



A BME KÖZLEKEDÉSMÉRNÖKI ÉS JÁRMŰMÉRNÖKI KAR HALLGATÓI ÖNKORMÁNYZAT LAPJA

2014. DECEMBER 79/4

Interjú Besenyei Péterrel



4 KÖZLEKKAR

4 HÍREK

5 SUSUD MSC KÉPZÉS

6 A KATEDRA MÁSIK OLDALÁN -
INTERJÚ SZÉKELY PÉTERREL

8 KÖZÉLET

8 A DÁNOK ÉS AZ ÉLET

10 ÚJ HALLGATÓI KÉPVISELŐK

11 BALEKKERESZTELŐ SZAKESTÉLY

11 KÖZLEKEDÉS

11 BUDAI FONÓDÓ

12 INTERJÚ BESENYEI PÉTERREL

16 HAZAI VAGY KÜLFÖLDI
JÁRMŰBESZERZÉS?

18 A BKV EGYEDI JÁRMŰVEI

19 MAGYAR DÍZELMOTOR

20 RACE THE TUBE

21 SZAKKOLLÉGIUM

22 SZÓRAKOZÁS

22 INTERSTELLAR - CSILLAGOK KÖZÖTT

23 HEAVEN STREET SEVEN INTERJÚ

24 AJÁNLÓK

26 CSINÁLD MAGAD KARÁCSONY

27 KOLIKONYHA

28 KOLIKONYHA EXTRA

29 NYEREMÉNYJÁTÉK

29 NEM MI MONDTUK

30 HUMOR



Kedves Olvasó!

Néhány napja megígértem, hogy a decemberi Közhír főszerkesztői jegyzetében arról fogok írni, hogy tudok varázsolni. Nem kell megijedni, de tényleg így van! Ha varázslókra gondolunk, akkor különböző kulturális élményeink ugranak be, szemünk előtt megjelenik Hermione, aki a könyvtárból hazafelé fél kézzel kotyvaszt egy bájitalt, esetleg Gandalf, aki divatos süvegében küzd meg Mória tűzdémonával. A hír igaz, valóban tudok az ujjaimból villámokat szórni, repülni és minden hasonló tevékenységet végezni, amit csak el tudtok képzelni! El sem lehet mondani, hogy mennyire megkönnyíti az ember életét, ha a távolbalátó képességét használhatja egy zárthelyin. Ennél is praktikusabb egy kis láng gyújtása a tenyeremen, mikor ismerkedni szeretnék.

De javasolom, hogy senki ne irigykedjen, ne tulajdonítsatok túl nagy jelentőséget ezeknek a szemfényvesztő trükköknek! Az igazi varázslás titka nem ezekben a látványos képességekben rejlik.

Van egy olyan varázslat, amire mindenki képes, és sokkal nagyobb hatása van a körülöttes lévő világra, mint bármi sarlatán illúzió: nyisd nagyra a szemed, és figyelmesen szemlélj a körülöttes élő, körülöttes megforduló embereket! Semmiképpen ne azt figyeld, amit mások mondanak, hiszen te sem azt mondd ki, amit gondolni szoktál. De ha figyelmesen fürkészsz barátaid, szeretteid, esetleg az idegen járókelők arcát, szemét és viselkedését, az többet elárul róluk, mint egy jól irányzott kifaggatás. Ha úgy érzitek, hogy ez a gondolat egy karácsonyi maszlag, azt meg tudom érteni, de tapasztalataim szerint egész évben működik. De ha már szóba jött a karácsony, akkor koncentráljunk most erre az időszakra! Szeretteidet idén ne nagy értékű ajándékokkal, inkább a figyelleddel lepd meg. Mi is így teszünk a Közhír szerkesztőségében, ahol karácsonyi húzást is tartottunk idén. Kellemes ünnepeket és örömeinkben gazdag vizsgaidőszakot kíván nektek a szerkesztőség! Találkozunk a tavaszi félévben!

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. December
79/4

Felelős kiadó

Szokolai ElnökÚr Bence

Felelős szerkesztő

Nagy Renáta
Dominik Titanic Zsolt

Főszerkesztő

Munkácsi Lilabarátt Kristóf

Főszerkesztő helyettes

Majkut Pszichodráma László

Rovatvezető

Ádám Puccsindító Zsuzsa
Csenki Habcsók Lilla
Somogyi Nemírókcsikk Imre
Stefán Disznóperzselő Péter
Zentai Jón! Zsófia

Tördelőszerkesztők

Greffer Kristófmírtszívatsz Kinga
Homoki Éjszakázó Máté
Révész János
Tóth NemKérHarmadikNévt Ágnes Mariann
Zeitler Utáloalmazalcímeket Mátyás

Olvasószerkesztők

Dajka Jösztek Gábor
Fehér Felvételről Tamás
Madácsi Nincscikkem Réka
Horváth Láthatatlan Evelin
Sajti Mormota Gabriella Rita
Tenk (٢٠٢٠) Csaba
Waszlavik Utolsó Eszter
Zsubori Olvasómackó Eszter

Címlap

Orbán KárHogyElmegy Gergely Dávid

Hátlap

Somogyi EzNemPaint Imre

Design

Révész János

Szerzők

Ádám Béla Zsuzsa
Bortei-Doku Bringaszerelő Shaun
Csenki LastMinute Lilla
Dominik HolAztlge Zsolt
Fehér MZ2keréken Bálint
Hajdu Pompomsapka Marcell
Helméczy Vankereszt? Károly
Horváth Nyers Eszter
Ipcsecs Inyenc Noémi
Joó NoMovember Róbert
Kalóz MeglettAMatekom Viktória
Kicsi aBüfésetek Hajnal
Kósza HolKószálsz? Gábor András
Lindtner GipszJakab Andor Csaba
Morovián Pocok Márton
Oláh NemTelefon Viktória
Onódi Leghosszabb Péter
Papdi Szalagavató Tamás
Strausz Ötvenpontos Péter
Szabó MégTöbbVillamos Zsombor
Tenk Roszszkedvű Csaba
Vörös ElNemSiető Márton
Zentai Karácsonyfadíszítő Zsófia

Hírek

► SZMSZ módosító és időközi tisztújító szavazás eredménye

A BME Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar Hallgatói Önkormányzatának időközi tisztújító szavazásán a következő jelöltek szereztek mandátumot:

Oktatási és tanulmányi felelős: Nagy Gábor
Juttatási-térítési felelős: Góder Nikolett

Közeleti felelős: Lindtner Andor Csaba

Kommunikáció felelős: Csányi Norbert

A szavazáson 472 fő vett részt, ezért a Szavazási Biztonság a szavazást érvényesnek találta. A Szervezeti és Működési Szabályzat módosítását 387 fő fogadta el.

► Fontos időpontok:

Munkarend változás: december 24. helyett december 13., szombat munkanap lesz.

Utolsó kifizetési időpont: 2014. december 15.
Pótlási időszak:

2014. december 15. – 2014. december 19.

Vizsgaidőszak:

2014. december 22. – 2015. január 28.

Az egyetem zárva tart:

2014. december 24. – 2015. január 4.

Második félév regisztrációs hét:

2015. február 2. – 2015. február 6.

► Díjköteles kérvények

Egyes kérvényeknél a + jel előtti oszlopban egy pénzköteg ikon jelenik meg, ez jelzi, hogy az adott kérvény díjköteles. A kérvény kitöltésével és leadásával automatikusan megtörténik a díjkiírás is. A díjköteles kérvények leadási határideje egyben a befizetési határidő is, ezért ajánlott, hogy a gyűjtőszámlán mindig legyen fedezet.



► Kancellár

Október 31-én Balog Zoltán emberierőforrás-miniszter Barta-Eke Gyulát nevezte ki kancellárnak a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem élére. A kancellár a közlekedésmérnöki karon szerzett diplomát.

A kancellárok feladata és felelőssége lesz, hogy az intézmények gazdasága, pénzügyei és munkaügyi rendben folynak, olyan gazdálkodást kell majd folytatniuk, ami az adott intézmény stratégiájába illik. Ezen kívül a gazdasági területen dolgozó közalkalmazottak munkáltatója a kancellár lesz, és vétőjoggal fog rendelkezni az egyetem gazdálkodásával, pénzügyeivel, vagyongazdálkodásával és informatikai területet érintő erőfejlesztésekkel szemben.

► A BME Gyűjtőszámla számlaszáma

A BME gyűjtőszámlára bármely banknál vezetett lakossági folyószámláról átutalható a szükséges fedezet.

Az átutalási megbízás kitöltésénél a jogosult neve: Neptun gyűjtő számla

A jogosult számlaszáma:

10032000 - 01425279 - 01120008

Megjegyzés: a hallgató Neptun kódja (hat jegyű alfanumerikus kód) NK-neptunkód formában. Például, ha a Neptun kód A1B2C3, akkor a megjegyzés rovatba ez kerül: NK-A1B2C3

Külföldről történő utalás esetén az IBAN számot kell használni: HU97 1003 2000 0142 5279 0112 0008

► Cipősdoboz Akció a Baross Rádióval

Idén is cipősdoboz akciót szervez a Baross Rádió! Ha szeretnéd pár gyerek karácsonyát szebbé tenni, akkor nincs más dolgod, mint fogni egy cipősdobozt, belerakni pár apróságot, becsomagolni és elhozni stúdiónkba december 1-17. között! A dobozra írd rá, hogy fiúnak vagy lánynak készítettél, és hány éves gyermeknek adnád oda! Gyűjtőpontok:

- BME Baross Gábor Kollégium: 1114 Budapest, Bartók Béla út 17.

- BME Stoczek épület büfé

Az összegyűjtött ajándékokat a Tűztoltó utcai Gyerekkórház onkológiai osztályán fekvő gyermekeknek adjuk át.

► Karácsonyi Bál

Idén is megrendezik a hagyománnyá vált Karácsonyi Bált a Baross Gábor Kollégiumban. A bál időpontja december 19. Bővebb információt a kozlekkar.hu oldalon találhattok.

1000 km/s

a mikulás szánjának sebessége
ha kézbesíteni szeretné
az összes csomagot

369

terem van a K épületben

49384

új autót hoztak forgalomba
2014 első három negyedében
Magyarországon

susud/bme

Aki töltött már hétvégéket azzal, hogy hajtóművet rajzolgatott papírra, vagy mozgásegyenleteket pötyögött Excelbe, az már tapasztalhatta, hogy a változás szele nem túl könnyen éri el egyetemünk tanrendjét. A közeljövőben remélhetőleg az új, angol nyelvű Sustainable Urban Development – röviden SusUD - mesterképzés hoz frissességet, modernséget az egyetem szakmai életébe.

Senkinek sem újdonság, hogy csapatban az ember sokkal többre képes. Ennek ellenére számomra meglepetés volt, hogy a TÁMOP program keretein belül, különböző karok tanárainak részvételével horizontális munkacsoportok jöttek létre, amik a BME egyes, a karokat összefogó stratégiai területeivel foglalkoztak. A szóban forgó mesterképzés az idegen nyelvű képzésekkel foglalkozó csoport munkájának gyümölcse.

A fenntartható városfejlesztés korunk egyik nagyon fontos problémája, rengeteg tudományos területen való jártasságot és sok tapasztalatot igényel. A BME multidiszciplinaritásának köszönhetően rendelkezésre áll egy kellően lelkes és sokszínű oktatói gárda. A képzésben a legnagyobb szerepet az Építésmérnöki Kar részéről az Urbanisztika Tanszék, illetve a Gazdaság- és Társadalomtudományi Karról a Társadalmi és Térbeli Kutatások Központja vállalja, de további négy kar (GPK, KJK, VBK, VIK) oktatói is közreműködnek.

Az előzőekben leírtaknak megfelelően a képzésben is erős hangsúlyt fektetnek a csapatmunkára, különböző projektfeladatok, munkák közös megoldására. Ez nem csak azért fontos, hogy a hallgatók megszokják a való életnek is jobban megfelelő csoportos problémamegoldást, de lehetőséget ad arra is, hogy a különböző nemzetiségű és más-más végzettségű, specializációjú hallgatók keveredjenek. A képzést lezáró diplomamunka elkészítése sem csak egyénileg lesz lehetséges; amennyiben pedig egy téma jobban kidolgozható páros munkaként, erre is lesz mód.

Az oktatás hangsúlyosan a közép- és kelet-európai, posztszovjet területek városainak problémái, jellegzetességei körül összpontosul majd. Ez újdonság, mert ilyen specializációjú képzés nincsen a régióban. Amikor a program-

ját tervezték, sok más külföldi egyetem 2010-es éveiben indított, hasonló témájú mesterképzéseit vizsgálták. A cél nemzetközi szinten versenyképes: hozzáértő szakemberek képzése, akik komplex gondolkodásmóddal és naprakész tudással képesek Közép- és Kelet-Európa sajátos fejlesztési feladatainak megoldására. Ezzel összhangban a 2 éves mesterképzés alatt nincs lehetőség irányított specializációra, a lényeg a kérdéskör komplexitásának megértése, egy olyan műszaki gondolkodásmód megteremtése, amellyel számos városi feladatokkal foglalkozó területen boldogulhat a hallgató.

Az érdeklődők részletesebb információkat találhatnak a képzés honlapján, a susud.bme.hu címen! Ugyanitt fel tudnak iratkozni, hogy a jelentkezéssel kapcsolatos legfontosabb információkról mindig értesüljenek.

Minden szemeszter egy egyhetes intenzív programmal kezdődik, amely folyamán egy „kirándulás” formájában ismernek meg a hallgatók egy várost és a város kapcsán felmerülő kérdéseket, folyamatokat, problémamegoldási lehetőségeket. Az első félév elején Budapest kerül reflektorfénybe, a másodikban egy éppen jó tanulságokat kínáló, vidéki magyar régió és települési folyamatai kerülnek a boncaszatra, és végül a harmadik szemeszter végén a képzés nemzetközi jellegét erősítendő, egy környékbeli ország városával foglalkoznak a helyi egyetem tanárainak segítségével.

A partnerség nagyon fontos cél az oktatásban. Ez a képzés mind a szakterülete, mind a tanítási nyelve folytán nagyon jó lehetőség arra,

hogy külföldi diákokat csábítson az egyetemre, továbbá növelje az együttműködést a környező országok oktatási intézményeivel.

A mesterképzés akkreditációja már 2014 márciusában megtörtént, de jelenleg a magyar felsőoktatás teljes áttekintése miatt még nem került nyilvántartásba. Amennyiben megtörténik a jóváhagyása még januárban, akkor lehetséges, hogy már jövő szeptemberben elindul, ez esetben a magyarok számára február közepéig, a külföldieknek június végéig lesz lehetséges a jelentkezés.

A tervek szerint egy évfolyam létszáma nagyjából 20 és 50 fő közé fog esni, annak érdekében, hogy ne kelljen csoportokra bontani. A képzés honlapján megtalálható azon BSc-szakoknak a (hosszú) listája, amelyek elvégzése után lehetséges jelentkezni. A felvételi írásbeli és szóbeli fordulóból fog állni. Remélhetőleg lesznek államilag támogatott helyek magyar hallgatók számára, ösztöndíjas helyek külföldi hallgatóknak és fizetős helyek magyaroknak, külföldieknek egyaránt.

Zárásul Benkő Melinda Tanárnő, a tervezett képzés szakfelelősiének szavait összegezve: „A mesterképzés ajánlott azoknak, akik nyitottak a jövőtudatos településfejlesztés kérdéseire, kooperatív és nemzetközi közegben, elsősorban közép-európai projektek alapján szeretnének tanulni, dolgozni.”

HAJDU
MARCELL





A katedra másik oldalán - interjú Székely Péterrel

Székely Pétert, a Járműelemek és Jármű-szerkezetanalízis Tanszék fiatal oktatóját már gyerekkorában a buszvezetés érdekelt, de mérnöki munkája mellett a tanítást élvezi igazán.

Mi motivált arra, hogy a közlekedésmérnöki karon tanulj?

Mint minden rendes gyerek, először én is mozdonyvezető szerettem volna lenni. De később rájöttem, hogy a mozdonyt nem lehet kormányozni, az csak megy a kötött pályán, a kamionos élet egy kicsit izgalmasabbnak tűnt. Majd az ember komolyabban kezd el gondolkodni, családos embernek a buszsofőri szakma egy kicsit testhez állóbb, mint a kamionvezetés, ezután már buszsofőr akartam lenni a szívem legmélyén, aztán itt kötöttem ki ezen a karon.

Még most is a céljaid közt szerepel, hogy buszsofőr legyél?

Teherautós jogosítványom van egyelőre, a többi majd akkor következhet, ha belefér az életembe. Mindenképpen ki szeretném próbálni, legalább hobbi szinten. Egyébként zárt helyen vezettem már buszt és villamost is, csodálatos érzés ekkora járművek volánjánál ülni.

Milyennek láttad hallgatóként a közlekkart?

Izgalmasnak és jónak. Nagyon jó baráti társaságunk volt a kollégiumban és azon kívül is, a bulik is nagyon jók voltak. A kari napokon általában csak az utolsó estére értem oda, hiszen mindig volt valamilyen rajzleadás, vagy ami arra a hétre maradt, de azért megünnepeltem én is a beavatós estéket. Nem mondanám azt, hogy kimondottan aktív voltam a közéletben, inkább arra törekedtem, hogy a tantárgyakat megcsináljam, és közben élvezzem az egyetemista éveket. Viszonylag szűkebb baráti társasággal jártunk szórakozni, a hét valamelyik napját biztosan erre fordítottuk. Koleszos voltam hétfőtől péntekig, a hétvégékre hazamentem a kislalumba, Nádasd-

ladányba – ahol jelenleg önkormányzati képviselő is vagyok –, de nagyon szerettem Budapestet.

A kari képzés elvégzése után mérnök közgazdász diplomát is szereztél a Corvinus Egyetemen. Miért érezted ezt fontosnak?

