönthetünk, ahol a keleti szomszédságunkból érkező készséges mérnökök lelkesen magyarázták nekünk mi is zakatol legbelül.

Gyakorlatilag nem volt olyan magyar ember, aki egy kicsit is a vasúthoz köthető, és ne várta volna a külföldiek reakcióját a MÁV-Gépészet IC+ kocsija kapcsán. A kiállított darab nekünk is elnyerte tetszésünket, bár megállapítottuk, hogy reméljük ez a csiszolatlan gyémánt kategórián túllendülve, egyszer még egy büszke képviselője lehet az újjáéledni látszó magyar vasúti jármű-gyártás piacának.

A városi vasút is számos járművel képviseltette magát. A kötelező körök, mint a spanyol CAF, a cseh Škoda, a lengyel Pesa, a kanadai-francia Bombardier vagy a német Siemens mind-mind hozták a saját újdonságaikat, fejlesztéseiket, természetesen minél elegánsabb vagy éppen extravagánsabb csomagolásban. Az „új hannoveri” TW 3000 villamos ormótlan külseje például egy hangulatos belsőt takart, ahol tényleg szinte egy japán kert nyugodtsága fogadja az embert, amit tovább erősít a zöld és narancssárga belső a világos falakkal és fautáratú ülésekkel.

És akkor az igazán nagyok: jómagam is várokozással tekintettem meg az előzetes beszámolókat, és reméltem, hogy a Siemens elhozza az újgenerációs mozdonyát: a Vectront. Rögtön hármat is láthattunk belőle, egyet az MRCE mozdonylízingelő cég tulajdonában, illetve kettő Siemens felségjelzésű darabot, melyből az egyik dízel, míg a másik egy négy áramrendszerű példány volt. Letisztult, átgondolt koncepció, profi munka! De nem mehetünk el szó nélkül a Bombardier „új” Traxx mozdonya mellett sem. Igaz a



Last Mile és Multiengine technológia is bemutatkozott már a 2012-es Innotranson, de ennek ellenére még mindig az újdonság erejével hatva vonzott rengeteg látogatót.

És akkor a csodavonatokról is. Az olasz Treinbornvukbnt nagysebességű vonata rögtön három komfortfokozatú osztállyal mutatkozott be. A szokásosnál kényelmesebb 2. osztályú és 1. osztályú szakaszok mellett az Executive osztály volt az, ami a legtöbb látogatót vonzta. A bőrfotelek, melyek háttámláját és lábtámasztát az elektromos motoroknak köszönhetően villámgyorsan a legkényelmesebb pozícióba állíthat az ember, hosszú percekre magához bilincselte az arra járó, a kiállítás alatt megfáradt érdeklődők testét.

A másik nagyon érdekes jármű a francia SNCF emeletes, regionális vonata volt. Ebben nem volt szinte egyetlen hiba sem. (Na jó, az egyik asztalt nagyon nehezen lehet lehajtani a szerencsétlen kiképzése miatt, de nincs egy köbdeciméternyi hely sem, ami nincs hasznosan és főleg értelmetlen kihasználva!) A 3+2-es üléselrendezés érdekesnek tűnhet, de az előterekben ennél sokkal különösebb kombinációkkal is találkozhatunk, nem is beszélve a közvetlenül az ajtóban elhelyezett lehajthatós ülésekről. (Bele se merek gondolni, hogy mi történne, ha ezeket az újításokat, hogy mást ne mondjak, az M4-es metró szerelvényein szerelnék fel, ahol már a leszállási puffertér közepén található kapaszkodó is potenciális konfliktusforrás az utazóközönség számára.)

A Siemens által készített müncheni metró-szerelvény laikusok számára is érdekes megoldása pedig az oválisan elhelyezett ülésorok voltak. Az olasz AnsaldoBreda Koppenhágába szánt metrója ezzel szemben semmilyen kialakított koncepciót nem tükrözött, mintha csak egy kocsiszekerényt hoztak volna. Vagy az olyan eszméletlen utasterhelésű és rövid megállótávolságú dán vonalakra készült, ahol tényleg semmi értelme üléseket szerelni egy vonatba.

A járműbemutató természetesen rengeteg, a pályafenntartáshoz és - a Vossloh gyárat képviselő mérnök úr szavaival élve-, „sínápoláshoz” köthető gép volt még kiállítva, de a vasútbarátoknak igazi csemegéket a hátsó traktus tartogatott. A német vasút igazi szerelmesei nem mehettek el

úgy a 221 145-ös mozdony mellett, hogy ne vettek volna egy pár szerelmes pillantást felé, és a kis Köf mozdony is sokak arcára csalt mosolyt, pedig ez csúcstechnika volt a 20-as években. Akik kívárták a mindig hatalmas sort, a Wiebe AG által felújított Emma gőzösön is utazhattak, a legszerencsésebbek pedig az Innotransra vezető vasúti alagút végén még a Heerstraßen áthúzó ICE vonatokat is megpillanthatták.

► Csokigyár a cukrárszoknak /Közlekedéstechnika/

A fő irány abszolút a mindent biztonságosan, számítógépvezérelve, emberi beavatkozás nélkül, de legalábbis a lehető legkényelmesebb módon tudjunk felügyelni, irányítani. Megszámlálhatatlanul sok cég jelentkezett olyan fedélzeti rendszerekkel, melyek az optimális vonatváltást hivatottak segíteni, nem is beszélve a forgalomirányítási- és hálózatmenedzselési

berendezésekről. Természetesen a legnagyobb cégek itt is a Thales és a Siemens, azonban szinte minden „biztberes” standon láttunk tengelyszámálót, vagy éppen a váltók végállás ellenőrzéséhez szükséges, számítógép számára emészthető bitekké fordító kisebb ruhásszekrényi számítógépet. Itt egy osztrák stand volt a kedvencem, ahol a cég képviselője előadásában külön kitért arra, hogy rendszerük a nem frekvenciált helyeken (pl. kisebb iparvágányok, állomások félreeső tolatóvágányai) kisebb biztonsági szintet képviselő SIL 3-as rendszerekkel dolgoznak, azonban azokon a részekén, ahol a vonatok rendszeresen közlekednek már SIL 4-es biztonsági szintet tudnak elérni. Ez azért is külön jó érzést jelentett számomra, mert a szakmán belül is rendszeresen gerjeszt vitákat a probléma kezelése.

A legérdekesebb bemutató – talán természetesen is mondhatóan – a Deutsche Bahn standján ért minket. Itt egy közel 10 éves távlati, minden részletre kiterjedő koncepciót tervet láthattunk arról, hogy egy vasúttársaság, ha fenntarthatóan akar a XXI. században tevékenykedni, akkor bizony már nem csak a vonatok A-ból B-be való közlekedtetését kell maradéktalanul megoldania. Az okos város elképzelésén elindulva (mindent a vasút köré építve) gyakorlatilag a mai mobilitáscentrikus társadalom alapvető gondjait megoldandó programban a fő hangsúly a környezetvédelmen van. Minden rendszer szélturbinákból és napelemekből nyerné az energiát (nyilvánvalóan elsősorban nem a felsővezeték vagy az irányító rendszer, mert azért ezek kényesebbek), amit megfelelő „óriás elemekben” tárolnának, amíg nincs fogyasztó. A közkerékpár rendszer vagy az intelligens-autóbérlet, amit két kattintással elérhetünk egy mobiltelefonról, már szinte minden valamire való városban hozzátartozik az alapszolgáltatáshoz, de az, hogy pályaudvar szintű navigáció is legyen, az már tényleg az abszolút kényelmi faktorba sorolható.



A teherfuvarozás modernizálása még ennél is meglepőbb volt számomra. Az elképzelések szerint a rendezőpályaudvarok egy zártabb részén önjáró, intelligens vagonok szaladgálnának, természetesen szigorú rendben, mindent oda szállítva ahová kell. A vezetékek nélküli kapcsolatnak köszönhetően a tervek szerint hatalmas, szinte robbanásszerű kapacitásnövekedést lehetne elérni, ha például a konténerek szállításánál a kikötőkben ezt a módszert használnák.