Ferencz Péter évfolyamtársam, jó barátom ajánlotta, ő is elvégezte. Doktori képzésem idején kezdtem el a kétéves esti képzést. A társaság nagyon jó volt, főként mérnökök innen a műegyetemről, építőmérnökök, építészek, vegyészek, villamosmérnökök jártak oda. Annak ellenére, hogy csütörtökönként és péntekenként a késői órákban voltak az órák, felüdülés volt részt venni ezeken az alkalmakon. Tulajdonképpen élveztem, főleg a számolás tantárgyakat, a magolósakat persze ott sem szerettem. Mindenkinek ajánlom, aki nem csak rajzolás, tervezéssel szeretne foglalkozni egy életen keresztül. Ettől nem lesz senki vezérigazgató, de sokat segíthet benne, ad egy másfajta szemléletet.

Szakmai munkádat az Alfa Busznál kezdted. Hogyan élted meg az ott eltöltött időt?

Két nyarat töltöttem el ott, mint gyakornok. Nagyon jó volt ott lenni, mert nagyon sok mindennel foglalkozhattam – például élőben láthattam az autóbuszok készítését –, de hiányzott Budapest és az egyetem. Mindig is foglalkoztattott az oktatás, így inkább visszajöttem a doktori képzésre. Van a buszvezetés, ami nagyszerű érzés, de mindig is csodáltam az igazán nagy oktatókat. Példaképnek Dóra Sándort tartottam, ebben a félévben most ő is tanít mechanikát, valamint az előadók közül említeném Kissné dr. Hunyadi Ildikó tanárnőt, akinek a hőtan előadásait imádtam. Én is vágytam arra, hogy egyszer

több száz embernek tarthassak előadást. Nem is igazán a kutatás vonzott abban, hogy visszajöjjenek az egyetemre, hanem az, hogy tanítsak. A tanítás számomra borzasztóan jó érzés, még az élet legnehezebb pillanataiban is nagy segítséget tudott adni nekem, amit más munka nem adhatott volna meg. Én tanítani szeretek, hogy valamit adhassak. A mechanika játékos tantárgy játékos feladatokkal.

Az egy dolog, hogy élvezed, hogy tanítasz, de közben láthatóan a hallgatók is kedvelnek téged, hiszen érthetően magyarázol.

Ez borzasztóan jó érzés. Viszonylag egyszerű embernek tartom magam, tehát próbálok a dolgokat úgy elmagyarázni, mint ahogy annak idején és is megértettem, és nem szerettem túlbonyolítani soha. A célom, hogy a feladatokat lehetőleg célirányosan meg tudjuk oldani, és annyi mélységet tudjunk, hogy hasonlóval se legyen problémánk. Nem lesz itt senki sem professzora a mechanikának ennyi idő alatt, és nem is az a lényeg, hogy tudjátok a mechanikát, hanem hogy kialakuljon bennetek egyfajta mérnöki gondolkodás. Ha az életben kaptok valami hasonló feladatot, akkor lássátok, hogy mi történik.

Az Alfa Busz után a Knorr-Bremsenél helyezkedtél el. Mit takar a beépítést vizsgáló mérnök beosztás?

A vasúti fékmechanika elemeit – konkrétan a tárcsaféket, tuskóféket és egyéb fékező elemeket, amik a fékhatást kiváltják a forgóváz alatt – mi elhelyezzük és működését vizsgáljuk.

Sok mindent lehet tanulni, számítógépes alkalmazások, rajzprogramok, adattárolási és menedzselési programok terén (pl. SAP).

Minden nap tanulok valami újat, amit pedig kiemelnék, az a nyelvtudás. Minden nap idegen nyelveken kell kommunikálni, nagyon sokat lehet benne fejlődni. Elsődleges, hogy az idegen nyelveket – elsősorban az angol és német nyelveket – nagyon jól beszéljétek, értsétek! Illetve a számítógépes programokat is nagyon kell ismernetek, ha klasszikus multinacionális mérnöki munkára vágytok.

A továbbiakban is szeretnél oktatni?

Igen, szeretnék, de most úgy néz ki, hogy a következő félében a jelenlegi életvitelembe nem fog beleférni. Soroksáron dolgozom, Nádasdladányban lakom, napi 4-5 órát utazom, a munkahelyemen a napi nyolc és fél órát le kell dolgoznom. Ez hosszútávon nem egészséges, pedig a párommal a családalapításról is sokat beszélünk. Ennek ellenére az ördög továbbra is ott fog bujkálni bennem, hogy visszatérjek valamilyen formában.

Azért választod az ipari állásodat, mert az oktatásból nem lehet megélni?

Így van, közismert dolog – interneten utána lehet nézni, titkot nem árulok el –, hogy sajnos a tanársegédi fizetés a betanított munkás bérével egyenlő. A kezdő mérnöki fizetés ennek duplája.

A tanszéki munkával nem is lenne semmi baj, csupán szükség lenne ipari megbízásokra, ipari kapcsolatokra. Az órák megtartása mellett az itt dolgozóknak az lenne a másik feladatuk, hogy kutassanak. Ezeknek a munkáknak az is lenne a lényege, hogy a bevételekből ki lehet egészíteni az oktatók bérét, ezek nélkül nem maradnak oktatók a tanszéken. Ez óriási nagy probléma, emiatt sorvadnak el a tanszékek, hogy nincs kiegészítő munka. A doktoranduszok kénytelenek elhagyni a tanszékeket, az idősebb oktatókból pedig egyre kevesebb van. Több idősebb oktató már ingyen vállalja az órákat.

Az ipari együttműködés másik nagy előnye, hogy az oktatók olyan szemléletben tartás az

órát, ami a jelenlegi iparnak is hasznos. Minden-napi példák kellenek, továbbá rá kellene állni a számítógépes alkalmazások használatára, főleg gépészeknek. Rajzprogramok, végesem programok, több laborgyakorlat minden olyan tantárgyból, amiből fontos a gyakorlati demonstráció is. Ezek sokkal fontosabbak, mint bármilyen hosszadalmas levezetés.

Nekünk 8 félévig volt rajzos tantárgyunk, abból 7 félévet kézzel rajzoltunk, csak 1 félév erejéig volt számítógépes rajzolás. Az első munkahelyemen megtapasztaltam, hogy mennyivel előrébb vannak azok, akik kevésbé jó hírű egyetemről jöttek, de több számítógépes rajzolást tanultak. Érezhető volt a lemaradás.

Miben látod a fiatalabb mérnökök és mérnökhallgatók erősségét?

2002-ben kezdtem az egyetemet, az információáramlás sokkal gyorsabb volt, mint 20-30 évvel ezelőtt, viszont korántsem olyan gyors, mint most. Akkoriban nem volt számítógépem sem, és így kezdtem el itt az egyetemen programozást tanulni a kötelező számítástechnika oktatáson keretében. Ahogy megjelentek a közösségi oldalak, teljesen átalakult a világ. Mi gyerekkorunkban eljátszottunk az udvaron két bottal is, kimentünk biciklizni, csavarogni, bármit csináltunk, ami a mai fiatalokra sokkal kevésbé jellemző. Úgy látom, hogy a mai fiatal bemegy az iskolába, utána hazamegy, ha akar tanul, ha akar nem tanul. Ha nem tanul, akkor ennyivel hamarabb nekiáll, és nyomkodja az internetet, majd egyszer elfárad és lefekszik. Aztán a következő nap is így telik. A ti gondolkodásotok biztos, hogy hasonló a miénkhöz, de sokkal több információt dolgoztok fel egy nap, mint amennyit nekünk kellett. Ez minden bizonynyal hasznos a mindennapi életben.

De a legfontosabb, hogy mindenki valamiben jó, mindenki azt csinálja, amit szeret és amiben tényleg jól érzi magát, mert csak abban lehet sikeres. Nem muszáj mindenkinek nagy problémákat megoldania, de ha valaki ezt szeretné, akkor

nyugodtan csinálja. Erre vagy egy jó kis történet: aki szilvának született, abból jó szilva lesz, de soha sem lesz jó banán. Lehet belőle közepes banán, de igazából csak szilvaként érezheti jól magát, és szilvaként fogják jól szeretni. Nem tudom, mennyire ismerős ez a történet, nagyon egyszerű, de nekem nagyon tetszett. Vannak, akik humán tantárgyakból nagyon jók, vannak, akik reál tantárgyakból és vannak, akik hazamennek, majd nyolc általános végzettséggel összerakják és megjavítják a legrosszabb autókat is. Csodálom őket, mert ez rendkívüli dolog. Nekem nagyon kevés olyan gyakorlati lehetőségem volt, ahol össze tudtam szedni ezt a tudást, de amit sikerült, azt próbáltam megtanulni. Öreg autót próbálok magam szerelni, hátha lesz belőle valami.

Ezen kívül érdemes foglalkozni a kapcsolattépítéssel is. Érdemes elmenni nyári melóra, nyári gyakorlatokra, és nem baj az sem, ha egy műhelybe kerültek, ami zsíros, olajos, koszos, ahol kalapálni kell meg ilyenek. Néha sokkal több tudást tud adni, mintha bekerültek egy csilli-villi irodába. Ezáltal már lesz egy biztos helyetek, ahol meg tudjátok írni a diplomát és biztosabb az utatok, hogy később jó munkahelyetek legyen. A lényeg az, hogy azt csináljátok, amit szerettek, amivel egy életen keresztül szívesen foglalkoznátok!

Élveztétek ki az egyetemi éveket, szórakoztatok sokat, mert később sokkal kevesebb idő jut minderre. Minden kedves olvasónak kellemes ünnepeket és sikeres vizsgaidőszakot kívánok!

HORVÁTH ESZTER

Szerkesztette:
Csenki Lilla és Munkácsi Kristóf



A dánok és az élet

Most például hegyikristályként ragyog a nap. Tegnap viszont a ránk zúduló eső volt ugyanilyen tisztán csillogó. De Dániában messze nem az időjárás az egyetlen dolog, amely gondoskodik a változatosságról!

Mivel ez az első skandináv ország, amelyben lábam megvettem, nem igazán tudok komparatív véleményt mondani Dániáról. Az mindenesetre vicces volt, amikor az egyik norvég csoporttársam azt mondta, hogy két okból jött Dániába: a jó idő és az alacsony árak miatt. Sokszor gondolkodom erre, amikor a délután 15:30-as szürkületben eső veri a szupermarket ablakát, ahol épp az 560 forintos majonéz előtt állok. Mindenesetre akkor nézzük a skandináv országok trópusát, a temperamentumos déli dánok országát:

► Időjárás

Az időjárás nagyjából olyan ingazodó, mint egy elsőéves egyetemista lelki világa. Bár elég jó meteorológiai holnapok állnak rendelkezésre, amelyek óráról órára, grafikus formában mutatják a várható időt, itt bármi megtörténhet. Mint azt a bevezetőben is írtam, ma a csodálatos idő csal könnyeket a szemembe (mármint azért, mert ezt a cikket írom, és nem pillangókat kergetek), tegnap viszont nem könny, hanem esővíz folyt az arcomon. De például az is vicces volt, amikor - mivel reggel még jó idő volt - bringával mentem egyetemre, de amikor mentem volna haza este, szakadt az eső. Még szerencse, hogy nálam volt az eldobható vízálló poncsóm, így bár szemeteszsáknak öltözve tekertem haza, legalább a torzóm száraz maradt. Mindennek másol csatakosra áztam, de hát ne legyen nagyravágyó az ember. A dánokat viszont abszolút nem érdekli az eső: olyan időben, amikor az ember minden végtagját a kabátján belülre szeretné húzni, ők ugyanolyan arckifejezéssel bringáznak fel s alá, mintha napsütéses idő volna. És bár hóhoz még nem volt szerencsém ideköltözésem óta, le merném fogadni, hogy télen is inkább szegecseket csavarnak a bringa gumijába, mint hogy buszozni kelljen.

Ami viszont a hőmérsékletet illeti: a klíma meglepően kegyes. Igaz, augusztusban, megérkezésem után remegő szemhéjjal húztam kabátot, de a levegő hőfoka azóta nem sokat változott. Bár még biztos lesz ennél hidegebb, most kb. 9 °C körül ingazodik a hőmérséklet, és hacsak nem fúj szél, ez teljesen elfogadható. Viszont ha fúj a szél, hajjaj! Akkor lejtőn lefelé is tekerni kell a bringát.

► A dán nyelv

Amilyen szabad logika alapján működik az időjárás, nagyjából ugyanannyira következetesek a nyelvi szabályaik. Gondolom nem sokan hallottatok dán beszédet. De ha hallottatok is, nem feltétlenül tudnátok reprodukálni az írott formát, ugyanis a csibész dánoknak van egy olyan szokása, hogy a szó közepén elfáradnak, és a hátralévő betűk kiejtésével nem bajlódnak, vagy, ami még jobb, véletlenszerűen határozzák meg, mely betűk maradnak, melyek mennek a levesbe. Nem szép dolog tőlem ilyen hasonlattal előállni, de dánul beszélni úgy a legkönnyebb, ha Ultrakain injekciót kapunk a garatunkba, viszont stopperrel mérik, hogy időre elmondjuk-e a mondandónkat. Bár a dánok nem hörögnek, mint a hollandok, de sok a torokhangjuk, illetve kicsit olyan, mintha bele akarnának fulladni a szavak végébe. De ezzel ők is tisztában vannak és igyekeznek csökkenteni a nyelvi rést: minden vendégdiák ingyenesen jogosult nyelvelkéket venni az első évben.

Szerencsére aki még nem birkózott meg a nyelvvel, az sem érzi magát kirekesztve: nem csal a statisztika, mely szerint a lakosság 80%-a beszél angolul. Nekem 2 hétbe telt, míg találtam egy dán, aki nem. Sőt, annyira jó a helyzet, hogy gyakran teljesen el is felejttem, hogy nem angol ajkú országban élek. Egészen addig, amíg bele nem botlom a közértben a kizárólag dán (de jobb esetben is csak néhány másik

skandináv) nyelven íródott termékcímkekbe, teljesen nyeregben érzem magam.

► Bürokrácia

Apropó nyelv: megdöbbenő, hogy egy olyan országban, ahol ennyien beszélnek angolul, a hivatalok és hatóságok megmagyarázhatatlan félelmet éreznek attól, hogy a honlapjaikat angol nyelven is elérhetővé tegyék. Furcsa azért is, mert ugyanakkor három széttárt karral várják az országba a tehetséges fiatalokat a világ minden tájáról. De amikor az ember diák e-jegyet vagy lakbértámogatást szeretne rendelni vagy felfogad egy tolmácsot, vagy oldalanként kell átmásolnia az űrlapok tartalmát a Google fordítóba. A helyzetet pedig tovább bonyolítja, hogy a dánok imádják a bürokráciát: mindent több lépésen keresztül, legalább két szerv részvételével és helyenként igencsak ráérős átfutási idővel lehet intézni. Nem mintha panaszkodnék: meglehetősen nagylelkű részükről, hogy én is részesülök azokból a kedvezményekből és juttatásokból, amelyeket a helyiek élveznek, csak át kell ugrani értük pár tüzes karikán.

► Önzáródó ajtók

Furcsán konkrétan tűnhet, hogy erről így, kiemelve írok, de egyszerűen nem lehet elmentni mellette. Pontosabban alig lehet átmenni rajtuk: a dánoknak van egy nagyon furcsa fétise az olyan ajtózáró mechanizmusok iránt, amelyekben a rugó túlzottan erős, így minden ajtónak majdnem hogy neki kell futni. Ennek tükrében vicces az a civil engedetlenségi mozgalom, melynek ideológiája az, hogy szeretik nyitva tartani a termék ajtaját, így kukákkal, székekkel, térkövel támasztják ki azokat. Ekkor viszont elkezd sípolni a mágneskártyás zárrendszer... áh, hagyjuk is!



► A dánok maguk

Magyar emberként meglepődtem rajta és nem tudok betelni vele, hogy mennyire kedvesek a dánok. Ha az utcán megkérdezek egy ismeretlent, ha a pénztáros kérdezi, hogy kérem-e a blokkot, ha a buszsofőrtől kérek útbaigazítást, mindenki mosolyogva válaszol. És nem ám műmosoly ez, ők valóban örülnek, ha segíthetnek. Ismét egy statisztika, amely mögött tényleg van valami: a közelmúltban megállapították, hogy a dán a legboldogabb nemzet.

Azt, hogy sokan beszélnek angolul, már tisztáztuk, de hogy milyen jól, azt még nem. Sokaknak annyira jó az angolja, hogy anyanyelvinek gondolná az ember, sőt, még különféle akcentusokat is magára ölt (gyakran önkéntelenül). Van, aki brit angollal szólal meg, van, aki amerikaiul beszél, de még a dán akcentus is aranyos: átviszik a jellegzetes, mondat végére hangsúlyt felvivő dallamosságot és bizonyos betűkombinációk kiejtési módját az angolba, de szerencsénk a dán hangkészlet az angollal teljesen kompatibilis, így jó hallgatni a végeredményt.

Az is meglepő, ahogyan a politikához viszonyulnak: ez az első ország, ahol a politika emberközeli és a politikusok (legalábbis a mindennapi életben) nem veszik túl komolyan magukat. Például amikor a parlamentben jártam, idegenvezetőm, a közlekedési kormányzóvivő olyan történeteket mesélt a parlament mindennapjairól, amely alapján az ottani légkört néhány magánszektorbeli munkahely is megirigyelné. És elég csak ránézni a politikusok fényképeit felsorakoztatató falra, rögtön látszik, milyen fiatalok és (megint csak) mosolygósak az itteni honatýák és persze anyák. Sőt: Dániának női miniszterelnöke van. A királyi család élén pedig jelenleg a királynő áll. Nem csoda, hogy a nemzeti állat a hattyú.

De nem csak ilyen téren van valódi, funkcionális egyenjogúság: ami például nekem a legszembetűnőbb, az a női buszvezetők aránya. BKK-s viszonylatban jól megbámulja az ember, ha találkozik egy-egy hölgygel a volán mögött, de itt a világ legtermészetesebb dolga. Ami viszont már a többieknek is feltűnt, azok a női „melósok”: az a fajta munkás, aki festékpöttyös overálban glettel. Igen, itt ilyen is van.

► Koppenhága

Koppenhága igazi, élő város. És azért van vessző a két szó közt, mert a kis főváros utcáin járva-kelve úgy érzi az ember, hogy ez egy „igazi” világi város, hogy ez már a Nyugat. Az építészet nem túl változatos, az utcakép pedig szinte mindenhol pontosan egyforma, mégis van valami az okkersárga buszokban, a rengeteg kerékpárosban és az időnként felbukkanó óriási zöldterületekben, amittől ez a kis város egészen nagynak tűnik. A lakosság pedig igazi nemzetközi bagázs: Dániának bejött az agyelszívási politika, igazi nemzetiségi átjáróházzá vált az ország. Az utcák nem patyolat tiszták, de jellemzően nem is szemetesek. Sőt, a zöldterületek gondozására meglepő figyelmet fordítanak a városfenntartók: még a legalacsonyabb jövedelmű lakónegyedek közepén is rendszeresen nyírják a parkok pázsitját.



Természetesen szólni kell a kerékpárosokról is: a közlekedési cikkben már olvashattatok egy kis ízelítőt a témáról, de ezt igazából nem is lehet leírni, ezt látni kell! Ahogy a délutáni sötétben úsznak a fényszórók fehérjében és a hátsó lámpák vörösében a biciklisávok, ahogy korra és nemre való tekintet nélkül a fél város két keréken igyekszik haza. Csodálatos.

Ami pedig külön szemet gyönyörködtet, az az, ahogyan a dánok tisztelik az eget. Igen, az eget! A közművek mind a föld alatt mennek, az utcalámpákat vékony sodronnyal feszítik az úttest fölé, a jelzőlámpákat pedig oszlopon ismétlik meg a csomópont túloldalán, nem konzolról lógatják az út fölé. Nem is csoda; szegény dánok télen csak napi pár órán át látják kéknek az eget, így ki is akarják élvezni: november végén a nap kb. reggel 8-ra kel csak fel, és egészen 15:45-ig élvezhetjük a társaságát.

► Karácsony

Természetesen erről is szót kell ejteni: a dánoknak van néhány fura karácsonyi szokásuk. Abban sajnos ők is követik a trendet, hogy már október közepén díszíteni kezdik a boltokat, viszont az már furcsább, hogy van nekik karácsonyi sörük. Nekem sem ez az ital az első aszociáció az ünnepről, mindenesetre a Tuborg minden évben kiadja a karácsonyi sört (julebryg): Koppenhága belvárosában megy körbe egy sörös teherautó, és az utána futó lelkes alkoholbarátok ingyen kapnak belőle. Ezen az éjszakán mindenki kék alapon fehér pöttyös (ilyen a sör címkéje is) mikuláspakában járkal, amelynek a pereme ráadásul még világít is. Ja... dánok.



Aztán ott van a karácsonyi vacsora: egy tipikus dán menü édesburgonyából és malacsültből áll. Az elvetemültebbek a hús nyers levét elkeverik tejszínhabbal, és azt rakják a krumplicra. Na, de kanyarodjunk is vissza egy mondatra: ez az édesburgonya bizony nem az, amelyik „gyárilag” édes. Nem! Sima krumplicaramellizált cukorral megsütve. Igen, olvassátok csak újra! Hagyjátok kicsit ülepedni. A nagy nemzeti desszert pedig tejberizs lekvárral. De nem kell őket piszkálni, minden erejük elment a krumplicaramellizálására. Mindenesetre az a jó szokásuk megvan, hogy egy dán minden baráti körével külön tart egy julefrokostot (karácsonyi vacsorát), így mire valóban karácsonyra kerülne sor, már jó pár kilóval többet nyomnak, mint előtte.

Végezetül pedig: a dánok végtelenül büszkéek arra, hogy van nekik egy szavuk (a hygge), amelyik azt a kuckós érzést jellemzi, amelyet az ember például egy hideg téli napon a takaró alá vackolva érez, amikor egy gőzölgő bögre teával olvasgat, a háttérben pedig ropog a tűz a kandallóban.

Röviden ennyi a dánok titka, a többit úgyis meglátjátok, ha ideköltöztök. Addig is *glædelig jul!*

BORTEI-DOKU
SHAUN



Új hallgatói képviselők

Folyamatosan új éra szivárog be a közlekkari HK-ba, nem véletlen tehát, hogy az idei időközi tisztújítás során több új arccal is megismerkedhettünk, ahol egy-egy bemutatkozás hegyikristályként csillant meg a hallgatóság előtt. Ismerkedjete meg hát az új oktatásis *Nagy Gáborral*, a juttérés *Gódér Nikolettával*, a közéletis *Lindtner Andorral* és a kommunikációs *Csányi Norberttel*!

Mi az a három jellemvonásotok, ami szerintetek igazán alkalmassá tesz benneteket a posztotok betöltéséhez?

Gábor: Határozottság, elhivatottság, céltudatosság.

Niki: Precizitás, segítőkészség, talpraesettség.

Andor: Kitartás, konfliktuskezelő készség, bajtársiasság.

Norbi: Segítőkészség, empátia, objektivitás.

Mi vezérelt titeket, amikor jelentkeztek a képviselői posztra?

Niki: Nagyon fontosnak tartom, hogy mindenki, aki rászorult vagy kiérdemelte az ösztöndíjat, az meg is kapja. Nagy segítségére tudnék lenni a hallgatónak abban, hogy mindenki, aki szociális ösztöndíj pályázatot ad le, tisztában legyen minden beszerzendő dokumentummal, illetve nagyon szeretném, ha félelem nélkül, bizalommal fordulnának hozzám.

Norbi: Korábban is aktívan részt vettem közösségi tevékenységekben, van bennem valami belső hajtóerő, ami miatt fogékony vagyok az ilyen jellegű dolgokra.

Andor: A fő motivációt a korábbi öntevkörös munkáimból nyertem. A körökben eltöltött idő, az ott szerzett barátságok és tapasztalatok számomra a kar adta legkellemesebb élmények. Szeretném, ha ezt minél többen megtapasztalhatnák a karon, ehhez azonban az kell, hogy a körök jól ellátottak legyenek, működésüket összehangolják.

Gábor: A legfőbb motivációm az oktatással kapcsolatos kihívások megoldása. Sok olyan nagyobb volumenű feladatot láttam – mint például a tantervek felülvizsgálata és optimalizálása –, amelyek megoldása sokat javítana a karon folyó képzések színvonalán. Az a tudat motivál a legjobban, hogy munkámmal segíthetem a jelenlegi és jövőbeli kari hallgatók tanulmányait.

Gyakori kérdés, hogy miként egyeztetni össze egy képviselő a HK-t a tanulmányaival. Én másfelől közelíteném meg a dolgot: hogyan fogjátok összeegyeztetni a HK-t a magánélettel? Hiszen oktatások, ülések, munka, hétfégi továbbképzés vár rátok, ami nem kevés időt emészt fel.

Norbi: Tisztában voltam ezzel, amikor úgy döntöttem, hogy jelentkezni fogok. Nyilván nem tudom, hogy pontosan mennyi munkával fog járni, ez a közeljövőben fog kiderülni, egyeztetnem kell majd a teendőimet a munkával. Szerencsére a családom megértő ilyen téren, ők is sokat dolgoznak. Párom jelenleg nincsen, tehát egyedül a tanulmányaimra fordított időmre kell majd odafigyelnem.

Andor: Úgy gondolom, a két év mentorkodás adott annyi tapasztalatot és önismeretet, hogy úgy tudjam be osztani az időmet, hogy a számomra igazán fontos dolgokra maradjon idő.

Gábor: A tanulmányaimmal jól haladok, így ez nem veszi el az időmet. Kollégistaként az ülések és a HK-val kapcsolatos munka többsége is „helyben” van, ezért nem okoz felesleges gondot például az ingázás. A hétfégi továbbképzésekre kifejezetten kíváncsi vagyok, hiszen remek alkalom új információk szerzésére, új kapcsolatok kiépítésére. Az egyetemen kívüli szabadidőmet eddig is sikerült jól beosztanom, remélem Oktatási- és tanulmányi felelősként is menni fog.

Niki: Szerintem képes leszek áthidalni ezt a problémát. A hangsúly a megfelelő időbeosztáson van. Amennyiben ezt sikerül betartani, akkor lesz időm a HK-ra, a magánéletre és a tanulásra is.

Az eddig is a HK-ban tevékenykedő hallgatókkal milyen kapcsolatot ápoltok?

Andor: A tagokkal egy igen laza barátságot érzek magaménak. Közülük Tibit szeretném kiemelni, az idei év mentorgárdás programjai révén vele

jobban megismerkedhettem, mint a többiekkel.

Gábor: Többségükkel nagyon jó kapcsolatot ápolok, különösen Tiszai Tibivel, aki mentorom is volt és Németh Ákossal, akitől már eddig is nagyon sok hasznos dolgot tanultam az oktatással kapcsolatban. Bízom benne, hogy ez továbbra is így marad.

Niki: Ha bármi problémám volt, mindig tudtak segíteni, mindenki rendkívül segítőkész és megértő volt.

Norbi: Bencével középiskolában évfolyamtársak voltunk, de akkor még csak látásból ismertem, azóta viszont nagyon jó barátok lettünk. Nyitott vagyok mindenki felé, úgyhogy remélem, velük is jól leszek a későbbiekben.

Vannak konkrét terveitek a következő fél-egy évre, melyeket HK-sként szeretnétek véghezvinni?

Gábor: Rövid és hosszú távúak is vannak. Talán a legfontosabb rövid távú tervem egy olyan Tanulmányi Bizottság összeállítása, aminek tagjai képviselnék a karunk minden egyes szakirányát és évfolyamát. Egy ekkora feladat teljesítése nem rövid idő, akár több évbe is beletelhet mire a javasolt módosítások a gyakorlatban is megvalósulnak, ezért fontos a megfelelő utánpótlás képzése is, amire szintén jó megoldás a bizottság.

Norbi: Amint azt a Hallgatói Fórumon is megemlítettem, elsőként az alapvető feladataimra szeretnék koncentrálni, át kell tanulmányoznom, hogy tételen mi tartozik hozzá. Mivel fontosnak tartom megismerni a hallgatók véleményét az általam vezetett részleggel kapcsolatban, egy kérdőívet kívánok felmérni a jelenlegi helyzetet. Ezek után következhetnek a nagyobb munkák, mint például a hallgatói képviselet honlapjának rendbe rakása.

Niki: Kérdéses, hogy a hallgatók megfelelően találják-e a tanulmányi ösztöndíjak kiosztásának jelenlegi helyzetét. Szorgalmaznám egy újabb fórum kiírását a témával kapcsolatban. Nyáron ismét módosult a TJSZ néhány pontban. Pozitív és negatív visszhangja is volt a változásoknak. Céлом, hogy teljes mértékben megismerjük a kari hallgatók álláspontját, és ennek fényében kell előnyös változtatási javaslatokat benyújtani.

Andor: Terveim vannak, amikhez már elkezdtem feltárni a megvalósítási lehetőségeket. Mivel a projektek még közel sem állnak végleges vagy megvalósíthatóhoz közeli állapotban, jelenleg még nem szeretnék róluk beszélni.

Csányi Norbert



Gódér Nikolett



Lindtner Andor Csaba



Nagy Gábor



ÁDÁM
ZSUZSA



Balek-keresztelő szakestély

„Balek! Én téged megkeresztellek...”

Kiskoromban sosem értettem, hogy az apám és a nagyapám miért éneklí olyan nagy tisztelettel a Bányász himnusz. Sosem fogtam fel annak a jelentőségét, hogy mit éreztek akkor, amikor felcsendült a himnusz dallama, és közel száz ember kórusban énekelni kezdett. Ma már más a helyzet. Most már tisztán látom, hogy mit jelentett akkor nekik és mit jelent ma, mivel én közel másfél – két hónapja így vagyok a Közlek himnusszal.

Mivel nem voltam gólyatáborban, nem tudtam, hogy itt is van hagyományörzés, hogy ugyanúgy, mint Miskolcon, itt is ápolják a selmeci diákhagyományokat. A harmadik héten, az első összevont tankörórán nagy meglepetésként ért az egész, de az ST nagyleadójában ülve nem kellett sok idő, hogy eldöntsem, én igenis ehhez a közösséghez szeretnék tartozni. Heteken keresztül járhattunk dalutalásokra, részt vehettünk a Gellért-túrán és egy „kvázi” szakestély keretein belül megismerhettünk, hogy hogyan zajlik egy ilyen esemény. Az oktatások után mindannyian elmehettünk a balekvizsgára, amit kisebb-nagyobb nehézségek árán, de letettünk. A sikeres vizsga után már izgatottan vártuk a balekkeresztelő szakestélyt, ahol megtudtuk, hogy firmáink milyen aliasnevet választottak nekünk. Amikor végre elérkezett a szakestély kezdete mindannyian helyet foglaltunk a számunkra kijelölt helyen, és míg el nem jött a keresztelés ideje, addig még a sötétségben élő pogányok voltunk. Persze mi is énekeltek a dalokat, csendben hallgattuk az épp felszólaló firmát, vagy a többiekkel együtt mosolyogtunk a contrapunktok humoros közbeszólásain. Mikor végre elérkezett a keresztelés ideje, firmáink – akik hegyikristályt megszágyenítő fénnel tündököltek – odajöttek hozzánk, megkereszteltek minket, és megkaptuk az aliasnevünket, mely nem csak az egyetemi éveink alatt, hanem egész életünk során kísérni fog minket. Ez nem egyszerű diáksereg, akik néha együtt vesznek részt bizonyos eseményeken, hanem egy olyan közösség, ahol igaz barátságok kötődnek, új kapcsolatok alakulnak ki, és ami a legfontosabb, hogy életünk végéig elkísérnek. Számomra nem csak az nagy büszkeség, hogy a közlekkaron tanulhatok, hanem az is, hogy tagja lehetek eme nagyszerű közösségnek, ahol rengeteget tanulhatok a firmáktól, illetve segítségükkel kiépíthetem a magam útját.

Jó utat a közlekesnek!

KALÓZ
VIKTÓRIA



Átalakulóban Buda villamosközlekedése

A közelmúltban vágtak bele a már régóta tervezett budai fonódó villamoshálózat kivitelezésébe, melynek elkészültével jelentősen átalakul majd a tömegközlekedés a Duna jobb partján. Új, a jelenleginél jóval hosszabb villamos vonalak jönnek majd létre, így a minimum egy-két átszállás vagy a zsúfolt buszokon való utazás helyett közvetlen járatokkal, rövidebb idő alatt – és gyakrabban – juthatunk el Óbudáról a városrész középső és déli részeire. És mindezt persze vadonatúj járművekkel, melyeknek gyártását már szintén elkezdték!

► Egy kis történelem

A fonódó hálózat fontos eleme a Bem rakparti villamospálya megépítése. Ám a Margit híd és a Batthyány tér közötti villamosközlekedés egyáltalán nem új keletű dolog, hiszen már a múlt század első éveiben is jártak erre sárga szerelvények. 1907-ben a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) 31-es jelzéssel körjáratot indított a Központi Városházától (Deák tér), érintve a Margit hidat, a budai rakpartot, a Ferenc József (Szabadság) hidat, az Üllői utat és a Keleti pályaudvart is. Még ugyanebben az évben elindult Óbudáról az 5-ös és a 7-es viszonylat, szintén bejárva a fél várost, többek között a Bem rakparti szakaszt is. Legtovább az 1915-ben, szintén Óbudáról induló 9-es járat közlekedett erre, melynek Lánchíd – Margit híd közötti vonalszakasza a szentendrei hév és a 2-es metró építésének esett áldozatul 1970-ben. A 9-es északi végállomását végül a metró átadásakor, 1972-ben a Batthyány térre helyezték. A Bem rakparton azóta nem jár villamos.

► A beruházásról

A projekt keretében felújítják a 17-es villamos vonalát, és az Óbuda felől érkező vágányokat összekötik a Batthyány térrel, valamint a Nagykörúton át a Széll Kálmán térrel. De miért is „fonódó” a projekt neve? A vágányokat a Margit híd alatt fonódva vezetik majd át, így azok kevesebb helyet foglalnak el. Itt jelzőlámpa fogja biztosítani a szerelvények váltakozó irányú közlekedését. A hídtól délre, a Bem rakparton visszaépítik az évtizedekkel ezelőtt felszámolt villamospályát a Batthyány térig, ezen a szakaszon egy új megálló épül a Bem téren. A pálya környezete is megújul; fákkal, padokkal teszik kellemesebbé ezt a turisztikailag is fontos területet.

A két korábbi végállomás átépül, a Margit hídnál felszámolják a 17-es villamos egykori hurokvégállomását, valamint itt létesül összekötés a Margit körút felé is. A Széll Kálmán tér felé haladó szerelvények a Török utcán keresztül érik el a körutat, míg az ellenkező irányból a Frankel Leó útra kanyarodva veszik majd az



írányt Óbuda felé. Itt felújítják a már meglévő Török utcai összekötő vágányt, a Frankel Leó út végén pedig új sínpart fektetnek le.

A legnagyobb horderejű munka talán a Széll Kálmán tér rekonstrukciója lesz: itt átépül a vágányhálózat, megkönnyítve ezzel az átszállást, és növelve a gyalogos felületek nagyságát. Elbontják a megszűnt 56-os villamos hurokvágányát, kialakítják a fogaskerekű leendő végállomásának a helyét és a majdan Óbudáról érkező járat végállomását. A körüti viszonylatok végállomása marad a régi helyén. Ez, a Széll Kálmán téri ág fog a legtöbb pénzbe kerülni: mintegy 12 és fél milliárd forintba.