Ha már a távlati tervekről szó esett: igaz nem olyan nagyszabású, mint a DB tervei, de nem mehetünk el szó nélkül az Osztrák Szövetségi Vasút (ÖBB) menetrend alapú infrastruktúrafejlesztési tervei mellett sem. A sógorék nem titkolt célja, hogy 2025-ig az egész országban a mindent-mindennel összekötés elv alapján integrált, ütemes menetrendet hozzanak létre. A folyamatos fejlesztések és szolgáltatás-bővítések elhozták azt az időt, amikor egy vasutat sikeresen és rentálisan lehet üzemeltetni. Arról nem is beszélve, hogy tényleg a nagybetűs szolgáltatás az, amit a bezzegvasút nyújt. Ilyen formában nem csoda, ha az állam is bőkezűen, nem tűzoltási céllal önt bele rengeteg pénzt. A menetrendtervezők pedig így, hogy a fejlesztések előre biztosítottak, bátran bele mernek vágni olyan projektekbe, melyekhez jelenleg a megfelelő infrastrukturális elemek aligha állnak rendelkezésre. De az előre tervezhető- és látható fejlődések egymás hatását gyorsítva tudják előidézni, hogy ezek a tervek nem csak a nálunk oly divatos előtanulmányi státuszig jutnak el.

► Két év múlva veletek ugyanitt!

Aki egyszer látta ezt, mindenképpen vissza akar majd jönni. Annál is inkább, mert a mostani hosszabb-rövidebb beszélgetések által felvillantott tervek megvalósulását érdekes lehet nyomon követni. Az Innotrans szervezőinek állítása szerint az elmúlt 18 évben a vasúti szakma újdonságai innovációi szinkronba kerültek a kiállítás időpontjával. Rengeteg helyen láthattuk a WP logót, ami a World Premier-t hivatott szimbolizálni, jelezve, hogy a gyártó itt mutat be valami újdonságot.

Emberi oldalról pedig nem túlzás feszítválnak is nevezni ezt az egészet. Megdöbbentő, hogy ha az ember egy kicsit kitekint külföldre - pláne egy ilyen világszínvonalú rendezvényre - látja azt, hogy a nálunk temetett, néha hánykolódó szakma nem virágkorát vagy reneszánszát éli, hanem ami megjelenik a szem előtt, az valami egészen érdekes burjánzás és eklektika. Ha szóba elegyedik valakivel az ember, rögtön érződik a nyitottság, különösképpen a fiatalok felé. A világ minden tájáról összesereglett vasúti szakemberek pedig érdekes oldalról tudnak rávilágítani egymásnak a vasút mint olyan, szemléletbeli eltéréseire.

Azt, hogy ez az egész Németország csodás fővárosában, Berlinben van, amit jóformán alig látunk, - de így is cikkeket lehetne megtölteni vele, hogy ott milyen fejlett közlekedési rendszer van - hát az már csak hab a tortán...

VÁRHELYI
MÁRTON



A szakkollégium októberi programjai

A nagyérdemű által tapasztalt kis rádiócsend után most újra visszatér a szakkollégium a Közhír hasábjaira, sőt rögtön két látogatást is ajánl a hallgatóságnak, ráadásul mind a kettőt repülő témakörben.

► Október 28.

Ezen a napon a szakkollégium a ferihegyi 1-es terminál előtt fog gyülekezni, hogy megismerje a tavalyi nagysikerű reptérlátogatását. Ha tavaly már részt vettél e buszos „roadshow”-n, akkor tudhatod, hogy milyen nagyszerű élmény. Ha esetleg nem voltál vagy nem emlékeznél tavalyról, akkor a keretes írásban olvashatsz egy rövid összefoglalót a látnivalókról. Ráadásul, ha minden a tervek szerint alakul, akkor a látogatás végén egy kis meglepetés vár a résztvevőkre!

A fejek fölött hetven méterrel elsuhanó repülő látványa és hangja mellett az alábbi érdekességek is várnak titeket:

- állomás például a 2B és a 2A terminál légi oldala és előtere, ahol a beszállító kapukat, a lézeres beállító rendszert, valamint a repülőgépek földi kiszolgálását (üzemanyagfeltöltés, poggyásrakodás), az utasok ki- és beszállítását, valamint az épületközelbeli állóhelyeket lehet megfigyelni
- megálló ugyanígy a 31R futópálya küszöb, ahol a toronyirányítás rövid időre felkapcsolja majd a pályafényeket
- de útba esik majd a torony, a tűzoltó-bázis, a kertészet, a cargo bázis és előtér, és az egyes terminál előtere is

► Október 30.

Két nappal a ferihegyi vizit után a szakkollégium Kecskemétre látogat el, ahol a célpont most kivételesen nem a csúcsra járatott Mercedes gyár lesz, hanem a város másik igen fontos és ismert létesítménye, jelesül a katonai repülőtér, amely megépítésének gondolata a magyar hadtörténelemben fontos településen először 1932-ben, éppen az az évi repülőnapon – igen, már akkor is tartottak – vetődött fel. Három évvel később, 1935. március 4-én a Nyomási-pusztai melletti területnél kezdődött a reptér építése, melynek átadására 1937-ben került sor.

A repülőbázis nevét 1990-ben kapta vitéz Szentgyörgyi Dezső repülőszázlósról, akit a Magyar Királyi Honvédség legeredményesebb vadászpilótájaként tart számon a történelem. Érdekesség, hogy a nevet az akkori kecskeméti állomány saját maga választotta ki, az illetékes szervek csak jóváhagyták a döntést.

A Magyar Honvédség 59. Szentgyörgyi Dezső repülőbázis feladatai közé tartozik, hogy a szabálysértő, légtérsértő járműveket „jobb belátásra” bírja, a bajba jutott gépek személyzetét megsegítse, Magyarország, valamint a NATO tagállamok és azok csapatainak oltalmazása az ellenség légitámadásaival szemben, a vizuális légi felderítés és a légi támogatás. A bázison szolgáltak többek között a magyar légierő MIG-15-ösei, MIG-17-esei, MIG-21-esei, de a nemrégiben a szolgálatból kivont MIG-29-esei is. Jelenleg a „Puma” repülőszázad JAS-39 Gripenjei, és a szállítórepülő század AN-26-os gépei állomásoznak itt.



for: Terjék Tamás

Ha esetleg a fenti programok közül egyik sem nyerte el a tetszésedet, ne csüggedj, mert messze még a fél év vége, és lesz még sok másik szakkollis látogatás!

STRAUSZ
PÉTER



Fapados utazás fillérekkért

Utazni élvezet, repülővel bejárni Európát viszont drága, nem egyetemistazsebnek kitalált időtöltés – mondhattuk volna tizenévvvel ezelőtt. Azonban a fapados légitársaságok térhódításával és némi kompromisszum árán ez a közhely már a múlté.

Ki ne álmodna arról, hogy a szorgalmi időszak gyötrelmei közepette kiszakadjon kis időre az egyetemi mókuserőkből? Ki ne töltene el szívesen pár napot valamelyik európai nagyvárosban? Kis szerencsével, és néhány apró szabály betartásával akár már egy Debrecenig érvényes vasúti diákjegy árából eljuthatunk Brüsszelbe, Milánóba vagy akár Rómába.

De mi is ez a már említett „néhány apró szabály” és „kompromisszum”? Először is: résen kell lenni. A repülés nem olyan spontán utazási forma, mint a vonatozás; az utas kimegy Kelenföldre és vesz egy jegyet az Intercityre, ami húsz perc múlva indul. Ha utazni akarunk, időben kell jegyet foglalni. A fapados légitársaságok jegyárazása keresletfüggő: ha az adott járatra az elmúlt napokban nem adtak el jegyet, akkor olcsóbb lesz, ha sokat adtak el, akkor drágul. Épp ezért nehéz kiszakozni, hogy mikor a legkedvezőbb az ár, azonban általános tapasztalatként megfogalmazható, hogy 6-8 héttel korábban érdemes lefoglalni.

Ajánlott figyelni az akciókat is. A két és fél évvel ezelőtti szomorú Malév-csőd után el lehetett csípni a legnépszerűbb európai desztinációkra 49 forintos irányonkénti repülőjegyet is a Ryanairnál, természetesen meglehetősen limitált darabszámban, azonban még manapság sem ritka a kevésbé csúcsra járatott hónapokban a 2.500-3.000 forintos ár. Ha többen utazunk, vagy egy éven belül akár egyedül többször, akkor megéri belépni a Budapestről jellemzően magyar lajstromjelű gépekkel repülő Wizz Air törzsutas-programjába, hiszen már a harmadik egyirányú utazás után megtérül, és a velünk együtt utazókra is érvényes a kedvezmény. Basel, Berlin, Genf, London vagy Párizs esetén érdemes az

easyJet árait is figyelemmel kísérni, Budapestről közvetlen járatokkal azonban a már említett másik két társaság több úticélt kínál.