A létrejövő új vonalakra új járművek is érkeznek: a BKK 47 spanyol gyártmányú CAF villamost rendelt, két változatban. A hosszabb verzió az 1-es, a rövidebb a 3-as vonalon és a budai fonódón szállít majd utasokat. A modern villamosok fogadására átalakítják a Száva, a Hungária és a Budafoke kocsiszínt.

Jelenleg a 17-es vonal felújítása és a Bem rakparti ág építése zajlik. A Margit híd és a Batthyány tér között október 22-én kezdték meg a munkákat, melyeknek befejezése körülbelül egy év múlva, 2015 novemberében várható. A Széll Kálmán tér rekonstrukcióját is hamarosan kezdik. Ami az új villamosokat illeti, gyártásukat már elkezdték a spanyolországi Zaragozában. A legtöbbet itt gyártják le, de az utolsó tíz darab már hazánkban, Dunakeszin készül. Az első leszállított példányok már jövőre forgalomba állhatnak a magyar fővárosban.

► Villamos a műegyetem előtt? - Távlati kilátások

Érdekes eljátszani a gondolattal, hogy egyszer majd, ha minden jól alakul, a BME és az ELTE Duna-parti épületei előtt is járni fog villamos. A hosszabb távú tervek között szerepel ugyanis, hogy a Műegyetem rakparton és a Pázmány Péter sétányon egészen a Rákóczi hídig egy teljesen új villamos vonal épülne az egyetemi negyed és az Infopark jobb kiszolgálása céljából. De a déli mellett tervezik a hálózat északi meghosszabbítását is a Bécsi úton a Budapest – Esztergom vasútvonalig, ahol a leendő végállomásnál új vasúti megálló épülne, átszállási kapcsolatot biztosítva az elővárosi vonatokra.

Szép tervek ezek, bár a közeljövőben egyelőre csak a Bem rakparti és a Széll Kálmán téri fejlesztések fognak megvalósulni. De ha ezek elkészülnek, szinte nem lesz két olyan városrész a budai oldalon, ahová ne lehetne villamossal átszállás nélkül – vagy legfeljebb egy átszállással – eljutni. A villamos vonalak korábbi széttagoltsága megszűnik, s Buda újra egy áttekinthető, egységes hálózattal fog rendelkezni. Arról nem is beszélve, hogy az eddig villamossal csak viszonylag nehezen megközelíthető III. kerület is jobban bekapcsolódik a jobb parti városrész, sőt az egész város vérkeringésébe.

KÓCSA
GÁBOR
ANDRÁS



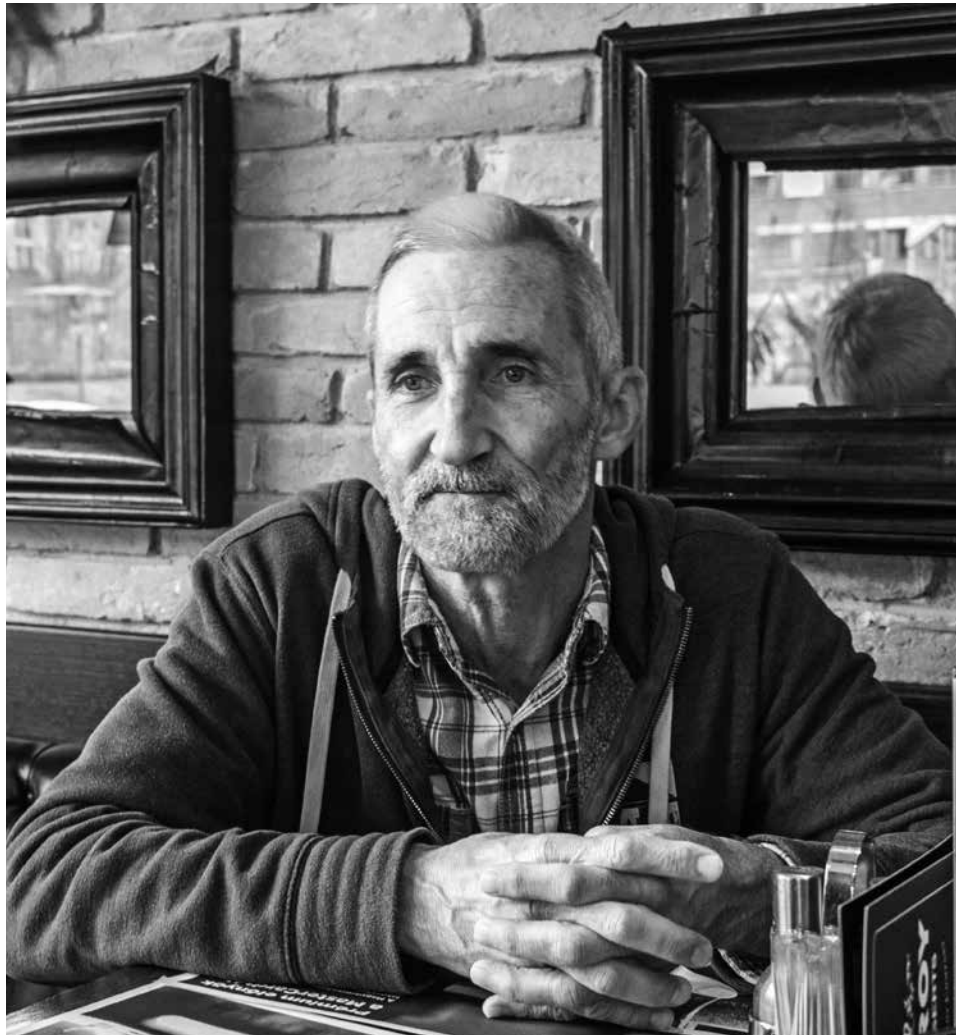
Interjú Besenyei Péterrel

Korunk egyik legismertebb és legsikeresebb magyar pilótájával beszélgettünk karrierjéről, a repülés világáról, és a Forma-1 repülő megfelelőjéről, az Air Race-ről.

Hogyan kezdődött a pályafutásod? Úgy tudom, már nagyon korán pilóta szeretnél lenni.

Hat éves koromban költöztünk a szüleimmel a budaörsi repülőtérről mellé. Ott láttam először repülőgépeket, ezek ráadásul műrepülőgépek voltak. Orsóztak, dugóhúzóztak, és ez engem már gyerekeimmel megbabonázott. Attól kezdve pilóta akartam lenni. Tizenöt évesen derült ki egy évfolyamtársamról, hogy ő Dunakeszin sportrepül, vitorlázógéppel. Elmentem Dunakeszire, jelentkeztem az akkori MHSZ klubba, és attól kezdve el sem bírtak onnét zavarani. Minden hétfőn kint voltam, iskolai szünetben is, és 16 évesen már egyedül repültem, akkor volt az első szóló repülés. Aztán két év soratonai szolgálat után, ahol is ejtőernyősként szolgáltam, Furkó Kálmán mellett megtanultam a kyokushin karatét. Ezt nagyon szerettem. Miután leszereltem, a klubom elküldött Budaörsre motoros repülő átképzésre. Emiatt

munkahelyet váltottam, elmentem repírányító-nak, hogy sok szabadidőm legyen, és gyorsan tudjak haladni a motoros kiképzéssel. Az akkori műrepülő keret edzője felfigyelt rám, és elkezdett velem foglalkozni, így elég hamar a műrepülő keretben találtam magam. Aztán nyilván innen sem volt a dolog egyszerű, mert kívülről minden sikersztóri úgy tűnhet, hogy milyen könnyű volt, de azért nem így volt. Sok volt a buktató és a nehézség. Ezt elmesélni is hosszú. A lényeg, hogy szép lassan jöttek az eredmények. Aztán a '90-es években a műrepülő keret annyira lecsökkent, hogy majdhogynem egyedül maradtam, mert az MHSZ megszűnésével rendkívül nehéz helyzetbe kerültek a klubok és a műrepülő csapat is. A többség nem viselte el, hogy nehéz körülmények között kell dolgozni. Ebben az időben nekem is sokszor megfordult a fejemben, hogy abbahagyom, de aztán mindig megráztam magam, és továbbmentem. Végül is semmit sem adnak ingyen.





**Téged tartanak a Red bull Air Race keresz-
tapjának. Hogyan kezdődött ez a történet, és
neked milyen szereped volt benne?**

Sokáig ment a műrepülő világkupa, ami arról szólt, hogy a világ 12 legjobb műrepülőjét hívták meg, és közönség előtt egy zenés szabad programot kellett repülni. Ez nagyon sok helyszínen zajlott, Amerikától Japánig, Kínán keresztül Európáig. Ez egyre nehezebben ment az anyagi nehézségek miatt, és láttam azt, hogy egy nagyon szép esemény, ami egy rangos megmérettetés a műrepülő életben, haldoklik az egyre kevesebb szponzor miatt. Én akkor már Red Bull-os voltam, és a Red Bull tulajdonosát állandóan „szekáltam”, hogy szálljon be a műrepülő világkupába, és adja hozzá a nevét, mert ez egy működő történet, jó referenciákkal. Addig-addig rágtam a fület, mire mondta, hogy jó, akkor hívjuk el a műrepülő világkupa direktorát és beszéljünk erről. A beszélgetés végén az volt a konklúzió Mateschitz úr részéről, hogy tetszik neki a műrepülő világkupa, de ő igazából nem akar szponzor lenni más ötletéhez: csináljuk meg a saját versenyünket, ami olyan, mint a Forma-1. A sebességről szól, az időről szól, nem bírók pontoznak. A lehető legobjektívebb eredmény legyen, ne legyen benne embe-

ri szubjektivitás. Én még egy darabig kapálóztam, hogy a műrepülő világkupa, a zenés program... Mondta, hogy nem Péter, menjél haza, törd a fejed. Megadta az első lökést afelé, hogy találjak ki valami újat. Hazajöttem, elkezdtem ákombákomokat rajzolni, törtem a fejem. Még megvan az első kézzel firkált skicc, amiben kapuk szerepelnek. Startkapu, közbelső kapuk, közben egy-két műrepülő figura, célkapu, és ezzel visszamentem a Red Bullhoz. Tetszett neki az ötlet, és mondta, hogy dolgozzuk ki részletesebben.

Összeállt egy 6 fős csapat, amiben egyedül én voltam pilóta, a többiek reklámszakemberek voltak. Egy év alatt kidolgoztuk a verseny koncepcióját. 2003-ban volt az első futam Zeltwegben, Ausztriában, ami egyfajta próbafutam volt. Az első hivatalos verseny Tökölön volt, még abban az évben. A versenyszabályokban, illetve az egésznek az elején, a kidolgozásnál az egyik legnagyobb kérdőjel az volt, hogy a kapukat hogy csináljuk. Tudtuk, hogy úgy kell megcsinálni, hogy jól lehessen látni, de ha bárki nekimegy, se a gép, se a pilóta ne sérüljön meg. Gondolkodtunk kartonpapírban, balsafában, füstben, lézerfényben, szárazjég füstjében, vízsugárban, mindenféle érdekes luftballonokban.

A felfújható ballonok nyertek, ezek váltak be. A régi képeken, ahol tesztelgetünk különféle dolgokat, olyan mulatságos, hogy a „hőskorban” mikkel meg nem próbálkoztunk. Én mondtam, hogy vaskapu kell, és akkor nincsen vita, hogy nekiment-e vagy sem, és a végén megmarad a legjobb. Nyilván viccnek szántam, és senki nem vette komolyan. Érdekes, hogy a kapuk az elején mennyivel másabbak voltak, mint most. Kis kolbászformájú, ezer szállal kikötött nagyon labilis, szélérzékeny hurkák voltak. Ezeket az évek során a csapat mindig fejlesztette, és ma már olyan kapuk vannak, amik 60-70 km/h-s szélben is stabilak. Ugyanakkor, ha valaki nekimegy, biztonságosak. Nekem az volt több éven keresztül a feladatom, hogy Tökölön teszteljem az újabb és újabb generációs kapukat, ami nem volt egy hálás dolog, mert egész évben az ember próbálja elkerülni a kapukat, itt meg szándékosan neki kell menni - adott sebességgel, meghatározott helyzetben, megadott mélységben - és ez nem egy jó munka. Időnként mondtam a többieknek, hogy valaki csinálhatná helyettem, de senki nem akarta vállalni. A lényeg az, hogy mára már a kapuk sokkal stabilabbak, biztonságosabbak. ►





Most három év szünet után tért vissza az Air Race. A legnagyobb változás, hogy a motorok és a légszavarok standardizálva lettek, ez milyen hatással van a versenyre?

Ez mindenképpen jó, bár az új motorokkal rengeteg probléma volt mindenkinek, de ezzel együtt a koncepció az jó. Előtte a motorok között voltak 100 lóerős különbségek. Mindemellett azért el kell mondjam, hogy az egyforma motorok azért nyilván nem lehetnek teljesen egyformák. Minden motor más, ettől függetlenül olyan különbségek nincsenek, mint korábban, nem beszélve arról, hogy rengeteg beállítási lehetőség van, amivel a mai napig lehet játszani, attól függően, hogy kinek a technikusa mennyire felkészült és kreatív. De ez mindenképpen jó. A versenyeredményeken is látszik, hogy sokkal szorosabb lett, kisebb lett a különbség. Az egész mezőny két másodpercen belül van.

A mezőny többi része amerikai géppel repül, egyedül én repülök európai repülőgéppel, ráadásul ez egy magyar gép! Ez a Corvus Racer, amiről el kell mondjam, hogy mindenki szerint a legszebb gép a mezőnyben. Ez persze önmagában kevés. A repülőgép pilótaszemmel is nagyon jó, nagyon jól kezelhető, tényleg jó vele repülni. Ezzel együtt a repülőgép a pályán elmarad 1-2-3 másodperccel. Ez az év volt a repülőgép tesztéve. Az év elején nem nagyon tudtuk mitől van ez. Én sejtettem, hogy a szárny nem jó. Mondtam is a tervezőknek, gyanítom, hogy a szárnyprofil túl vékony, és nem bírja a szűk fordulókat. Úgy érzem, a szűk fordulóban, a visszaforduló figurákban vesztettem el a sebességet, illetve a gép túl nagy ívre megy, hiába húzom jobban, a repülőgépről az áramlás leválik, berotál, és egyszerűen nem lehet szűkebben húzni. Másban keresték a hi-

bát, a motorban és egyéb dolgokban. A lengyel futam óta végre megint van szektoridőnk. A szektoridőnél kaputól kapuig ezredmásodpercen mérik az időt, és ezekből az időkből egyértelműen kiderült, hogy nekem van igazam: a repülőgép minden szakaszon gyors – általában a leggyorsabb – és a visszaforduló figurákban, amikből pályától függően van három vagy négy, elveszték egy-másfél másodpercet. Ahol van 3 visszaforduló figura, ott kapásból 4-4,5 másodpercet bukuk, amit nem lehet behozni soha többet. Ebben a versenyben túl sok. Ezt tudtuk nyár óta, a lengyel futam után világossá vált, de nem tudtunk vele mit kezdeni. A repülőgépet év közben nem is láttuk, mert ment futamról futamra, egyik helyszínről a másikra. Arra hogy bármilyen komoly átalakítást végezzünk, nem volt lehetőség. Remélem, hogy a téli leállásban, ami nem túl hosszú (2 hónap) lesz lehetőség, hogy a repülőgépen egy csomó olyan dolgot megcsináljunk, amire év közben nem volt idő, és tudtuk, hogy meg kell. Többek között a legfontosabb a szárnycsere, vagy legalábbis a profil módosítása, mert a mostani profil, így, ahogy van, nem alkalmas versenyzésre. A következő a motorburkolat leszűkítése, mert annak idején nagyobb motorra tervezték, ezért a repülőgép túl széles (10-15 centivel szélesebb, mint kellene), ami szintén óriási plusz ellenállást okoz. A futószárat le kell csökkenteni, mert az is túl nagy. A súlypont nagyon elől van, ami nem segít a fordulóban, azt is hátra kell hozni valahogy. Tehát a repülőgépen elég sok markáns változtatást kell végrehajtani. Ez a két hónap nem tudom mennyire lesz elég, de bízom benne, hogy a februári futamkezdésre a repülőgép azért versenyképesé válik.

Nyilván egy amerikai gyártóval szemben, akinek van 20-25 éves tapasztalata, ennek a repülőgépgyárnak van egy kis hendikepje. Nekik ez az első repülőgépük. Ők alapvetően ultrakönnyű repülőgépeket gyártanak, amik nagyon jó minőségű, és nagyon szép repülőgépek, de hát ez egy más műfaj. Ez olyan mintha egy nagyon jó magyar autógyár bedobna a Formula-1-es mezőnybe a Ferrarik és Mercik közé egy autót. Elvárnánk, hogy rögtön meg is verje a Ferrarikat? Hát nem. Ez hosszú évek munkája. Egy új típust bemutatni egy ilyen magas szintű technikai sportban mindenképpen kihívás, nagy kaland. Nekem versenyzői szempontból az önbecsülésemet nem erősíti az, hogy most a mezőny vége felé kullogok. Az a csoda, hogy nem lettünk ebben az évben utolsók, mert gyakorlatilag ezzel a géppel az amerikai gépek mellett utolsóként kellett volna végezni. Szerencsére sikerült pár pontot szerezni (részben szerencsének is köszönhetően), úgyhogy ez, mint versenyzőt, nem tölt el nagy örömmel, mert nem ehhez vagyok szokva. Ilyenkor tudomásul kell venni, hogy egy új repülőgépnek a bemutatása, illetve behozatala egy ilyen versenybe ezzel jár. Ezt nem adják ingyen. Javítani kell, tesztelni kell, és ez az év volt nekünk a tesztév. Az a baj, hogy itthon egy pályát nem tudunk felépíteni – nem is nagyon lehet – ahol lehetne tesztelni. Ha itthon volna egy tesztpályánk, ahol legalább egy hétig lehetne tesztelni, abból rengeteget tanulnánk. Verseny közben már nem nagyon akarok módosítani, mert ha végre valami úgy tűnik, hogy jó, akkor inkább úgy repülök. Itt nincs lehetőség próbálkozni és alakítani. Mindenesetre egy érdekes kihívás, remélem, hogy jó úton vagyunk, és a repülőgép előbb-utóbb valóban versenyképes lesz.

Annak idején karunk Repülőgépek és Hajók Tanszéke is részt vett a gép tervezésében.

Így van. Ezt a repülőgépet rekordidő alatt tervezték és gyártották le. Körülbelül száz magyar szakember munkáját és kreativitását dicséri. Benne volt a Corvus repülőgépgyár mellett a műszaki egyetem repülő tanszéke, a gépészkar Polimertechnika Tanszéke. Nagyon lelkesen dolgoztak rajta. Öröm volt nézni, hogy a repülő tanszék diákjai és munkatársai Rohács professzor vezetésével milyen lelkesen vetették bele magukat a munkába. Hogy végre nem papíron kell, hanem egy igazi gépet lehet tervezni és modellezni. És el kell mondjam, hogy a repülőgép valóban nagyon jó. Az, hogy egy 6 kilométeres pályán két másodperccel lassabban repül, ez annyira összetett dolog, hogy nagyon nehéz volt kitalálni azt is, hogy miért. Vajon a motor, a profil, a súlypont, a magassági kormány nincs jól beállítva? Szóval annyi mindenben múlik, hogy mire ez kikristályosult az évek során, és egyértelművé vált, hogy mi is a probléma, addig is sok idő telt el. Én úgy gondolom, hogy a repülőgép jó, nem vagyunk nagyon elmaradva az amerikai gépektől. Az, hogy most egy ilyen pályán két másodperccel lassabb, ha nem lenne egy ilyen verseny, ahol ilyen fej-fej mellett lehet összemérni a gépeket akkor ez ki sem derülne. Műrepülő szempontból ezzel a repülővel repülni sokkal kellemesebb, mint az amerikai gépekkel. Nagyon szeretem, úgyhogy rengeteg repültem az elmúlt pár évben vele. Még ezen a két másodpercen dolgozunk egy kicsit.

Repülés közben nagyon nagy terhelések hatnak rád: 10-12-es terhelési többes. Hogyan lehet erre felkészülni?

Műrepüléssel, gyakorlással. Én már nem is veszem észre. Már több, mint 30 éve műrepülő. Nyilván nem lehet ezt csak úgy kibírni, ha egy civil belül egy ilyen repülőgépbe – néha viszik utast kétszemélyes géppel – vigyázni kell rá, nem lehet 8-10G-t megcsinálni, mert attól meg is sérülhet. Fokozatosan hozzá lehet szokni. Meg lehet tanulni azt a fajta légzéstechnikát, illetve izomszorítás technikát, hogy G-ruha nélkül is el lehessen viselni ilyen terheléseket. Csak példát mondok, a Red Bull Air Race korábbi éveiben nem volt limitálva sem a belépő sebesség, sem pedig a maximális G terhelés. Ennek megfelelően beléptünk ilyen üveghang körüli sebességekkel, és nem egyszer 14G felett húzkodtam a gépet én is, és nem vettem észre.

Most ugye 10G a határ hivatalosan?

Gépe válogatja. Levitték 10G-re, aminek mi nem örülünk, mert nagyon nehéz kijönni belőle. A pályán, mikor versenyről van szó, és arról, hogy menni kell kapuról kapura minél gyorsabban, ott az embernek nincs ideje azon gondolkodni, hogy most 9,8 lesz, vagy 10,1. Az egy mozdulat, ott van, időre kell menni. És bizony időnként szerencse kérdése is, hogy az most 10,2 lett, vagy 9,8. Ha az ember nem húzza le olyan gyorsan, akkor meg időt veszít. Tehát én nem örülök annak – de szerettem senki – hogy most 10G a maximális terhelhetőség. Ez olyan, mint hogy ha egy Forma-1-es versenyen is meghatároznák, hogy milyen szűken lehet fordulni egy kanyarban. Pályán kell maradni, és olyan

szűken, amilyen szűken csak tudsz. Mert attól verseny. Ugyanakkor tudomásul kell venni, hogy ha az amerikai gép ilyen gyenge, akkor muszáj ezt a versenyszervezőknek figyelembe venni. Mindemellett nekem meg az a véleményem, hogy ilyen versenyre olyan gépet kell építeni, ami alkalmas rá. Ha az új amerikai gép túl könnyű, és emiatt gyengébb, akkor az nem alkalmas rá, építeni kell egy erősebb gépet, ami persze nehezebb lesz. Ennyi. A Corvus Racer 14G-re van méretezve, nekünk ez abszolút nem lenne gond. A szabályok minket is kötnek, 10,1-ért engem is kizárnak. Ahogy Rovinj-ban meg is történt, a kvalifikáció egyik futamából kizártak, mert 10G fölött húztam.

Ez a G egyébként érdekes történet, mert sokszor megkérdik, hogy te hány G-t bírsz? Erre a válasz nem egyértelmű, mert attól függ, meddig tart. Egy ütközésnél ki lehet bírni 50G-t is, ennyit egy ezredmásodpercig el lehet viselni sérülés nélkül, de hogyha egy 4G-s terhelés 5 percig tart, akkor az rendkívül kellemetlen tud lenni. Nálunk a 10G körüli terhelések csak pár másodpercig hatnak. Amit persze ugyanúgy el kell tudni viselni, de kellő gyakorlattal ez egyáltalán nem gond.

Magyarországon mikor láthatunk legközelebb repülni?

Én úgy tudom, hogy a jövő év júliusában megint lesz futam. Ez úgy tűnik, már biztos. Egyébként előtte és utána is lesz pár bemutató. Remélem, már egy megújult magyar géppel.

Mit csinálsz, amikor nem repülsz? Mivel töltöd a szabadidődet?

Telefonálással, e-mail-ekkel. Naponta 50-60 e-mail, és ezernyi telefonhívás jön.

Ha hobbiról van szó, akkor elég széles a skála. Imádok autózni, régen autóversenyeztem is egy pár évig. Ejtőernyőztem is. Gyerekkoromban zongoráztam pár évig. A zene talán a legkedvesebb hobbim, külön szobányi CD-m van otthon, és nekem a zene mindig szól a kocsiban is. Időnként horgászom is, nagyon kedves szenvedélyem a pecázás, a bűvárkodás, és van két kutyánk is. Mikor otthon vagyok, mindig van mit tenni. Imádok fotózni, nagyon régóta fotózok. Több tízezer képes albumaim vannak. Amióta a digitális technika olyan szintre javult, hogy már meg voltam vele elégedve, akkor váltottam digitális gépre, azóta meg brutális mennyiségben készítem a képeket. Régen, ha hazajöttem külföldről, és beadtam a 40-50 tekercs negatívot a Fotexbe, úgy éreztem, én támogatom őket, és nem ők engem. Most az ember bátrabban nyomkodja a gombot.

Nálunk is sokan készülnek repülő pályára, nekik mit tudnál tanácsolni?

Kicsi ország vagyunk, kicsi lehetőségekkel. Nálunk a repülőgépipar nem egy húzóágazat – és akkor finoman fogalmaztam – így nagyon nehéz. De mindenképpen egy szép szakma, és izgalmas. Hajrá!

ONÓDI
PÉTER



Magyar honnak magyar buszt

A rendszerváltás óta az országban a tömegközlekedés fejlesztése nem követte az igényeket. Ennek egyik példája a hazai buszok állapota, a relatív olcsósága és a közösségi közlekedésben betöltött szerepe.

► Gazda(g)ság és munka

Sokan felteszik a kérdést, miért érné meg az államnak vagy a cégeknek, hogy hazai gyártmányokat vegyenek a magasabb ár ellenében. Az államnak feltétlenül megéri hazait venni. A gyártók itthon adóznak, fizetik a munkások bérét, egyéb költségeit. Ők belföldön költik el a keresetüket, esetlegesen magyar termékeket vásárolva. A vásárlóknak abban jelent előny a belföldi szállító, hogy könnyebben el tudnak érni egy-két változtatást a készülő buszoknál, emellett a PR fogásnak sem utolsó.

Mindenki szeretne a saját szakmájában dolgozni. A buszgyártás fejlődésekor egyre több mérnök munkájára van szükség, ami több állást jelent a karunkon végző szakemberek egy részének is. Ugyan sokan külföldre mennek dolgozni, de egyáltalán nem biztos, hogy tartósan ott is maradnak. Egy részük előre tervezve ideiglenesen megy ki, mások pedig tőlük független körülmények miatt kényszerülnek hazajönni. Emiatt is fontos, hogy legalább mi, leendő szakmabeliek támogassuk a hazai gyártást.

► Mit vegyünk?

Egyes itthon készülő buszoknak 85%-os a magyar értékhányaduk, melyből annyi pénz jön vissza, hogy 25-30 százalékkal drágábban is érdemes megvenni az államnak a külföldiek helyett. Ettől függetlenül a magyar termékek jelenleg 10-15 százalékkal olcsóbbak, valamint többségük hosszabb a külföldi konkurensnél. Kereslet lenne itthon a tizenéves járművek kiváltására és a megfelelő kínálat is megvan minden

méretben: Credo, Ikarus, Molito, Evopro kínálja a termékeit. A beszerzések ennek ellenére lemaradnak a buszbeszerzési stop és a kihagyott EU-s lehetőségek miatt. Ezek a cégek egyébként versenyképes buszokat tudnak készíteni, melyek megfelelnek az igényeknek és exportképesek is.

Vegyük sorra a gyártókat: Az ARC-Ikarus különböző típusaiból a Borsod Volánnál szolgál félszáz jármű, Szegeden 13+1 trolit, a BKV saját forrásaiból készíti 18 buszát és bérel egy csuklósát (az egyetem mellett sokat látni). A jelenlegi legsikeresebb gyártó, a Credo újabb generációs típusaiból a pécsi Tükebusz és a Volánbusz vásárolt. Ugyan idehaza eddig nem szerzett megrendelést a Molitus S91-ese, de a skandináviai megrendelésekkel ez a legnagyobb buszexportőrünk. Az Evopro Modulo után érdeklődik a Moszkvai Közlekedési Vállalat, valamint hamarosan elkezdik a kompozit karosszéria-elemeket a volt Moszkvics gyár területén gyártani.

Persze nem csak buszokban gondolkozhatunk. A Rába folyamatosan készíti teherautóit (pl. katonai és tűzoltó járművek), az Electro-Auto az elektromos járműveit, Jásziskisén a MÁV FKG építi járműveit, az IC+ kocsik története folytatódik Szolnokon. Megemlíthető a bicikligyártás kisebb és nagyobb volumenben (Gepida, Csepel). A Csepel névéhez fűződik a MOL Bubi kerékpárjai mellett Brüsszel közbringái is.

► Minőség

Régebben magyar buszt vásároltak a cégek még akkor is, ha a minőségük nem volt a leg-

jobb. Mióta az EU tagjai vagyunk, megnyílt külföld előtt a piacunk, valamint az EU-s irányelvek miatt nehezebb előnyhöz juttatni a saját cégeinket (bár akarat esetén sikerülne). Ez az itthoni cégeknek azt jelentette, hogy fejleszteni kell a gyártmányokat mind minőség, mind koncepció terén. Ezeknek nem nagyozolásnak kell lenniük,

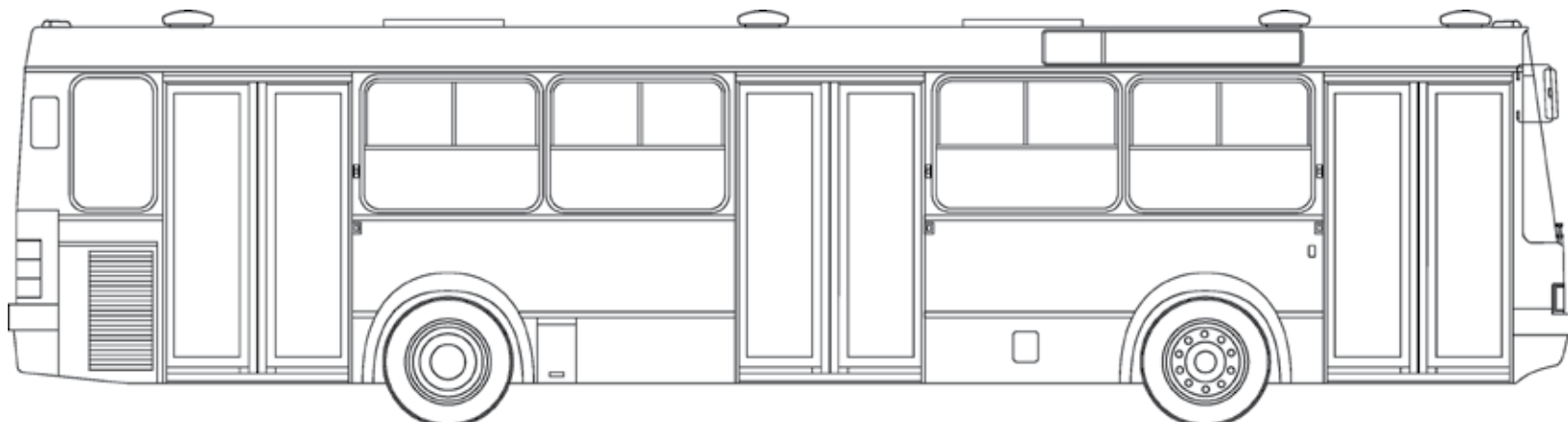
► Hogyan tovább? A lengyel példa

pl. hegyikristály-üvegek vagy titán kapaszkodók, egy-egy praktikus ötlet jobban számít.

A Solaris, mint a legismertebb lengyel gyártó története '96-ban kezdődött Neoplan buszok licencgyártásával, majd az ezredforduló előtt '99-ben mutatták be az Urbinot, melynek mára már a negyedik generációja várja a vevőket. A tacsókabalás gyártó mára az egyik legnagyobb lett Európában, a német piacon is jelentős sikereket elérve. Ide a majdnem 12 ezer legyártott buszból kétezernél is többet sikerült eladni; ma már a termelés többségét már az export teszi ki. Idáig sikerült eljutnia a családi vállalkozásnak, ami néhány éve villamos gyártással is foglalkozik.

Megfelelő koncepciókkal és politikai akarat-al mi magyarok is eljuthatunk erre a szintre. A mérnökökön nem fog múlni.

HELMÉCZY
KÁROLY



Inkább jobbat, mint magyart

Szép dolog a hazafiasság; az én szívem is nagyobbat dobban, ha valahonnan magyar sikerekről szerzek tudomást, legyen az az élet bármely területe. De biztos, hogy a járműbeszerzésben helye van ilyesminek?

Véleményem szerint nincs. Persze nem azt mondom, hogy ami itthon készül, az csak pocsék lehet; zárjuk be a gyárat, romboljuk porig, és hintsük be a helyét sóval. De semmilyen mértékben nem tudok azonosulni azzal a gondolatmenettel, hogy valamit csak azért vegyünk meg, mert ott virít rajta a Made in Hungary felirat; 2014-ben ez nem lehet kizárólagos érv a választott jármű mellett. Különösen buszok esetében merül fel időről időre ez a gondolat, elvégre buszokat terveznek és gyártanak itthon, látszólag kézenfekvő lenne egyszerűen bekopogni valamelyik gyártójához, és leemelni párat a polcra.

► Volt egyszer egy Ikarus

Hogy miért ilyen erős a hazai buszok iránti vágy, abban sokat nyomhat a latba az Ikarus, legalábbis annak történelme. Ez legalább annyira hozzánőtt a nemzeti identitáshoz, mint a lóról hátrafelé nyilazás; a legendás gyártót rajongói körökben már-már a világ buszgyártásának hegyikristályaként szokás nyilvántartani. Tény, hogy az Ikarusnak elvitathatatlan érdemei vannak az autóbuszok fejlődésében, ám ez sokkal inkább csupán a dicső múlt, és annak is egy távolabbi része. Még csak gyártási darabszámokkal sem érdemes példálózni, hiszen a KGST-n belül a gazdasági mutatószámoknak annyi köztük volt a realitáshoz, mint tetszőlegesen kiválasztott valóságshow-szereplőnek az atomfizikához. Az Ikarus végőrái sajnos nem számtani, sem minőségi szempontból nem adnak okot a dicsőítésnek, elég csak a „remekül” sikerült konstrukciójú 405-ös illetve 412-es Ikarusokra gondolni, vagy tetszőlegesen kiválasztani egy

kilencvenes évek vége felé készült buszt. Nos, a magyar gyártók egy része itt vette fel a fonalt: az újonnan készült autóbuszok sem minőségi, sem konstrukciós szempontból nem igazán sikerültek fényesen. Elég csak az Alfabusz csodálatos termékeire gondolni vagy megkérdezni a miskolciakat a Plasmák rendelkezésre állásáról. Nem is beszélve arról, hogy azóta mindkét említett gyártó megszűnt, és szerencsésebb olyan autóbuszokat üzemeltetni, melyek mögött működő gyártói háttér van, és nem csak a nálunk futó darabok léteznek belőle.