A repülőjegy ára az utas utazását és egy – légitársaságonként eltérő méretű – kézipoggyász szállítását tartalmazza. Általános szabály, hogy csak egy kézipoggyászt engednek a fedélzetre, mely jellemzően 55x40x25 cm méretű és 10 kg tömegű lehet (a méreteket nagyon szigorúan nézik, a tömeget általában kevésbé), mely egy kis méretű bőröndnek felel meg, egy főnek egy hétre bőven elég lehet, ha semmi fölösleget nem visz magával. Sajnos a Wizz Air-nél már csak egy átlagos hátizsák méretének megfelelő kisméretű kézipoggyász ingyenes, de párnapos városnézésre még abban is el lehet férni. A feladott poggyászt célszerű kerülni, ha mégis sok cucc van, érdemes több embernek egyet feladni, hiszen akkor többfelé oszlik az amúgy sok esetben a repülőjegynél is drágább csomagfeladási díj.

Van lehetőség elsőbbségi beszállásra, nagyobb lábtérre és egyéb extra kényelmi szolgáltatásokra – természetesen némi felárért cserébe, azonban egy hozzávetőleg kétórás repülőút során ez mondhatni a fölösleges luxus kategóriája. A fapados cégeknek a fedélzeti étkezést sem biztosítják díjmentesen, azonban akinek erre van igénye, vásárolhat az otthon elkészített képest aranyáron (néhány euróért) szendvicset, kávé, üdítőt, melyeket a repülőjegy árához hozzáadva továbbra is nevetségesen alacsony áron utazhatunk.

Nem szabad elfeledkezni a reptéri transzferről sem. Itthon Budapest-bérlettel ez ingyen is megoldható, külföldön viszont úticéltól függetlenül akár tíz-húsz euró is lehet irányonként – érdemes azonban körülnézni, sok esetben a légitársaság vagy más külső szolgáltatók járataival sokkal olcsóbban el lehet jutni a városközpontba, mint az adott repülőtér hivatalos transzfertszolgáltatásával.

Többnapos tartózkodás esetén szállást is kell foglalni, melyre tucatnyi népszerű megoldás létezik, de ez már nem a közlekedés témaköre, nem is feszegetném. Ám nem csak több napra érdemes utazni, hiszen a legnépszerűbb úticélokra akár naponta többször is repülnek a légitársaságok. A hajnali géppel utazva délelőtt kilenc-tíz óra körül már a városközpontban lehet reggelizni, a késő esti járat biztos eléréséhez pedig elég akár csak este hat órakor visszaindulni a repülőtérre. Ugyanannyi idő és ügyesen tervezve csak kicsit több pénz, mint egy magyarországi, vidéki városnézés, azonban sokkal hangulatosabb egy napot valamelyik külföldi nagyvárosban eltölteni, mint egy már sokszor meglátogatott itthoniban. Arról nem is beszélve, hogy egy korsó belga sör vagy egy igazi olasz pizza mennyivel izletesebb a származási országában fogyasztva.

HIDAS
GÁBOR



Formula E - Versenyzés újratöltve

Idén ősszel végre kezdetét vette a sokak által kifejezetten üdvözölt, mások által a F1 meggyalázásának tartott Formula E versenysorozat. A vártakkal ellentétben egy ki-váltképp izgalmas, sok technikai újdonságot felvonultató versenynapot láthattunk Pekingben, igen váratlan végkifejlettel. Akksik feltöltve, indulás!

A két évvel ezelőtti belga nagydíj sajtótájékoztatóján merült fel először a kérdés, mi lenne, ha az FIA a mai modern környezetvédelmi trendeket követve indítana egy 100%-ig elektromos meghajtású versenygépekből álló sorozatot. Akkor sokan nem gondolták komolyan, hogy lehet jövője egy ilyen hangtalan, együléeses szériának. És lám, az autók, melyek prototípusai már bő egy éve tesztelés alatt álltak – azóta már több mint 3000 kilométert futottak –, elkészültek. Míg az idei szezonra a Dallara és a Renault-Sparks magára vállalta a kasztnik és az erőforrások legyártását az összes istálló számára, addig jövőre már a csapatoknak egyéni megoldásokkal is elő kell rukkolniuk. A fejlesztésekben további nagy nevek is részt vettek: az időmérőkön akár 200 kW (270 LE) teljesítmény leadására is képes villanymotorokat a McLaren, az akkumulátorokat a Williams, az abroncsokat pedig a Michelin biztosítja a csapatok számára. Az autók három másodperc alatt érik el a 100 km/h sebességet, végsebességük pedig csúcsra járatva 225 km/h is lehet.

A szezon során tíz városban rendezik meg az úgynevezett ePrixet: Peking, Buenos Aires, Miami, Long Beach, Monte Carlo, Berlin és végül London ad otthont az évadzáró futamnak. A versenyek, az alacsony zajszintnek köszönhetően és a széria népszerűsítése érdekében, mind utcai-, belvárosi pályákon zajlanak majd. A Formula 1-től eltérően itt a „versenyhétvégék” mindösszesen egy napig tartanak. Egy ilyen sűrű versenynap felépítése a következőképpen alakul: egy egyórás szabadedzés előzi meg a 90 perces időmérőt, amelyen az autók öt darab négyes



csoportban hajthatnak ki a pályára, majd teljesíthetnek egy felvezető-, két éles-, és egy levezető kört, mielőtt visszatérnének a garázsukba. De nem ez az egyetlen eltérés a királykategóriától, hiszen a pilóták nagyjából a versenytáv felénél egyszerűen kimennek a boxba és autót cserélnek. Ez azért szükséges, mert az akkumulátorok egyszerűen nem bírják ki egy teljes futamot, de ugyanakkor a kerékcserék idejét is megspórolják vele. Így a tíz csapat két-két pilótájának összesen 40 autóra van szüksége egy nagydíjra. A pontozás viszont a F1 rendszerét (25-18-15-12-10-8-6-4-2-1) követi, annyi kiegészítéssel, hogy plusz 3 pontot gyűjthet be az, aki a kvalifikáción megszerzi a pole pozíciót, illetve plusz 2 pontot az, aki az adott versenyen a leggyorsabb kört futja. Szintén újdonságnak számít, az ún. Fanboost, amit a rajongók ítélnének meg a versenyzőknek

online szavazás útján. A Fanboost révén a futamon felszabadítható teljesítmény 150 kW-ról 180 kW-ra nő a verseny során 5 másodperc időtartamra, és a három legtöbb szavazatot elnyerő versenyző kapja meg minden nagydíjra.

A pilóták nevei ismerősen csenghetnek az autósportok követői számára, ugyanis a többségük már részt vett legalább egy Formula 1 versenyen vagy teszthétvégén. Közülük is a legutóbbi rókák Jarno Trulli és Nick Heidfeld, akik közül az előbbi egyenesen a saját magáról elnevezett csapatával indul. De érdemes még megemlíteni, hogy három korábbi világbajnok leszármazottja is helyett kapott a Formula E-ben, ők Nicolas Prost, Bruno Senna (Artyon unokaöccse), valamint a 2008-as botrányáról elhíresült ifjabb Nelson Piquet.

Maga a verseny is tartogatott rendesen izgalmakat. A két legfontosabb momentum talán a verseny elején bekövetkezett baleset volt, amikor is Bruno Senna odacsapta az autóját a falhoz és így már rögtön a második körben be kellett hívni a BMW i8 típusú, szintén elektromos meghajtású safety cart. Valamint a verseny utolsó körében, a rajt-cél győzelemre hajtó Nicolas Prost és üldözője Nick Heidfeld kakaskodott egymással, aminek egy csúnya ütközés lett a vége. Ennek következtében a cél előtt egy kanyarral mind a ketten kiestek, és nevető harmadikként Lucas di Grassi szerezte meg minden idők első ePrix győzelmét. Sajnálatos módon egyik magyar csatár sem közvetíti a futamokat, így az érdeklődőknek jobb híján maradnak az online streamek. Folytatás november 22-én Malajziában.