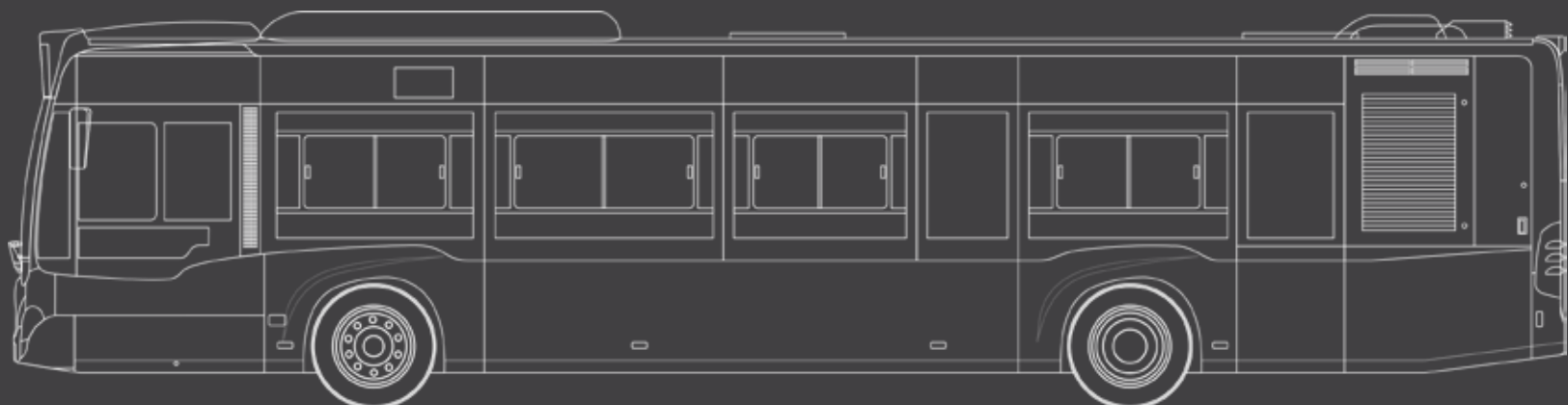
► Menni vagy maradni?

A buszokon túl akadnak problémák a gyártók hozzáállásával is sajnos. Sajnos a külföldi kiállításon elvéve találkozhattunk magyar buszokkal, a nagyobb gyártók egyike sem mutatja különösebb jelét annak, hogy kis hazánkon kívül bárhol értékesíteni kívánná portékáit, pedig ha valaki komolyan veszi magát, nem áll meg a térképre festett piros vonalnál. Még Csehországból is érkezett Budapestre tesztautóbusz; fordítva ilyesmi miért nem történt? Mintha a hazai gyártók csak arra várnának, hogy az üzemeltetők szépen menjenek oda, csengessenek, fizessenek, és szó nélkül vigyék a buszokat, ők pedig ezzel letudták a kötelességüket; azonban 2014-ben ez már nem működik. Jó példa erre az egyik hazai gyártó, amelyik megkérőjelezte a BKK tenderkiírását (már-már ellehetlenítésükkel vádolva meg őket), ám ha valaki egy picit is ismerte a hátteret, az rögtön láthatta, hogy csupán arról volt szó, hogy az ő autóbuszuk nem teljesítette az egyébként semmi irreális nem tartalmazó technikai követelményeket.

► Visszanyal a fagy

Van azonban más probléma is azzal, ha túlzottan hazafiasak leszünk, és pusztán a gyártó-sor földrajzi helyzete alapján döntünk járműbeszerzésekről: ha mások is elkezdene így tenni. Mert miközben felharsan a „magyar útra magyar buszt”, addig ugyanúgy pukkan a pezsgősüveg akkor is, ha véletlen külföldön talál vevőre egy hazai gyártmány. A kettő finom ellentétben áll egymással, így ha mi túlzottan ragaszkodunk a hazai ipar védelméhez, külföldön is dönthetnek úgy, hogy magyar gyártású busz helyett inkább valamilyen helyi manufaktúra termékét választják, ezzel viszont összességében nincs előrébb a haza járműipar. Sajnos vagy nem sajnos, de 2014 van és piacgazdaság. Persze korántsem tökéletes, és a szereplők sem ma született birák, de az autóbuszgyártás nem a szociális háló része. Attól még, hogy valaki belevág, még nem kell azonnal meg is venni a termékeit pusztán azért, mert magyar és ne menjen csődbe. Sokkal jobban szeretném, ha úgy köszönthetnénk új magyar járműveket a főváros útjain, hogy egyenlő feltételekkel, tiszta küzdelemben bizonyultak jobbnak a riválisoknál. Ekkor pedig én fogok a leghangosabban tapsolni a sikerüknek.

PAPDI
TAMÁS



A BKV egyedi járművei

A városban történő utazásaink során bárkit elfoghat az érzés, mintha ez a busz legutóbb nem így nézett volna ki. Vagy az is előfordulhat, hogy ránézve egy járműre felkiáltunk, hogy „De hát ilyen busz nincs is!”. De mégis van. Jelen cikkben a BKV egyedi utasszállító járműveiről lesz szó, melyek még ma is róják az utakat.



Az egyes járművekről a Közhír Facebook oldalán találhattok képeket.

optikai fejlesztés mellett a felújítás során. Míg az előbb bemutatott S91-es a 16-oson közlekedik, addig ez a város bármely midi vagy vegyes kiadású vonalán feltűnhet.

► MDD-721 (Ikarus 187V)

Ez a jármű az Ikarus jogutódjának, a szigetvári ARC gyárnak a 187V névre hallgató típusa. Az autóbuszok a 2011-es budapesti buszteszt során jelentek meg a városban, aminek során több viszonylaton is összemérték képességeiket. A tesztnek az lett volna a célja, hogy milyen autóbusz kerüljön Budapestre, azonban a beszerzés elmaradt. Ennek ellenére a jármű itt maradt tartós bérletben a buszparkot fiatalítani, a BKV honlapja szerint december közepéig, tehát aki eddig nem utazott vele, még egy hónapig - és remélhetőleg utána is - megteheti a 7-es buszcsalád vonalain.

► MKL-981 (Van Hool A330)

Tavaly április elsején a BKK bejelentette, hogy a BKV egy darab új autóbust vásárolt. Bármennyire is annak tűnik a helyzet, itt bizony nem egy áprilisi tréfáról beszélhetünk. Habár egyedi járműről van szó, mégsem olyan szembetűnő, hiszen az A330-as mellett 13 darab A300-as is futott már az utcákon, illetve mostanra az A330AG típusú buszok is megérkeztek. Az első szériától úgy lehet megkülönböztetni, hogy a jármű festése már skyblue árnyalatú, a gázbuszoktól pedig úgy, hogy nincs a tetején a gáztartályokat fedő szerkezet. Kezdetben a 183-as viszonylatra (Pestszentlőrinc, Szarvas csárda tér – Szemeretelep vasútállomás) osztották be, azonban a 236-os vonal (Vecsés Market Central Ferihegy – Havanna utcai lakótelep) elindítása után ezen új vonalra kerültek, majd mára már bármelyik dél-pesti viszonylaton könnyen összefuthatunk vele.

► 400 (Ikarus 411T)

A fenti jármű még a felsorolásban is kakukktojás, hiszen ez az egyetlen Ikarus 411T. Ez volt Budapest első alacsonypadlós trolibusza. Nagyobb testvérétől, a 412T-től az különbözteti meg, hogy a sokszor szidott buktatható ablakok helyett félig elhúzható ablakokat építettek bele – mivel maga a jármű egy méterrel rövidebb lett -, így hátul csak félszélességű ajtó van. Egyediségét is ennek köszönheti, hiszen a főváros inkább a nagyobbakból rendelt, a 411T pedig - bejárva az egyes trolibuszüzemeket, ahová ilyen szántak - végül Budapesten kötött ki. Miután rövideége nem feltétlenül szembeötöl, egy csalhatatlan jele mindenképpen akad, hogy ilyen trolival utazunk: az indításjelző klasszikus csengő, nem pedig a 412T-ken megszokott, hegyikristály tisztaságú dallam.

► BPO-370 (Ikarus 260.46)

Egy Ikarus 260-as autóbusból építették át, úgy, hogy a harmadik ajtónál alacsonypadlós belépőrészt alakítottak ki. Ismertetőjelei a teljesen új ajtószárnyak, illetve az alacsonypadlós résznél az ablak süllyesztett alsó pereme. Az autóbusz a kelenföldi üzemhez tartozik, így a garázs vonalain találkozhattok vele.

► IIG-954 (Renault Agora)

Budapest első alacsonypadlós csuklós autóbúsa, a Renault Agora (vagy egyes forrásokban Irisbus Agora), az Ikarus 412T típusú trolibuszok késedelmes szállítása miatti kom-

penzációként érkezett Budapestre. Felmerült, hogy hazai összeszereléssel Ikarus márkanév alatt fogják gyártani, azonban a sűrű meghibásodásai, illetve lassú ajtóműködése miatt nem vált be. Napjainkban a 66-os vonalon (Határ út M – Soroksár, BILK) utazhatunk vele, ha szerencsénk van.

► JNG-724 (Ikarus 260E)

Csak úgy, mint a BPO-370-es, a JNG-724-es is Ikarus 260-as alapokon nyugszik, a harmadik ajtónál pedig szintén megjelenik a süllyesztett padlószint. Azonban a jármű könnyen felismerhető, hiszen a C60-asokhoz hasonló, úgynevezett „classic” homlokfalat kapott. Napjainkban egyre kevesebbszer találkozhatunk vele a forgalomban, legtöbbször a Határ úton központi tartalék-, illetve a dél-pesti szólóviszonylatokon bukkanhat fel.

► LWD-700 (Molitus-Webasto S91)

A BKV két alacsonypadlós midibuszából ő az egyik. Tesztbuszként került Budapestre 2011-ben, majd a midibusztender különböző viszontagságai miatt nagyarányú beszerzése elmaradt, azonban 2013 júniusától egy éves bérletbe került a BKV-hoz. Szerencsére még most is a vár járműparkját színesíti.

► LZZ-332 (Ikarus 405.05)

A BKV másik alacsonypadlós midibusza. Egy Ikarus 405-ből építették át. Alacsony padlószintet, illetve klímaberendezést is kapott az

**SZABÓ
ZSOMBOR**



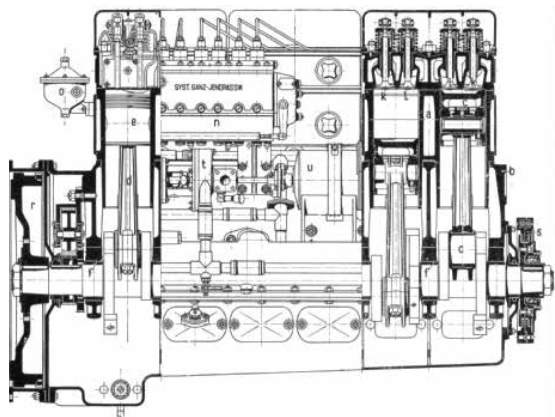
Magyar fejlesztésű dízel család

► Jendrassik György munkássága a Ganz gyárban

Ganz György életpályájával sokunknak lehetne példaképe. Tudásával már hatodikosként messze kitűnt, az integrál- és a differenciálszámítás sem okozott számára problémát. Legalább három nyelven beszélt kifogástalanul, szabadalmait világszerte alkalmazták. Felsőoktatási tanulmányait a Károlyi József Műegyetemen kezdte meg, egy évig pedig a Berliini Műszaki Egyetemen tanult az első világháború után. Nem kisebb koponyákkal sodorta össze a szerencse, mint Kármán Tódor, Albert Einstein és Max Planck. Ragyogó elméje csak a hegyikristályok csillogásához volt mérhető, melyet a Magyar Tudományok Akadémia is elismert.

► Az első motorok

A fiatal Jendrassik egyetemi tanulmányai után Ganz és Társa – Danubius Villamossági-Gép- Waggon és Hajógyár Rt.-nél kezdett el dolgozni 1922-ben. Ekkor már a gyárnál tervben volt egy dízel motor fejlesztése, ő ebbe a projektbe kapcsolódott be. Ganz-Jendrassik néven bejegyzett szabadalommal az első motorok alig öt éven belül elkészültek. Mire a szabadalmat bejegyezték, már saját osztályt kapott a vállalatban belül, Jendrassik Motorszerkesztési Osztály néven. Az osztály, disszidálása és halála után is működött egy rövid ideig. Igyekezett az elérhető legjobb munkaerővel dolgozni és precízen szervezni a munkát. Eleinte 130, majd 150 és 160 mm-es furattal készültek a motorok, ezres perccenkénti fordulattal. Második motorját már kéttengelyes motorkocsi bba rakták, mely több szempontból is fontos. Egyrészt kikövezt a nemzetközi nyitáshoz vezető rögzös út első lépéseit. Másrészt itthon is kellő üzemi tapasztalathoz jutott mind a cég, mind a MÁV, mely a kedvező tulajdonságok miatt még több motort rendelt a gyártól.



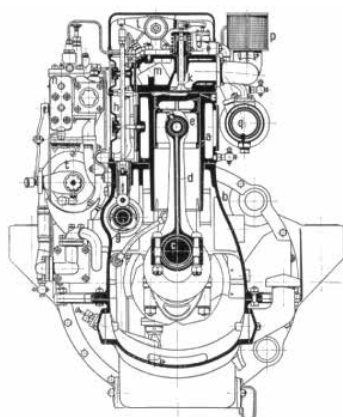
A VI. JaR 135 típusú Jendrassik motor metszete

► Technikai újdonságok

A könnyen üzemeltethető, jó fogyasztású motorok hamar nagy népszerűsége tettek szert a kor motorjaihoz képest. Mai szemmel nézve ugyan nem korszerű konstrukciók, azonban sok helyen még évtizedekkel később is üzemben álltak. Nem csak a kor elérhető technológiáit gyűrták össze, hanem saját újításokat is bevezettek. Ilyen újdonság volt például a rugós befecskendező szivattyú. A szivattyú az üzemanyag adagoló dugattyút a szívási ütemben, büttyök és emeltyű segítségével az alsó holtponthi állásába hozza, miközben a mozgató rugóját előfeszíti. A rugó a befecskendezés pillanatában felszabadul és a dugattyú, a porlasztóban lévő egyfuratú fúvókán keresztül, az üzemanyagot az égéstérbe porlasztja.

Egy másik, könnyebben észrevehető újítása a vállalatnak az előkamrás égéstér volt. A befecskendezés közvetlenül ide történt, az eleinte függőleges, majd később döntött állású kamrákba. Az üzemanyag jobb égésének elősegítésére szolgált ez az új részegység. A cél az volt, hogy a tüzelőanyag minél kisebb része gyulladjon be öngyulladás következtében, és minél nagyobb részt a már égő részecskék gyújtsanak be. A porlasztóval szemben egy szemölcs felelt a befecskendezett üzemanyag megfelelő terítéséért, ezzel is tökéletesítve az égést. A kamra és az égéstér között kezdetben csak egy, majd több furat biztosította az üzemanyag, a hő és tűz megfelelő áramlását.

Végül kiemelendő még a motorokban alkalmazott büttyökstengely különleges kialakítása. Akkoriban elektronikus vezérlés híján mechanikusan kellett megoldani a szelepvezérlést. A tengely a szelepeket három üzemmódban tudta vezérelni. Az üzemi, hidegindító és dekomprimáló üzemekhez tartoztak külön büttyök, melyek közül talán csak az első nem szorul magyarázatra. A dekomprimáló vezérlésnek az volt a szerepe, hogy megkönnyítse a motor könnyebb forgatását indításkor. Ilyen üzemben



a szívószelep szinte végig nyitva maradt. A hidegindító vezérlést a szelepek nyitását és késleltetését oly módon változtatta, hogy az akár -15°C-os hidegben kézzel is könnyen indítható volt. A motor ilyenkor csupán áramlástanai jelenségeket kihasználva melegítette fel annyira a hengertér, hogy ott a keverék meggyulladjon, így nem volt szükség izzítószárra.

► Nem csak a dízeleké a világ

Jendrassik György nem csak dízeleket fejlesztett, gázturbinákat, és turbófeltöltőket is tervezett, mindkét területen a fent említettekhez mérhető szaktudást és zsenialitást tükrözve. Míg itthon dolgozott, több projektje megtévesztő álnéven futott, például a CS-1 (csónakmotor) projekt, egy ezer lóerős repülőgépek számára tervezett gázturbina. A Ganz-gyárban folytatott tevékenysége mellett saját tervező irodát is fenntartott, sőt külföldre is bedolgozott. Az így megszerzett kapcsolati tőkéjére támaszkodva tudott a háború után új életet kezdeni. 1947-ben, egy üzleti út után nem tért többé haza. Egy kisebb intermezzo után Londonban talált új otthonra, ahol korai haláláig dolgozott tovább.

LINDTNER
ANDOR
CSABA



Elkaplak, ha tudlak!

Az idei év közlekedési szempontból is érdekes örülete volt a Race the Tube; jelen cikk a téma körüljárásával igyekszik megörökíteni ezt a kunsztot az utókor számára.

„Mansion House állomás következik!” - hallatszik a londoni metróban. A szerelvény befut az állomásra, fékez, megáll, majd kinyílnak az ajtók, és egy sportcipős, atlétatrikós srác ront ki a kocsiból: így kezdődött el az egész „Race the Tube” kihívás 2014. július 12-én a brit fővárosban. Azt azonban viszonylag kevesen tudják, hogy a mutatvány szülőhelye nem itt, hanem Párizsban van: két évvel korábban ugyanis már teljesítették a feladatot a Cluny-La Sorbonne és az Odéon között, sőt egy évre rá két tizenéves srác megismételte ugyanitt, bár akkor ezek az „akciók” még elvesztek az online videómegosztók világában.

► A kihívás

A feladat igazából pofonegyszerű: légy gyorsabb, mint a metró! A kísérlet menete pedig a következő: egy tetszőlegesen választott helyen szállj le a metróról, majd egy gyors sprintet követően a következő állomáson ugorj fel ugyanarra a szerelvényre. Nem is gondolnád, de a mutatvány rögzítése viszonylag kötött, vagyis megvannak a „követelményei” mind a stábra, mind pedig a videó vágására vonatkozóan (általában 3 kamera rögzíti ugyanazokon a helyeken a cselekményt, a videó alá kevert zene is megegyezik, stb.)

A londoni esetet követően a világ minden táján gomba módra kezdtek szaporodni a hasonló próbálkozások, csak érdekességgént néhány helyszín: Párizs, Hongkong, Stockholm, Marseille, Koppenhága, Szingapúr, Nápoly, Tajpej, Perth és persze Budapest.

► A különböző válfajok

A maratoni: egy futó még ennél is keményebb fába vágta a fejszéjét; 5 km-t futott Londonban, a Circle Line-on található Moorgate és St. James Park között.

Race the Bus: Svédországban egy vállalkozó szellemű futó versenyzett az ott haladó busszal.

Café Compris: Párizsban, a 6-os metróvonalon található La Motte-Piquet - Grenelle és Duplex között a futók még azt a luxust is megengedhették maguknak, hogy egy útba eső kávéban egy-egy kávé elfogyasszanak.

A paródiák: Ezek egyik legjobb példája a glasgowi versenyzőé, aki egy sörmárka szponzorálásával készítette el a helyi verziót; a delikvens menet közben többek között elkortyol egy-két korsónyi nedűt a kocsmában, bevásárol - mindezek ennek ellenére sikerül szép nyugodtan felszállni ugyanarra a metróra a kö-

vetkező állomáson. De persze az is lehet, hogy csak így próbálták meg felhívni a figyelmet a tömegközlekedésük lassúságára.

► Race the Tube & közlekedés

Ez az örület ugyanakkor a közlekedésmérnökök és a közlekedés biztonságáért aggódók rémálma. A képeken azt láthatjuk, hogy a futók a járdán eszeveszett tempóban kerülgetik a gyalogosokat, körütekintés nélkül kelnek át az úton, két kocsisor között és villamossíneken futnak, valamint motorháztetőkön csúszkálnak. Amíg azonban nem lesz ebből tömegmozgalom (márpedig biztos állíthatom, hogy a kihívás nehézsége miatt nem lesz), ez a pár elszigetelt eset nem növeli jelentősebben a baleseti kockázatot, mint a spicces állapotban történő kerékpározás (lásd az ide vonatkozó szeptemberi VS cikkpárunkat). Ezt a bizakodást jól mutatja, hogy idáig az érintett társaságok, mint például a Transport for London és az RATP nem tiltják a tevékenységet, sőt még csak sajtóközleményt sem adtak ki ez ügyben.

► A figyelemfelkeltő

A Race the Tube azonban nem csak a fizikai felkészültségünk és az állóképességünk demonstrálására alkalmas; ha valaki kihasználja a verseny figyelemfelkeltő mivoltát, akkor képes egy komoly probléma középpontba állítására is. Így tett az a londoni kerekesszékes úr is, aki a londoni metróállomások korlátozott akadálymentesítettségére szeretne volna felhívni a figyelmet: ő az eredeti útvonalon, a Mansion House és a Cannon Street között próbálta meg teljesíteni a kihívást. Egész jól alakult a dolog, mígnem a Cannon Street-i metróállomáson egy „apró” hiba csúszott a számításokba: az utolsó métereken egy lépcső került az útjába.

A Race the Tube valódi kihívás, mert komoly fizikai és szellemi felkészültséget igényel. Emiatt talán nem véletlen, hogy viszonylag kevés celeb próbálkozott meg vele, így lehet az, hogy ez az alapvetően jó, a testmozgást népszerűsítő kezdeményezés méltatlanul kis visszhangot váltott ki az internet népeinek körében.

STRAUSZ
PÉTER



Hohó! Megjött a szakkoli!

És van zsákjában egy beszámoló a novemberi látogatásokról, amely Bokros Péter hegyikristály tollából született, és most én tolmácsolom nektek.

A Közlekedésmérnöki Szakkollégium jóvoltából novemberben két alkalommal is betekintést nyerhettek az érdeklődő hallgatók a Mercedes-Benz kecskeméti gyárának működésébe. Bár az üzem nem fedi le a gyártás teljes vertikumát (például a motorgyártás Németországban történik), ettől függetlenül az alighanem leglátványosabb folyamatok itt találhatók, jelesül a présüzem, karosszériaüzem, fényező üzem és összeszerelő üzem.

Az első alkalommal egy rövid bemutatkozó film megtekintése után a kísérőnk először egy maketten mutatta be nagy vonalakban a gyárkomplexumot. Ezután továbbhaladva megtekintettünk egy, a gyártás munkafázisait ábrázoló képkockákból összevágott videót, amely egyébként pont két perces, éppen annyi, ahány percenként gördül le egy autó a gyártósorról.

Az épületből kilépve busszal vittek minket a karosszériaüzembe, ahol ún. robotszigetekbe vagy cellákba rendezett ipari robotok végzik a présüzemből kikerülő elemekből a karosszéria összeállítását. A leggyakrabban alkalmazott technológia a ponthegeesztés, de végeznek még ragasztást, lézerforrasztást és klincselést is. Utóbbi egy oldhatatlan kötőfajta, gyakorlatilag két egymásra helyezett fémlemez egyszerre történő mélyhúzása egy speciális kialakítású szerszámban. A magas fokon automatizált üzemben közös gyártósoron készülnek a B-osztály és a CLA modellek karosszériái. Az elkészült karosszériák az épületek közti hídon keresztül a központi karosszériaszortírozóba kerülnek. A karosszériák követése és azonosítása fejlett RFID alapú technológiával történik.

A következő állomásunk az összeszerelő üzem volt: itt történik a szakmában házastásnak nevezett művelet, amely során a kész karosszériát egyesítik a hajtáslánccal. Ezután az autó folyamatosan, egyenletes tempóban halad végig a szerelősoron, ahol többek között a



munkatársak beépítik a műszerfalat, üléseket, burkolati elemeket is. Az üléseket egy beszállító cég, a Johnson Controls gyártja a Mercedes gyárában, a beszerelés helyétől néhány tíz méterre. Szép példája a just in time ellátásnak, és így az anyagmozgatási távolságok is minimálisak. A JIT-hoz hasonló másik fontos üzemszervezési elv a JIS, vagyis a just in sequence. Ennek lényege, hogy a szerelősor melletti munkahelyekhez a soron érkező autókhoz megfelelő sorrendben érkeznek az alkatrészek. A dolgozóknak kb. 2 perces ciklusidővel kell dolgozniuk, hiszen a kibocsátási ütemet mindig a legszűkebb keresztmetszet, azaz a leghosszabb munkafázis határozza meg. A kész autót végül átvizsgálják, átmegy egy fénylagúton és egy esőztető kamrán, majd ha mindent rendben találnak, akkor levezetik a gyártósorról és egy rövid tesztvezetés keretében elvégzik az ún. di-

namikus próbát, aztán leparkolják a készautó-parkolóban, ahonnan trélerrel vagy pedig vasúton folytatja az útját a tulajdonosához.

A második látogatás ugyanezt a programot foglalta volna magában, csak hogy az éppen bemutatott előtt álló modell, a CLA Shooting Brake prototípusvédelem alatt áll, így bizonyos napokon nem vihetnek látogatókat az összeszerelő üzembe. Kárpótlásul viszont ez alkalommal a karosszériaüzem mellett a présüzemet látogattunk meg. Itt kezdődik az autók gyártása és ide kerülnek a tekercsek formájában szállított acéllemezek. Az elemeket 20.000 kN maximális préselő kifejtésére képes présgépekkel állítják elő, hidegalakítással. Ezután egy futószalagra kerülnek, amelynek a végén a minőségellenőrök szemrevételezéssel vizsgálják meg a karosszériaelemeket. Az üzemben tárolt présszerszámok már önmagunkban is látványos méretekkel bírnak, mozgásuk hatalmas, 50t teherbírású hídдарukkal történik. Ezután a kis kitérő után a látogatás visszatérőddött az első alkalommal megtapasztalt mederbe, tehát a túrát a karosszériaüzemben folytattuk.

Aki esetleg lemaradt volna, az se búsuljon, ugyanis a terveink szerint a következő félévben megismételjük a látogatást!

De természetesen van még a szakkoli puttyában jövőre is egy-két látogatás, csak győzzetek kívánni! Addig is hozzon a Jézuska balesetmentes vizsgaidőszakot mindnyájatoknak!



STRAUSZ
PÉTER



Interstellar - Csillagok között

Óriási várakozás övezte az idei év legnagyobb szabású sci-fi-jének bemutatóját. Az elvárásoknak megfelelően a közönség imádta, a kritikák a lenyűgöző látványvilágot, a határos kivitelezést méltatták, dicsérői a filmmel kapcsolatban csak szuperlatívuszokban tudták megosztani gondolataikat. Hátrahagyva az értékeléseket és kritikákat, te-kintsünk mélyebbre a csillagok közé.

► 2014: Űrodüsszeia

Vitathatatlanul az egyik legnagyszerűbb alkotás a műfajban Stanley Kubrick 2001: Űrodüsszeia című filmje, mely saját elmondása szerint Christopher Nolanre is nagy hatást gyakorolt a Csillagok között alkotói munkája során. Az Űrodüsszeia, felvonultatva megannyi futurisztikus helyszínt, találmányt és ötletet, az emberiség létezésének okát és értelmét keresi.

A Csillagok között is hasonló koncepción alapul, a főhősök szintén egy távoli űrutazásra indulnak. Míg Kubrick filmjében inkább a kíváncsiság, az ismeretlen megismerése volt a motíváció, addig Nolan alkotásában, mivel a földi élet ellehetetlenedett, az emberiség megmentése a cél, egy új otthon keresése. Továbbá elmondható, hogy Kubrick megvalósításban is maradandót alkotott, a film rendkívül sok egyedi vizuális megoldást, újszerű filmnyelvi stílust hagyott hátra, a Csillagok közöttől ez nem mondható el.

Nolan filmje számos helyen idézi elődjét. A hasáb formájú robot akaratlanul is emlékeztethet minket az Űrodüsszeia magasabb szintű értelmet megtestesítő monolitjára, vagy Hans Zimmer kísérőzenéjében ismétlődő orgonazúgás felidézheti bennünk Richard Strauss Zarathustra nyitányát. A néző párhuzamot vonhat a féreglyukon át történő utazás, a film végén lévő téren és időn kívüli jelenet és Kubrick filmjének igen látványos utolsó szegmense között.

► Tudomány vagy fantasztikum

A modern fizika rengeteget fejlődött, számos új elmélet látott napvilágot, melyek közül van, ami bizonyítható, van, ami nem. A Csillagok között szép számban felhasználja ezeket.

Bemutatja az idő relativitását: a nagy tömegvonzású fekete lyuk miatt fellépő idődilataciót, megjeleníti a féreglyukon át történő utazást, a film csúcspontjában a főhős átlép egy magasabb dimenzióba, és a mindenség elméletét pont a főhős lánya alkotja meg. A Csillagok között nem fantasztikumokat talál ki, hanem inkább felhasználja a tudomány jelenlegi vívmányait, az elméleteket kiterjeszti gyakorlati valósággá.

Hozzá kell tenni, hogy a tolmácsolás elsöran-gú. A film látványvilágát méltán dicsérik, itt megemlíthetjük a tengerrel borított bolygó óriási hullámain, a film végén a sok dimenziós teret. A fekete lyuk megalkotásához például új CGI technológiát alkalmaztak.

► Értelem és érzelem

Amellett, hogy a film borzalmasan tudományos, az új, kiterjesztett valóságában racionálisnak mondható erős érzelmi hatást is ki tud váltani nézőjéből. Azokon a kliséken átlépve, hogy „apu azt ígérte, visszajön”, hogy „anyukád nagyon büszke lenne rád”, tartalmaz kiemelkedő dramaturgiai csúcspontokat.

Az egyik legszebb képsor, amikor a főhős pár percet tölt egy bolygón, ahol a földi idő szerint évek telnek el, az űrhajójára visszatérve videóüzeneteken keresztül tekintheti át a Földön eltelt éveket, gyermekei felnőtté válását.

Azonban van olyan pont, amivel úgy tűnik, a rendező sem tud mit kezdeni. Ilyen a főhős és nála sokkal öregebb lányának végső találkozása. A szituáció igen paradox és felfoghatatlan, de az emberben mégis hiányérzet lehet a jelenet végeztével, nem érezhető feloldásnak vagy lezárásnak. Lehetséges, hogy a helyzet annyira természetellenes, hogy azt nem kellett volna megpróbálni bemutatni.

► A megmagyarázatlan megmagyarázása

A film megalkotásához rendelkezésre állt minden lehetőség, mégis hiányzik belőle valami.

Egy felől ott van az új otthon keresésének ideája, azonban a film nem tér ki rá, hogy az emberiség okozta-e a Föld pusztulását. Amennyiben így lenne, nem túl pozitív az emberiség továbbállása egy új bolygóra, az egész a kihasználás, majd eldobás filozófiáját erősítené.

Másfelől ott van a téren és időn átívelő szeretet megjelenítése, ezt helyezik az alkotók a kulcsmomentum szerepébe. Azonban itt nem a szeretet megmagyarázhatatlan jelenségéről, vagy természetfeletti erejéről van szó. Itt a szeretet csak egy elem a kirakósban, apa és lánya közti kapcsolat segít a téren és időn átjutó kommunikáció megvalósításában.

A nézőnek, még ha nem is gondolja úgy, szüksége van a megmagyarázhatatlanságra. Az ökökenti ki a hétköznapi valóságából, az ébreszti fel a kíváncsiságát, az szül benne gondolatokat, a filmhez pedig az társít többletjelentést, nagyobb érzelmi hatást.

A Csillagok között mindent megmagyaráz. Minden tudományos, és ami eddig ismeretlen, az ezentúl valóság lesz. A film csúcspontján a természetfeletti sokdimenziós térben a főhős kimondja, ezt az egészet jövőbeli emberek alkotják, mikor már uralják a teret és az időt, hogy segítsék a múltban az emberiséget. Ezzel minden a helyére kerül, minden meg van magyarázva, nincs miről gondolkodni. És talán ez is a cél.



VÖRÖS
MÁRTON



EFOTT interjú: Heaven Street Seven

Hamarosan ismét rövidülnek az éjszakák, hosszabbodnak a nappalok, helyenként erős zárhelyi záporok várhatóak - azaz megjött a december, a végső nagy hajrá. Ezzel együtt elérkeztünk az EFOTT-os interjúsorozat befejező láncszeméhez is: két kétségbeesett, utolsó éjszakára hagyott tanulási roham között pihenésképp egy Heaven Street Seven interjút olvashattok; Stefipeti ezúttal Szűcs Krisztiánt, a zenekar frontemberét faggatta az éteren keresztül.

Valami egészen fantasztikus időszakát éli a zenekar, itt egy újabb fesztiválszezon. Hogy bírjátok?

Igazából most, júliusban kezdődik a fesztiválszezon legsűrűbb része, de bírjuk, mivel szeretjük csinálni. Néha tényleg sok koncert összegyűlik egymás utáni napokon, de szerencsére ebben már van rutinunk.

Van ilyenkor időtök új dalokon, lemezen dolgozni, vagy csak a fellépésekre tudtok koncentrálni?

Ilyenkor abszolút nincs idő próbára, pepecselésre, ennek ellenére egyébként új számmal készülünk, ami remélhetőleg lassan hallható lesz a rádióban is. Nem erre szánjuk a legtöbb időt, de mégis megcsináljuk, mert úgy érezzük, hogy még nyáron elő kell hozakodnunk a dallal. Érdekes, hogy ez egy régi-új dal, amit nem igazán ismer a közönség, bár néha játszottuk koncerten. Hosszú idő után ismét egy angol dallal jöttünk elő, de ebből nem csinálunk rendszert, csak úgy éreztük, hogy ez a szám így kerek.

A HS7 eleinte angol szövegekkel indult. Ezekről miért mondtatok le?

Visszatekintve a kérdés inkább az, hogy miért jutott eszünkbe angolul énekelni, utólag könnyű okosnak lenni. Manapság is rengeteg fiatal zenekar angolul kezd el énekelni: egyrészt ez az angol zenekarokhoz kapcsolódó gyökereik miatt ivódott bele az agyukba, de nyilván megfordult a mi fejünkben is, hogy külföldön is megpró-

bálunk valamit elérni. Ez igazából nem sikerült, mint másoknak sem: borzasztó nehéz dolog, ami a legkevésbé szól a zenéről. Ilyen dolog például a Nyugat-Európában, Angliában való érvényesülés, ezért volt annak idején az angol nyelv használata. Aztán persze rájöttünk, hogy ha itthon vagyunk, és az emberekhez próbálunk szólni, akkor ezt magyarul kell tenni. De ez régen volt, erről már sokat beszéltünk. Hogy nagy szavakat használjak, ez már a mi történelmünk része.

Mostanában beleépült a színpadképhe egy piros szemüveges úriember, aki Mihola Péter névre hallgat. Hogyan alakult ez ki?

Ezek szerint Peti jól látható; ő egy nagyon jó barátunk, aki kiváló énekes, vokálozik és csörgődobozik a zenekarban. Iszonyatosan feldobja a színpadképet, egy rendkívül pozitív, vidám világlátású ember, nagyon bírjuk egymást. Nekem rendkívül fontos a háttérzene, a lemezen egy csomó számban sok a vokál. Miután én vagyok a zenekarban az egyetlen, aki énekléssel foglalkozik, ezért a lemezes hatást nem annyira tudtuk visszaadni a koncerteken. Billentyűsünk, Takács Zoltán Jappán azért időnként vokálozott, de most így, hogy hárman vagyunk, már a két-szólamú háttérzeneeket is elő tudjuk vezetni a koncerten. Ez nagyon örömteli számunkra, és úgy látjuk, hogy a közönség is szereti.