JOÓ
RÓBERT



Életnagyságú modellvasút

Magyarországon a kisvasutak többnyire vagy a helyi erdészet, vagy a helyi önkormányzat üzemeltetésében vannak. Az egyik kivétel a Kемencei Erdei Múzeumvasút, melyet a Kisvasutak Baráti Köre működtet, teljesen önkéntes alapon.

► Születéstől a majdnem-halálig

Kemence község a Börzsöny északi oldalán fekszik, közel ezer lakosa van, Budapestről mintegy száz kilométerre található. A kisvasút megjelenése természetesen a Börzsönyhöz köthető: a kitermelt fa szállítását megkönnyítendő létesült az első vonal a Kemence–Wirterház–Királyháza–Királykút közötti 11 km-es útvonalon 1910-ben, mely a Királyházi vasút nevet kapta. Három évre rá épült meg a Kemence–Wirterház–Hamuház–Halyagos vonal 9,4 km hosszban (Csarnavölgyi vasút), a kisvasút ma is ennek a nyomvonalán közlekedik. A két vonal más-más cég tulajdonában állt, ahogy a számtalan kisebb-nagyobb mellékvonalat is különféle cégek építették ki az 1910-1920-as évek során. A hálózatnak, több mint 50 kilométerrel, a két világháború között volt a legnagyobb kiterjedése. A vasút 600 mm-es nyomtávon épült ki görpályás rendszerrel. Ez azt jelentette, hogy a vonalak végig a fafeldolgozó üzem felé lejtettek, ezáltal energiát csak a kocsik felvontatása igényelt. Ezt jó darabig lovak szolgáltatták, az első motormozdony az ötvenes években jelent meg.

A fellendülés nagyjából eddig is tartott. Ekkor kezdődött meg az erdészeti feltáró utak építése, a faáru fuvarozása pedig áttérte a vasútról a közútra. Az ötvenes-hatvanas évektől kezdve elkezdődött a sínek felszedése, a rendszerváltásra már csak a csarna-völgyi vonal maradt meg két mellékvonallal. Ekkorra a fa szállítás már rég közúton folyt, elsősorban a favágók utaztak vasúton. Az évek óta elhanyagolt vonalat

1995-ben és 1999-ben is árvíz sújtotta. Különösen a második okozott komoly károkat, a vasút a teljes megsemmisülés szélére került.

Ekkor került a képbe a Kisvasutak Baráti Köre Egyesület, mely jelképes összegért bérbe vette a vasutat. A telepen múzeumot hoztak létre, valamint megindult a vonal újjáépítése. Az első 1850 méteres szakaszt 2000. július 29-én adták át. 14 évvel később már 3900 méter hosszan jártak a szerelvények, összesen öt hídron át. Járműállománya sokszínű, részben az itt szolgált mozdonyok és kocsik, részben más üzemekből, bányákból megmentett járművek alkotják, melyek részben az egyesület, részben magánszemélyek tulajdonában állnak. Túlnyomórészt Csepel motoros mozdonyok dolgoznak, de található két akkumulátoros mozdony is, mely közül az egyik üzemképes és rendszeresen használják.

► Század eleji romantika

Mint már említettem, a vasutat teljes mértékben önkéntesek működtetik. Ez vonatkozik egyrészt a gördülőállomány karbantartására, másrészt a pályafenntartásra is. 2007 óta kisebb-nagyobb mértékben én is érintett vagyok ebben érintett. A pályafenntartás feladata három dologból tevődik össze: egyrészt a pálya folyamatos karbantartása, másrészt a jogszabályi



messze van még a gyorsvasutakat fektető teljesen automata gépsor.

Hogy miért éri meg az otthoni alvás helyett hétvégeente feljárni ágyazatot cserélni és mezőt fektetni? Részint a közösségért, részint pedig az érzésért, hogy az ember tett valamit a vasúrtért. Nehéz ezt megfogalmazni, de ahogy az ember elkezd rendszeresen segíteni ott, egy idő után kicsit magáénak is érzi a vasutat, kicsit jobban megdöbben érte a szíve, és kicsit jobban esik látni az elégedett utasokat az elhaladó szerelvényeken. Aki pedig úgy érzi, hogy szeretne ennek a részesévé válni, megtapasztalni, hogy mennyi munka is egy ilyen vonal üzemben tartása, az nyugodtan keresse a Kемencei Erdei Múzeumvasutat a Facebookon, ahol kisebb-nagyobb időközönként meghirdetnek nyílt pályafenntar-



környezet változása miatti beavatkozások, harmadrészt pedig (ennek örülünk a legjobban) a vonalhosszabbítások megvalósítása. Leírva nem feltétlenül hangzik soknak, de ha hozzávesszük, hogy ezt a tevékenységet magánemberek végzik a szabadidejük terhére, akkor hamar kiderül: eléggé csúcsra járatottnak kell lennie a szerszámoknak ahhoz, hogy minden időben el is készüljön. No persze nem kell semmi hi-tech dologra gondolni: Kemencén az ember legjobb barátja még mindig a csákány, a lapát, a kalapács és a T-kulcs, akárcsak hajdanán a hőskorban. A munkák jó része még mindig kézi erővel folyik, és bár akadnak gépi szerszámok is (áldassék a nevük),

tási napokat, de persze máskor sem utasítják vissza a segítséget. Kicsit olyan hangulatú az egész, mintha modellvasutazna az ember – csak a nappali helyett a Börzsönyben, H0 helyett 1:1-es méretarányban, 16,5 milliméteres helyett 600 milliméteres nyomtávon.

PAPDI
TAMÁS



A kék metró

255

fotó: Stefán Péter

Napjainkban gyakran esik szó mind a tévében, mind az újságokban az erősen leromlott állapotú 3-as metróról, melynek felújítása esedékessé vált. Az 1970-90 közötti építés óta sem az infrastruktúra, sem a 30-40 éves metrókocsik nem kaptak semmilyen felújítást. Ennek köszönhetően a pálya jelentős részén 60, több rövidebb szakaszon 30-40 km/órás lassújel van érvényben. A csúcsra járatott vonal átfogó rekonstrukciója a kritikus pályaállapot és a rendkívül nagy forgalom miatt halaszthatatlan.

► A vonal története az építéstől napjainkig

Már a múlt század első felében felmerült Pest északi és déli részének föld alatti összekötése. A főváros fő közlekedési útvonalai már ekkor is a mai 2-es és 3-as metró vonalában futottak. A két végpontnak végül a káposztásmegyeri lakótelepet és a Kőbánya-Kispest MÁV állomást jelölték ki. A „kék metró” terve már évtizedek óta napirenden volt, mikor 1970-ben megkezdődhetett az építkezés. Legelőször a Deák tér – Nagyvárad tér közötti 3,7 kilométeres szakasz készült el 1976-ra, 1980-ra pedig a vonal elérte déli végpontját, Kőbánya-Kispestet. Az építkezés ezután északi irányban folytatódott: 1981-től a Lehel (akkor: Élmunkás) térig, 1984-től pedig már az Árpád hídig jártak a vonatok. Ekkor azonban – az ország romló gazdasági helyzete miatt – lelassult a kivitelezés, és csak 1990-ben adták át az Árpád híd – Újpest-központ szakaszt (Káposztásmegyert a mai napig nem éri el a metró...). A hármas vonal ezzel elnyerte mai formáját, és 17,3 kilométeres hosszával jelenleg Budapest leghosszabb metróvonal.

A pályasebesség az átadáskor 80 km/óra volt. 1990-re a vonalon kiépítették az Automatikus Vonatvezető Rendszert (AVR), amely lehetővé tette az egyvezető, félautomata üzemet. A szerelvényeken található számítógépek a két sínzál között található ún. programszönyegről vették fel a jeleket a gyorsításhoz és lassításhoz, a vezető feladata mindössze a vonat indítása, az ajtók és az utastájékoztató berendezés kezelése volt.

Az építés óta eltelt több mint 30 év alatt azonban a metró pályája olyan rossz állapotba került, hogy 2011 végén a teljes vonalon 60 km/órás sebességkorlátozást vezettek be. Mivel azonban az AVR 80 km/óra van kiépítve, 2011 óta már nem félautomata üzemben (de folyamatos gépi

ellenőrzés mellett) közlekednek a vonatok.

Ami pedig a járműparkot illeti: a vonalon a mai napig az EV3, valamint a 81-714/717 típusjelű szerelvények közlekednek. Közülük a legrégebbiek már több mint 38 évesek (!), de az átadás óta semmilyen komolyabb felújítást nem kaptak.

Így lehetséges az, hogy mind a pálya, mind a kocsik a mai kritikus állapotba kerültek. Jelenleg folyik a legöregebb vonatok forgalomból történő kivonása, illetve az elhasznált sínzálak cseréje, az átfogó felújítás azonban, úgy tűnik, még várat magára. Reméljük, már nem sokáig...

► A „kék metró” felújítása, jövője

A tervezett korszerűsítés a járművek, valamint az infrastruktúra teljes átépítését tartalmazza, tehát tulajdonképpen a 2-es metró tíz évvel ezelőtti rekonstrukciójához hasonló mértékű beruházásról van szó. Jelenlegi becslések szerint ez minimum 150 milliárd forintba fog kerülni. Pillanatnyilag egy közbeszerzési eljárást készítenek elő, melynek célja a járműfelújításért felelős partner kiválasztása lesz. A partnerrel való szerződéskötést követően elkezdődhet egy prototípus szerelvény gyártása. Miután ez megkapja a típusengedélyt a Nemzeti Közlekedési Hatóságtól, megindulhat a sorozatgyártás. A szerződéskötéstől számított három éven belül forgalomba kell állítani az összes felújított szerelvényt. A pálya, a járműtelep, a biztosítóberendezés és az állomások felújítása is tervben van, erre részben a járművek korszerűsítésével párhuzamosan, részben azután kerül sor. A teljes átépítés után a vonatok ismét magas műszaki színvonalú pályán, félautomata üzemben közlekedhetnek, 80 km/órás sebességgel.

A rekonstrukció mellett vizsgálják a vonal északi és déli meghosszabbításának lehetőségét is, amelyre az elkövetkező 15-20 évben kerülhet-

ne sor. Északi irányban 4-5 km hosszan épülne új felszíni pálya Újpest-központtól Káposztásmegyerig. Itt, a tervezett végállomás közelében még az építés idején kijelölték a leendő járműtelep helyét, a metró vonala azonban a mai napig nem jutott ki ideig. Déli-délkeleti irányban a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérig vinnék ki a pályát, kéreg alatti, valamint nagyjából felszíni vonalvezetéssel. Ez nagyjából 11-12 km új szakaszt jelentene. Itt több lehetőség is van a pálya meghosszabbítására: egyrészt a Határ út felől (ezt az állomást eleve úgy építették meg, hogy a pálya innen a felszín alatt továbbépíthető az Üllői út irányába), másrészt Kőbánya-Kispest végállomástól, a Budapest – Monor – Cegléd elővárosi vasútvonallal párhuzamosan.

Ha bővítésre a közeljövőben nem is kerül sor, az átépítés mindenképpen indokolt: a 3-as metró Magyarország legforgalmasabb vasútvonal, munkanapokon mintegy 520-540 ezer utas veszi igénybe, ami meghaladja a MÁV teljes országos hálózatának a forgalmát (!). A szerelvények ráadásul csúcsidőben nagyon gyakran, 2-3 percenként közlekednek. Ekkora igénybevétel esetén különösen fontos, hogy 21. századi színvonalú pályán hasonló színvonalú járművek, biztonságos üzemben, megbízhatóan közlekedhessenek. Ha minden jól megy, pár éven belül megkezdődhet a rekonstrukció, szóval reménykedhetünk benne, hogy hamarosan kiváló műszaki állapotú pályán és vonatokon utazhatunk iskolába vagy munkába.

KÓSA
GÁBOR
ANDRÁS



Máshogy működik - Lovasi a Kiscsillagról

Lassan végleg beköszönt az ősz, ideje csúcsra jártni az agysejteket; jönnek a zárhelyik, tervezési feladatok és egyéb beadandók, a nyár pedig egyre távolabbi emlékképként él bennünk. Azonban Stefán Péternek köszönhetően ebben a hónapban is folytatódhat a nyáridézés, ezúttal a – valószínűleg sokatok körében ismert – Lovasi Andrással készített interjút olvashatjátok.

Gondolom, lassan kipihened a Kispál és a borz-koncert és a fesztiválszervezés nehézségeit, de a szezon a Kiscsillag számára folytatódik tovább. Hogy bírod, milyen ez az időszak neked?

Amikor vége van a fesztiválokkal és a Kispállal kapcsolatos - ez szerencsére most összekapcsolódott - pörgősebb időszaknak, utána következik egy depressziósabb periódus. Bármennyire is hülyén hangzik, de gondolkozik az ember, hogy mit találjon ki, amivel elfoglalja magát, de szerencsére jön a fesztiválszezon és a következő kihívások, például az EFOTT-os koncert. Most érkezünk meg Pécsre, fél óra múlva érkezik majd a Kiscsillag zenekar, már kifejezetten a nyári turnéra készülünk. Eddig egy kicsit a lemezbemutató és a nyári koncertprogram egyvelegeként zenéltünk, most kifejezetten arra készülünk, hogy pörgős, egy óra 10 perces koncertműsort rakjunk össze, EFOTT-ra már azzal érkezünk.▼

Mi az, amit te a Kiscsillag első lépései, és a mostani életed lényeges különbségeként élsz meg. Mi változott a kezdetekhez képest?

Például más motivációja van a zenekarnak, máshogy működik. Annak idején a korai Kispálhoz visszatérő zenekar akartunk lenni, aki újra-fogalmazza magát. Korai hetvenes évek, késői hatvanas évek rock and roll hangzását akartuk valamilyen módon reprodukálni. Némileg garázsrockos beütéssel megspékelt, kicsit vadabb, kevésbé artisztikus zenét akartunk játszani, mint a Kispál. Nagyjából ezen indult el a zenekar, és az utolsó lemezen sok-sok olyan dal van, ami egy későbbi Kispál-lemezen is helyet kaphatott volna. A zenekar abszolút lelkesedik ezért, szóval ez lesz valószínűleg az irány az elkövetkezendő néhány évben. Picit elkezdünk komolyodni, azok a dalok, amik a későbbi Kispál-lemezekre érkeztek volna, jobb híján Kiscsillag-lemezekre kerülnek.▼



Hobbizenekarból nagyra nőttetek, mégis sok minden másban is részt veszel, vendégszerepek, fesztiválszervezés, és néha színészkedés. Hogy fér bele mindez az idődbe?

A színészkedés túlzás. 2005-ben volt az utolsó nagyobb szerepem: egy magyar játékszínen voltam főszereplő, ami annyira igénybe vett, hogy azóta bármilyen filmszereppel keresnek meg, nem vállalom. Természetesen a többi tevékenység igaz, azokat szeretem csinálni. Hogy fér bele? Nem tudom. 47 éves vagyok, kapuzárási pánikom van, ha most nem, később sem fogom. Ha bármi kihívás van, ami összefügg a gyermekkori vágyaimmal, akkor annak nekiállok, és megpróbálom legyőzni.

Miskolcra érkeztek, ami Pécsről igen meszsze van. Hogyan viszonyulsz a városhoz?

Régóta koncertezünk. Különböző generációkból különböző barátaink vannak, sőt, még barátnőm is akadt: a válásom után volt egy féléves kapcsolat, akkor sokat jártam Miskolcra. Ezek az ismerősök pont az EFOTT-on is fel fognak bukkanni, hiszen az egy kiemelt rendezvény minden város életében. Szóval hamarabb is érkezünk, és talán tovább is maradunk. Úgy tervezem, hogy utána még két napot Miskolcon töltünk, kirándulunk a Bükkben, talán a Zemplénbe is átruccanunk.



forók: Stefán Péter

Fiatalabb korodban jártál EFOTT-on, mielőtt tősgyökeres fellépő lettél volna?

Egyszer-kétszer előfordult, de inkább csak ha közel volt Pécshez. Elsőévesként már felléptem, az első nagyobb Kispál-koncert egy orfűi EFOTT kapcsán zajlott le 1988-ban. A szervezők meghívtak minket, mint pécsi zenekart; nem azt mondom, hogy a legjobb időben a legnagyobb színpadon játszottunk, de ez volt az első nagyobb koncertünk, amivel kiléptünk a város és az egyetem falai közül. Annak idején inkább ott játszottunk, ez a negyedik vagy ötödik koncertje volt a Kispálnak. Utána majdnem minden évben felléptünk az EFOTT-on, 1-2 év maradt ki.

Van kiemelkedő EFOTT-os élményed, melyre örökre emlékezni fogsz?

Sok van. Az egyiket megjelentette az azóta már nem létező Puskin zenekar frontembere, akivel vagy összeverekedtünk, vagy én mentettem meg - már nem emlékszem -, és ő ezt dalba is öntötte. De például volt, amikor esett az eső EFOTT-on, akkor épp valahol a Duna mellett rendezték. Csiszár Jenő az akkori barátnőjével üldögélt egy padon. Jenő felállt, a barátnője ott maradt a pad szélén, mi pedig egyszerre felálltunk a zenekar tagjaival, és a barátnőjét nagy kacagások mellett belesegítettük a tócsába. Erre ma már nem vagyok különösebben büszke, Jenő nagyon ideges lett, de akkor azt hittük, hogy ez nagyon jó tréfa. Na, ilyen nagyon sok volt.

**STEFÁN
PÉTER**

Szerkesztette: Csenki Lilla



Zene



► The War on Drugs: Lost in the Dream

Régen volt már szó a zeneajánlóban igazi rock-lemezeiről, úgyhogy ideje elővenni 2014 simán legjobb albumát, ami a műfajban született. A The War on Drugs egy philadelphiai származású zenekar. Alapítótagjai közt szerepel a mára sikeres szólókarriert magáénak tudható Kurt Vile, akiről a 2013. májusi Közhírben volt szó. A Lost in the Dream a zenekar első lemeze, amit teljes egészében Vile segítségével rögzítettek.

A turnézásban kimerült, önreflexiós zenei közhelyet ugyan idén Mac DeMarcónak sikerült a legteljesebben kiveséznie, itt egészen más kontextusban, univerzálisabban kapjuk meg. Zeneileg az ambiciózus lemez a '80-as évek (Bruce Springsteen, Fleetwood Mac, Tom Petty) és a 2000-es évek (The Hold Steady, Japandroids) kirobbanó erejű munkásosztály rockját ötvözi sikerrel, félig retrográd módon. Az „elfolyó” gitár-, szinti- és zongorakavalkád hangtengeréből pillanatokra bukkan csak fel igazán a frontember, Adam Granduciel – egyébként remek – énekhangja.

A lemezt szépen keretbe foglalja az első és utolsó dal. Az Under the Pressure Bob Dylan késő klasszikus énektechnikájával és Bruce Springsteen Born to Run/Darkness on the Edge of Town-idei kékgalléros munkásromantikájával

adja meg a kezdeti löketet. A legjobb dal, az elsőprő szintetizátortémával támadó Red Eyes lépésről lépésre vázolja fel az énekes gyötrődését. Ezek után melankolikusabb vizekre evezünk, nagyjából a Fleetwood Mac slágeres felfogásában. Granduciel szövegeiben az elvesztett állandóságot keresi, csavargó és messzire sodort katona szemszögéből.

A szenvedélyesség az Eyes to the Wind című dallal tér vissza, ami szerelmi bánatról, az eleve elrendeltségről, hibáink újra és újra elkövetéséről szóló keserédes vallomás. Egy kis instrumentális darab (The Haunting Idle) után pedig következik a végjátzsma optimizmussal és happy enddel, à la Springsteen: Born in the U.S.A. A valódi katarzis a Burning, melyben a főhős kikacsintva ismeri fel: a démonjaink saját magunkon kívül senkit sem aggasztanak igazán.

Szeretettel ajánlom az albumot nehéz időszak, trauma utáni tápláléknak.

TENK
CSABA



Könyv

► Jan Gehl - Élhető városok

Elcsépett szókapcsolat: bárki, aki valami városokhoz kapcsolódó (pl. a közlekedés) munkát fog végezni, vagy már most azzal foglalkozik, az unalomig hallgathatta. Pedig lehet jól is csinálni.

Jan Gehl a hatvanas évek elején végzett Koppenhágában építésként, és a kor divatjának megfelelően már bele is vetette volna magát a különféle betonszörnyetek tervezésébe, amikor is megházasodott. Felesége (gyermek)pszichológus lévén meglehetősen átalakította nézeteit a városi tervezés értelmével kapcsolatban. Életének utóbbi, majd 50 évét annak szentelte, hogy a világ minden táján olyan városok létrejöttét segítse, ahol az emberek boldogan élnek. Ennyi idő alatt annyi tapasztalatot szerzett a területen, hogy 2010-ben megkérték, „ameddig tudja, írja már le”. Így született meg a könyv, amit azóta rengeteg nyelvre lefordítottak.



A magyar fordítás megkésve, most, 2014 őszén jelent meg. A csúszó munkálatoknak köszönhetően, pop-kulturális hasonlattal élve, az író például a Prodigy-től megszokott rendszerességgel, évente meglátogatott minket, és tartott előadást.

A könyv nem csak azért jó befektetés mindenkinek, aki érdeklődik a városok iránt, mert egy zseniális szakember minden tudását magába foglalja, hanem a nagyon igényes képeknek és szerkesztésnek köszönhető esztétikai érték miatt is.

HAJDU
MARCELL



Színház

► Züfec

Szeptember 20-án, szombat este alkalmam nyílt részt venni a Színházak éjszakájának nevezett eseményen, a Szkéné színház csúcsra járatott termeinek egyikében. A „Züfec - tisztelet a kivételnek egy részben” próbájára ültünk be, ahol először néhány kész jelenetet eljátszottak nekünk a szereplők, majd végignézhettük, hogyan is készül egy jelenet, az első felolvasópróbától a rendező segítségével eljutottak a kiforrott és érzelmdús párbeszéddekig és a színpadi mozgások begyakorlásáig.



Mivel csak részleteket láttam a darabból, nehéz elmondani, hogy miről is szól. Ami biztos: Szergej Leontyevics Makszudov a főszereplőnk (Domokos Zsolt), aki ír egy színdarabot, és élete álma lesz, hogy színpadon láthassa. A terv megvalósítása közben találkozik többek között egy bokor mögé bújva sétáló örülttel, egy ordibáló félkegyelművel, egy bosszantó titkárnővel és telefonon beszél a kiletét sikertelenül titkolni kívánó Sztálinnal. Valamikor a történet derekán pedig kénytelen rájönni, hogy egy korábbi rossz döntése miatt talán soha nem fog megtörténni, amire annyira vágyik.

A darab Mihail Bulgakov Színházi regény című befejezetlen művén alapul, a párbeszéddek a modern világot idézik, a közeg viszont maradt az 1920-as évekből szocialista Oroszországból.

A bemutató október 24-én lesz a Szkéné színházban.

ZENTAI
ZSÓFIA



Sorozat

► Äktä människor - Real Humans

A skandináv sorozatok a közelmúltban szinte berobbantak a köztudatba, és nem minden ok nélkül: mindegyik egy-egy mesterdarab a maga műfajában, elég csak a Broen-ra (A híd) és a Forbrydelsen-re (Gyilkosság) gondolni. Most azonban egy kevésbé ismert gyöngyszemet szeretnék bemutatni, ez pedig nem más, mint a svéd köztelevízió sci-fi drámája, az Äktä människor. A történet nagy vonalakban a következő: egy alternatív közeljövőben az emberek humanoid robotokkal (hubotokkal) végeztetik el a nehéz és/vagy szakképesítést nem igénylő munkákat, egy szép napon azonban a hubotok egy csoportja öntudatra ébred, és elkezd harcolni a jogaiért. Ez ideáig „nem nagy szám”, azonban minden egyes részben egy vagy több olyan csavar és visszaemlékezés van, amely alapjaiban változtatja meg a cselekményt, vagy éppen a viszonyulásunkat egy-egy karakterhez. A sztori kibontakozásakor pedig az akció mellett egyre-másra tűnnek fel olyan filozófiai problémák, mint például: Képes-e érezni egy hubot? Egyenjogúak-e az emberekkel? Meg egyáltalán: mitől ember az ember? És itt rengeteg áthallás van az emberi történelemmel (rabszolgaság), de ez az elképzelt világ (pl. „fajvédő” szervezetek által elkövetett gyűlölet-bűncselekmények) – sajnos – sok hasonlóságot mutat a jelenünkkel is. De nyugi, nem kell csúcsra járatni az agyad, hogy élvezd!



STRAUSZ
PÉTER



Film

► Locke

Ritkán írunk olyan filmről, amely a rétegtérmekek közé sorolható. Persze előre definiálnunk kellene, hogy mi az a rétegfilm, de kérlek nézzétek el nekem, hogy ezt most nem teszem meg! Ez esetben a réteg nagyjából mi vagyunk, közlekkárosok.



Az egész film elrepül 85 perc alatt, ami viszonylag egy gyors tempójú, kevés fordulatókat hozó alkotást sejtet. Minimálisan megfelelőnek is bizonyulnak előérzeteink, de így sem kell elszomorodni, mert egy egészen különleges stílusú produkciót kapunk egy kellemes színésszel. Tom Hardy alakítja Ivan Locke-ot, aki túlzás nélkül állíthatóan csak vezet és telefonál a filmben. A szereplő BMW X5 motorja nincs csúcsra járatva, nagyjából 2000-es fordulaton pörög a film elejétől a végéig. És ennyi történik. Természetesen ezért még ne nézz meg senki, hiszen egy „ZS” kategóriás tévéfilmtől is kevés lenne ez a sztori. Szerencsére azonban a forgatókönyvíró sem elégedett meg ennyivel, és megfűszerezte a történetet egy megcsalt feleséggel, két meccset néző lurkóval, egy éppen szülői készülő szeretővel, és persze egy európai szinten rekord méretűnek számító betonszállítmánnyal. A főszereplőnk ugyanis műszakvezetőként dolgozik, de a nem-sokára megszülető családon kívüli gyerekéért siet, így a főnökével és a feleségével is meg kell oldania egy problémát, miközben a vajúdo kismamát is nyugtatnia kell. Álarc nélküli Bane vezeti az autót, a rendező pedig a szemünket és a lelkünket. Tökéletes párosítás.

SOMOGYI
IMRE



Kolikonyha

„Letésem a lantot. Nyugodjék. Tőlem ne várjon senki dalt.” Na jó, dalt várhattok egy-egy mámorosabb estén, de ez az utolsó kolikonyha, ami az én tollamból, vagyis klaviatúrámból és fakanalamból származik. Egyetek hát még egy utolsó finomságot tőlem, aztán reménykedjete, hogy egy hasonlóan csúcsra járatott konyhatündér fog alkotni nektek.

Mivel néha besokallok a rengeteg hústól és nehéz tésztától, előfordul, hogy könnyű, finom, forró levesekre vágyom, desszertként pedig ugyancsak valami könnyű édességre. Ma ezt a könnyed menüt kapjátok meg búcsúzóul, ne ijedjete meg, ha rákaptok, és óránként jártok a fazékhoz...

► Karalábéleves

Készítettek már sárgarépas karalábélevest? Ha nem, most eljött az ideje!

Hozzávalók:

- egy közepes fej fehér karalábé
- két szál sárgarépa
- egy kis fej hagyma
- négy teáskanál só
- két evőkanál tejföl
- két púpos evőkanál liszt
- egy teáskanál paprikaőrlemény
- egy evőkanál zsír/olaj
- egy zöldség/húsleves kocka
- egy teáskanál bors
- tárkony
- majoránna
- petrezselyem zöld

Elkészítés:

A karalábét, a répát és a hagymát megtisztítom, előbbi kettőt vékonyan felkarikázom és –kockázom, a hagymát egyben hagyom. A zsírt vagy olajat felforrósítom, és hozzáadom a zöldségeket. Közepes lángon dinsztelem őket, bőven sózom, borsozom, majd amikor egy kis levét eresztettek, hozzámorzsolom a leveskockát is. Ha már finom illata van a folyamatos kavargatás mellett a zöldségeknek, felöntöm annyi vízzel, ami éppen elfedi őket.

Ezután egy kisebb lábasban olajon vagy zsíron megpirítom a két kanál lisztet (ügyelni kell a kavarásra és a közepes mértékű lángra, mert amúgy egyből odakozmál, és elképesztően büdös lesz), majd ha már kellemes barnás-sárgás színe van, hozzáadom a paprika őrleményt, még egyszer átkavarom, és leveszem a tűzről. Ezután hozzáadom a tejfölt, krémesre kavarom, egy pillanat alatt megkapatom a langyos tűzhelyen, és félreteszem, néha kavargatom.

Idő közben kóstolgatni kell a zöldséget, bátran lehet még hozzáadni borsot és sót. Ha már kellően puha a karalábé – a répa még lehet kicsit keményebb, – hozzáadom az elkészített

tejfölös habarás jellegű masszát, jól átkavarom, és felöntöm hideg vízzel. Aki sűrűbben szereti, az vagy a víz mennyiségét fogja viszsza, vagy kétszer annyi hozzávalóból készítsen „habarást”. Amint elkezd rotyogni, megszórom bőven majoránnával és tárkonnyal, majd pár perc múlva, amikor összefőtt, leveszem, megszórom az összeaprított petrezselyemzölddel, és fedő alatt pihenni hagyom.

Javasolom, hogy készítsetek bele egy kis nokedlit is (lehet, hogy valahol galuskának hívják...), vagy ha az macerás, egy kis csipetke tészta is roppantul fel tudja dobni!

Ha betúrtátok az egész fazék levest, de még valamit ennétek, nincs veszve semmi, ugyanis egy kis desszert igen könnyen elkészíthető, és még pék-cukrász mesternek sem kell lenni hozzá.

► Almagríz

Alapvetően nagyon szeretem a tejbegrízt, tejberizst, pudingot, joghurtot, tehát minden olyan édességet, ami ilyen kis bébipapis beütésű, de azért nem gusztustalan répapüré alapokra épül. Ezért is volt annyira nagyszerű érzés megtalálni az almagríz nevű csodát, ami így ősszel még inkább adja magát, hiszen itt van az alma szezonja, most lehet igazán finom friss almalevet kapni!

Hozzávalók:

- négy dl almalé
- (ha lehet, friss, tényleg almát látott almalé)
- 40 g búzadara
- két csomag vaníliás cukor
- fahéj

Elkészítés:

Az almalevet felforralom egy lábaskában, de figyelni kell rá, mert nem fog olyan hamar felforrni, mint a tej, ezért a kétségbeesést elég későbbre hagyni, ha hirtelen odakap. A búzadarát és a vaníliás cukrot apránként hozzáadom, folyamatosan kevergetem, mert képes azért meglepetést okozni az ilyen egyszerű desszert is... Időközben ízlészeteknek megfelelő mennyiségű fahéjat kell hozzáadni, és addig kavargatni, míg sűrű, homogén, tejbegrízszerű masszává nem válik.

Az ízvilága először érdekesnek tűnhet, de egyébként nagyon finom, én még a tetejére is szoktam szórni fahéjat, cukrot, sőt néha ka-

kaót is, de azért csak csínján az ilyen extrákkal, nehogy nagyon megdolgozzon benneteket... ha értitek, mire gondolok.

Kísérőként stílszerűen finom almabort javaslok, bár szerintem az alvás utána anélkül is garantált lesz, mert mint a kisgyerekeket, a meleg papival teli gyomor hamar vonzóvá teszi az ágyat egy délutáni szieszta eltöltéséhez.



Jó étvágyat, további jó főzést-sütést, és füstmentes konyhában töltött időt kívánok nektek!

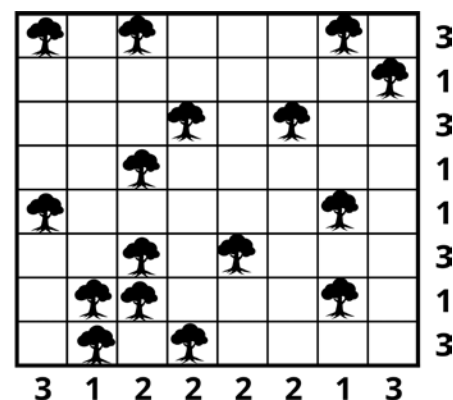
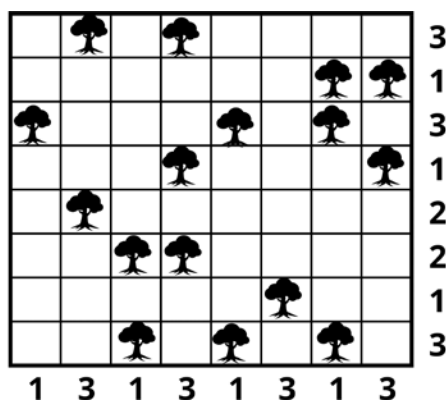
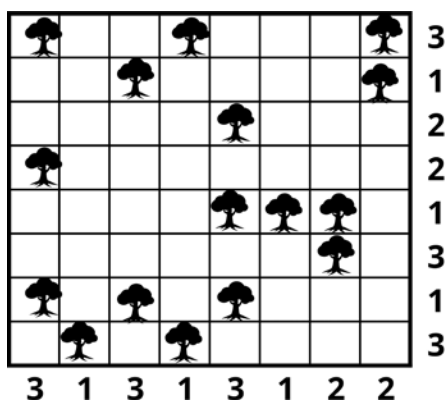
ÁDÁM
ZSUZSA



Nyereményjáték

Küldd be a helyes megfejtést október 31-ig a kozhir@kozlekkar.hu címre, és nyerd meg a Műegyetemi ajándékbolt által összeállított ajándécsomagot!

Az ábrák egy-egy fákkal beültetett kempinget jelképeznek, ahol minden fához egyetlen sátrat lehet kikötni. Valamely fához kikötött sátor a fát tartalmazó mező melletti (jobbról vagy balról), alatti vagy fölötti mezőben helyezkedhet el, átlósan sohasem. (Természetesen lehet olyan sátor, mely fát tartalmazó mezővel sarkosan érintkezik, de akkor nem ahhoz a fához tartozik.) A kemping teljesen megtelt, azaz minden fához kikötöttek pontosan egy sátor. Az ábra mellett és alatt megadott számok azt mutatják, hogy az adott sorban, illetve oszlopban hány sátor található. Rajzold be az ábrába a sátrakat!



Nem mi mondtuk...

Rovatunkban tisztelt oktatóink legnépszerűbb mondataiból gyűjtöttünk össze egy csokorra valót.

„Ha megnyomjuk a gombot, kiírja, hogy nyomi vagy.”

„Ez a szám decimális. Nem, nem digitális, mert analóg krétával írtam fel.”

„Így működik ez a négybetűs életben”

„Vannak olyanok, akik először vették fel a tárgyat. A következő fél óra nekik fog szólni. A többiek azért ne horkoljanak hangosan.”

Tanszéki könyvtárban: „De jó, hogy ki lett dobva innen a könyvszekrény, így jobban lehet a falra vetíteni.”

„Mosolyogjatok mert bekerül a Közérbe!”

Számítástechnika II.

I+K technológiák

Bevezetés a Lean szemléletbe

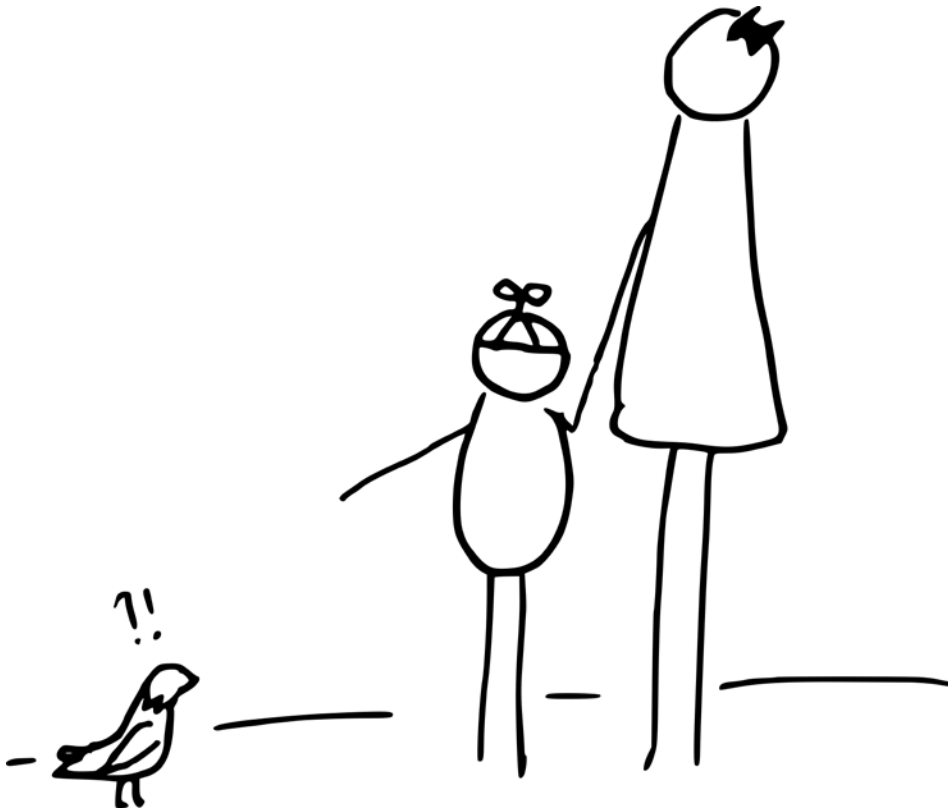
Járműdinamika

Betontechnológiai gépek

Számítástechnika I.



Humor



- Anyu, nézd, ott egy galamb! Van nálad egy kis száraz kenyér?

- Nincs. Edd meg kenyér nélkül.

~

~Apuka sétál a kislíával egy kastély romjainál. Mindenütt ledőltek falak, oszlopok, elgurult kövek. A kislíú odafordul az apjához, és megkérdezi:

- Ugye, itt tanult anya vezetni?

~

A rendőr megállítja a száguldozó autóst az autópályán.

- Talán túl gyorsan mentem? - kérdezi az autós.

- Nem. Túl alacsonyan repült!

~

- Mi a haldokló indián utolsó szava?

- ???

- Off!

~

Igor és Szása beszélgetnek.

- Most a hátam mögé teszem a vodkát, és ha eltalálok, melyik kezemben van, akkor megisszuk, ha nem, akkor összetörjük és leszokunk. Na, melyik kezemben van?

- Bal!

- Gondolkozz, Szása! Gondolkozz!

A kiegyensúlyozott táplálkozás az, amikor mindkét kezemben van egy-egy tejszínhabos-csokis muffin



~

Hajópincér a tengeribeteghez:

- Az ebédjét a kabinba kéri, vagy egyből dobjam át a korláton?

~

A szőke nő a könyvtárban panaszkolja:

- Ebben a könyvben sok a szereplő, és kevés a történet.

- Á, akkor maga az, aki elvitte a telefonkönyvünket!

~

- Múlt hónapban vettem a feleségemnek egy pár arany fülbevalót, és azóta hozzám se szólt!

- Miért?

- Része volt a megállapodásnak.

~

- Mi a különbség egy Trabant és a Ford között?

- ??

- A Trabanttal meg lehet fordulni, de a Forddal nem lehet megtrabantulni.

~

- Mi a leggyakoribb oka annak, ha összeütközik két repülőgép?

- ??

- Az, hogy EGY nem tud!

~

Utoljára akkor sírtam nagyon, amikor apukám a Hagymát szeletelte.

Szerettem Hagymát, jó kutya volt.

~

A diák felhívja éjfélkor a tanárát.

- Tanár úr, alszik már?

- Igen. Miért?

- Mert én még TANULOK, TE SZEMÉT!



~





1 HELYSZÍNE



2 NAPIG



3 EMELETEN



4 RENDEZVÉNY

MŰEGYETEMI ÁLLÁSBÖRZE

2014. OKTÓBER 15-16.

ALLASBORZE.BME.HU



FB.COM/MUEGYETEMIALLASBORZE

KERESS JÓL!

OKTÓBER 15.

STARTUP
DAY 2

fb.com/aarensen.consulting



CENTRAL
EUROPEAN
STARTUP
AWARDS

OKTÓBER 16.

x **FUTURE TALENTS**

fb.com/cesawards

13. KÜLÜGYI BÖRZE

KULUGYIBORZE.BME.HU



FB.COM/BMEKULUGYIBORZE