Mennyire más a felkészülés például az EFOTT-ra, mint egy koncerttermi fellépésre?

Azt szoktuk mondani, hogy a zenekaroknak van a nyári, és van az év közben zajló élete.

Teljesen más a hangulat, ha egyedül vagy előzenekarral játszunk, és más, amikor egy fesztiválforgatagban próbáljuk megmutatni a rendelkezésre álló eszközökkel, hogy hol tartunk éppen. Nyilván egy fesztiválon a slágereket játssza az ember, és mivel gyorsan kell például átszerelni, ezért kicsit kapkodós az egész. Mi úgy készülünk, hogy a programtervet az adott körülményekhez igazítjuk, de egyébként teljesen mást játszunk, mint egy klubban, ahol elő tudjuk adni a hosszabb, kevésbé ismert dalokat is. Nagyjából ez a különbség.

Mit jelent számodra az EFOTT?

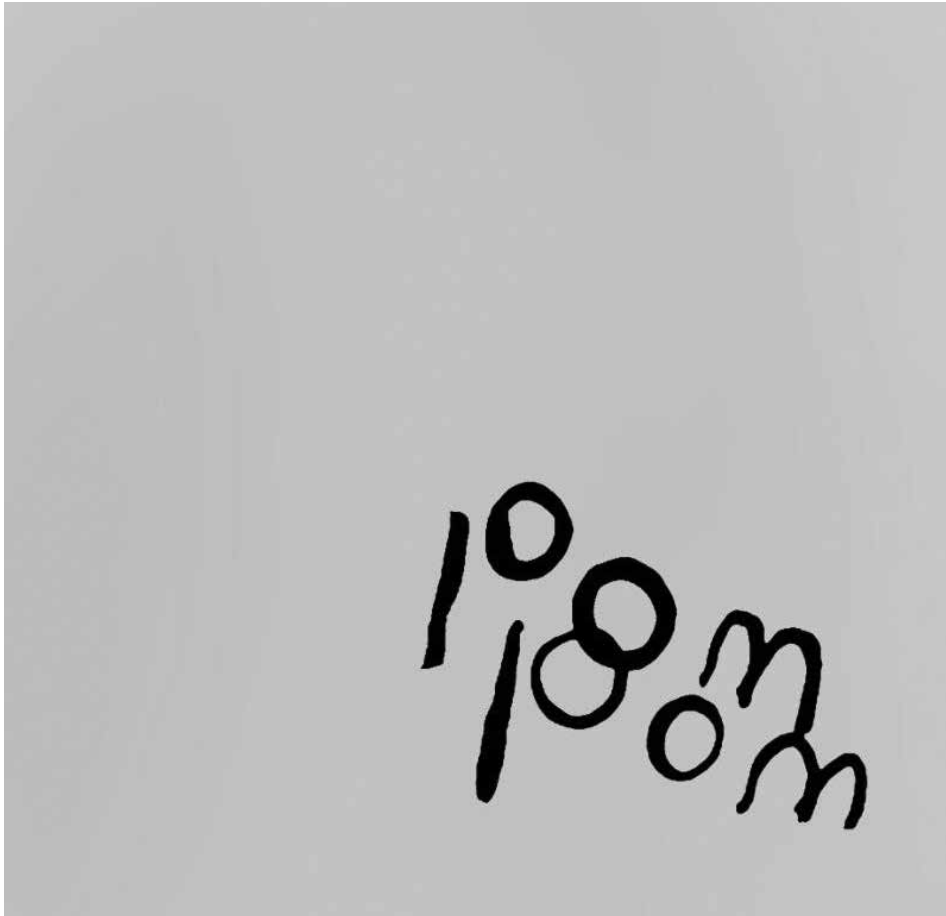
Nem is tudom már, hogy mikor voltam először EFOTT-on. Nagyon régen lehetett, szerintem még nem is létezett a Heaven Street Seven, és akkor egy másik zenekarral voltam kint. Az EFOTT-ban az az izgalmas, hogy minden évben máshol van, és egészen érdekes helyszíneken fordul elő. Általában ezek az EFOTT-os bulik nagyon jól sikerülnek, és ezzel kapcsolatban mindig van egy nosztalgikus érzésem: kicsit olyan, mintha visszamennék gyerekkoromba, egy nyári táborba.

STEFÁN
PÉTER



Szerkesztette: Csenki Lilla

Zene



► Ariel Pink: Pom Pom

A zeneajánló történetében először fordul elő, hogy kétszer is írok ugyanarról az előadóról, de Ariel mester olyan megkerülhetetlen, csillogó hegyikristály a független popzene Olümposzán, hogy bűn lenne nem foglalkozni legújabb kinyilatkoztatásával, a Pom Pommal.

A Mature Themes óta eltelt két évben a 36 éves Ariel Pink körül alaposan megfordult a világ. Női kollégái hímsovinizmussal és egocentrizmussal vádolták, Madonna pedig felbérelte új albumára, majd ugyanazzal a lendülettel ki is rúgta, mivel degradáló megjegyzéseket tett a művész nő munkájára.

Hősiünk nem a kiszámíthatóságáról ismert; négy évvel ezelőttig viszonylagos ismeretlenségben, ott-hon gyártotta tonnaszámba a kazettára felvett kreációit. Amikor megjelenik egy új lemez, nem lehet tudni, hogy valóban frissen megírt vagy a kartondoboz mélyéből előkapart dalokról van-e szó.

Új, 17 számos albumán a Beverly Hills-i bar-kácművész részben visszatér régi, „kazettaromantikás” múltjához. A Beatles Sgt. Pepper-korszakát idéző nyitódal társszerzője a nem kevésbé excentrikus Kim Fowley, ezen kívül egy Azealia Banksszel közösen írt szörfrock-dal (Nude Beach a G-Go) is megtalálható a lemezen. Utóbbi egyébként a hír-

hedt rappernő is megjelentette saját verziójában, örökkévalóságig készült debütáló albumán.

Ariel Pink valódi erőssége, hogy elképesztően jó érzéke van a popzenéhez; bármilyen műfajt képes saját képére formálni. Ennek megfelelően találunk heavy metált (Four Shadows), korai Madonna-szerű szintipopot (Lipstick), pszichobillyt (Goth Bomb, Negativ Ed) és nyílt infantilizmussal teli „tévéréklámokat” (Dinosaur Carebears, Jell-o).

Három valódi mestermű fért el a lemezen. A Picture Me Gone halandóságról, a technikai fejlődésben elveszett „családi disztópiáról” elmélkedik, a késő klasszikus Beach Boys hangzásában. Bizarr sztriptízbáros kalanddal és felejthetetlen szintitémával támad a Black Ballerina, míg a Put Your Number in My Phone az év leginkább fülbemászó slágere.

Mondanom se kell, hogy a „befutás” óta megjelent három lemez közül a Pom Pom az eddigi legjobban sikerült. Végighallgatni pontosan olyan érzés, mint egy jól sikerült nap a vidámparkban.

TENK
CSABA



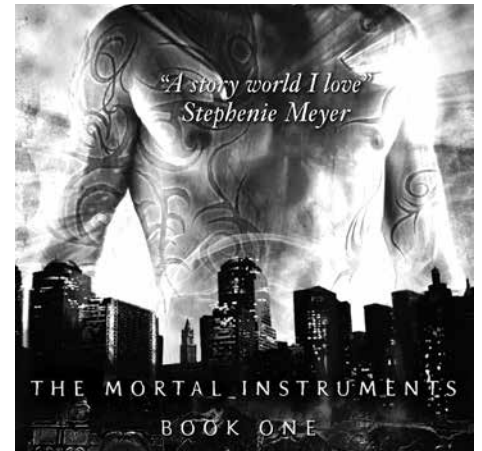
Könyv

► Cassandra Clare: Csontváros

Amikor egy férfi olvasó a kezébe veszi a könyvet, valószínűleg szíve szerint a kukába dobna egyből, mert első benyomásra úgy érzi, hogy csak egy vörös pöttyös romantikus fantasy tinilányoknak. Azonban az első fejezetet olvasva a történet férfi szemmel is érdekessé válik, mivel megjelenik benne az akció, és a fantasztikus lények vad motívumai.

Engem nemcsak a párbeszéddek fogtak meg, hanem a leírások is. Voltak olyan részek, amiket már félholtan olvastam a fáradtságtól, és mégsem bírtam letenni. Na és? Akkor is tetszett, mert rengeteget mosolyogtam közben.

Tetszett, hogy bármilyen természetfeletti lény, amit csak meg tudok nevezni, nemcsak em-



lítve van ebben a könyvben, hanem szerepel is. Démonok, vérfarkasok, vámpírok, boszorkányok és egy számomra új faj, az Árnyvadászok. Az embereket pedig a mondéneknak hívják, mert ők szimpla emberek extrák nélkül.

„Egy jó könyv receptje: végy egy jóképű, arrogáns fiút, egy lányt, aki biztos ellen tud állni neki, bolondítsd meg a történetet meg az olvasót idióta szülővel (ahogy vesszük, lehet gonosz, félhalt, eltűnt is, vagy mind együtt), szórd meg egy kis Harry Potter porral, gyúrd össze misztikus lényekkel, s úgy fejezd be, hogy az utolsó fejezetek leforrázzák az olvasót és azonnal akarják a folytatást.”

Ha esetleg nyugodt percekre szeretnénk az ünnepek alatt, vegyük meg szüleinknek, illetve idegesítő kistestvéreinknek karácsonyi ajándék gyanánt, mivel a könyv varázsa hosszú napokra rabul ejti az olvasót, korosztálytól függetlenül, így nekünk is lesz időnk lazítani.

OLÁH
VIKTÓRIA



Sorozat

► Pannónia 3 keréken

Manapság, ha nyaralást tervez az ember, akár csak egy hétvégéről, akár hosszabb időtartamú kikapcsolódásról van szó, ritkán merül fel úti célként kis hazánk. Pedig nem kell sokat keresni, és garantáltan kulturális vagy természeti kincssel találkozhatunk. Erre a tényre szerette volna felhívni az utazók figyelmét két világot látott magyar túrázó is, kimondottan alternatív módon: Magyarországot nevezetességeit egy oldalkocsis Pannónia nyergében mutatták be. A sorozat két évadból áll, először a határvidéket járják be, majd ezután „keresztül-kasul” szelik át az országot. Utazásaik során nem a száraz adatokat és tényeket tárják elének, hanem valós emberek és történetek segítségével



mutatják be az országot. A különböző tájegységek sajátosságait emelik ki, a borvidékeken pincéket kerestek fel, Baján halászlét főztek, máshol viszont pálinkát. Persze nem arra kell gondolni, hogy azokat a helyeket ismerjük meg újra, amiket eddig is tartalmaztak az úti könyvek, hanem egészen más szemszögből láthatjuk Magyarországot. Utazásaik során több száz települést érintettek, valószínűleg nem is fogunk minden helyszínt felkeresni ezután. Ennek ellenére érdemes végignézni az epizódokat, mert élvezetes betekintést kapunk olyan régiókba is, amik eddig kevésbé voltak ismertek. Ennél az úti beszámolóknál pedig hatványozottan érvényes az a kijelentés, miszerint nem a megtett távolság a lényeg, hanem a közben szerzett tapasztalat és élmény! Abból pedig bőven akadt, mert hazánk meglepően változatos és sokszínű, és számtalan olyan táj van, amely kevésbé ismert, de rendkívül szép.

FEHÉR
BÁLINT



Film

► A holnap határa

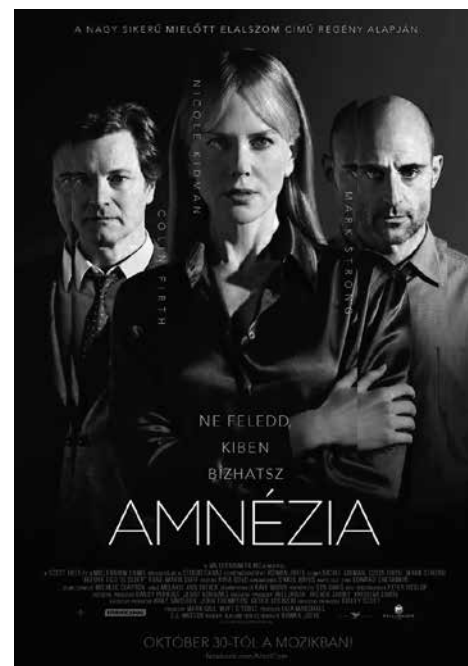
Tom Cruise a Feledés után idén egy újabb úrlényes sci-fivel örvendeztette meg a mozi rajongóit, ám ezúttal kicsit poénosabbra vette a figurát. A holnap határának egyik különlegessége, hogy a főhős állandóan meghal, de igazából mégsem. Ez a kvázi halhatatlanság, amit Bill Cage egy véletlen során szerez a hegyikristálymezőn, rengeteg új ötletet és humorforrást rejt magában, amit a film jó érzékkel ki is használ, méghozzá úgy, hogy mellette megtartja a maga akciófilm jellegét is. A történet nem teljesen eredeti (nekem elsőre a Nextet juttatta eszembe), ráadásul helyenként előfordulnak benne elég komoly logikai vakfoltok, de ennek ellenére nagyon is élvezhető, és a látványra sem lehet kifogás. Hiányosságait egy kialakulóban lévő szerelmi szállal, valamint Emily Blunt kemény karakterével próbálják palástolni több-kevesebb sikerrel. Az állandó „újrakezdések” miatt folyamatosan változik a film cselekménye, megadva ezzel a lehetőséget a lecsúszott katonának a folytonos hibázásokra, a fejlődésre és egy kész haditerv kidolgozására, melynek következtében egy pillanatra sem ülepszik le a tempó, és egészen a végéig fenntartja az izgalmat.



JOÓ
RÓBERT



► Amnézia



Vajon milyen érzés lehet nap mint nap arra ébredni, hogy nem ismerjük a múltunkat, a jelenünket, mivel egy éjszaka leforgása alatt mindent elfelejtünk? Christine Lucas minden egyes reggel úgy kel fel, hogy nem tudja, ki fekszik mellette, s nem emlékszik az előző napokra, sőt évekre. Férje folyamatosan gondoskodik róla, ápolja, és egy idilli életet biztosít számára. Azonban azt nem sejt, hogy feleségét titokban egy pszichiáter kezeli, aki arra biztatta a nőt, hogy vezessen videonaplót, melynek köszönhetően a lassan ébredő emlékek megmaradnak. A folyamatosan vezetett naplóból összeáll egy teljesen más élet, mint amit a férje mesél minden reggel. Mi történhetett Christinnel? Mi az a titok, ami befolyásolja a nyugodt, idilli életet? A film már csak azért is sikerorientált, mivel a két főszereplő Nicole Kidman, aki úgy ragyog Hollywoodban, mint egy hegyikristály, és Colin Firth, aki szokásához híven remekül megformált karaktert adott vissza a filmvászonra. A film összességében remekül felépített, a kellő pillanatokban hozza a fordulatokat, és végig ott van a nyitottság, hogy bármi megtörténhet. Úgy gondolom, hogy aki szereti az olyan filmeket, melyekben az emberi lét bizonyos mozzanatait dolgozzák fel, annak ez kihagyhatatlan.

KALÓZ
VIKTÓRIA



Kolikonnya

Barna sörös csirkeragu

Ha december, akkor ünnep, ha ünnep, akkor karácsony, ha karácsony, akkor a levegő megtelik a fahéj, a gyömbér, a narancs, a mézeskalács, és a forralt bor illatával. Mi is tehetné kellemesebbé az átvirrasztott éjszakákat, a folytonos tanulást, mint egy kis karácsonyi hangulat. Ebben a hónapban egy olyan ételt hoztam nektek, ami talán kicsit közelebb hozza az ünnepet, és elfeledteti a vizsgák nehézségeit.

A barna sörös csirkeragu a neve alapján egy flancos, macerás valaminek tűnhet, de ne aggódjatok, nincs benne semmi ördögösség, kezdő konyhatündérek is bátran nekifoghatnak.

Elkészítéséhez a vizsgaidőszakban a még inkább szűkös időkeretből mindössze 40 perc is elég, és ami szintén nem mellékes, hogy az edény-szükséglet is minimális.

Először is a csirkemellfilét felkockázzuk, majd sózzuk, borsozzuk, és vajon kissé megsütjük.

Közben párolólevet készítünk. Az ételhez csak 1 dl barna sör szükséges, de mivel eme közkedvelt folyadék általában nagyobb kisserelésben kapható, a maradékot gond nélkül elkortyolgathatjuk, amíg elkészül az ebéd, vagy akár étkezés után is öblíthetünk vele.

Hozzávalók:

- 20 dkg csirkemellfilé
- 1 dl barna sör
- 1 narancs (leresztelt héja + a leve)
- 1 fej hagyma
- 3 gerezd fokhagyma
- őrölt gyömbér, őrölt kömény, só, bors



A narancsot alaposan megmossuk, majd egy tálkába lereszeljük a héját, és belecsavarjuk a levét. Hozzáadjuk a megtisztított és felaprított 1 fej hagymát, a 3 gerezd fokhagymát, az őrölt gyömbért és a köményt. Hozzáöntjük a sört, összekeverjük, majd az egészet a csirkére öntjük, és kb. 10 percig pároljuk. Ezalatt elillan belőle a keserűség, és összeérnek az ízek. Felöntjük 1 dl tejszínnel, és még egyet forralunk rajta, hogy kicsit besűrösödjön. A készételt rizssal tálaljuk. Teli hassal és megújult erővel pedig folytathatjuk a véget nem érő felkészülést.

Ha már elegetek van abból, hogy folyton üres a hűtő, és minden nap ki kell találni, hogy mi legyen az ebéd, készítsetek belőle nagyobb adagot, hiszen melegítve is éppen olyan finom, mint frissen megfőzve. Így, ha bejöttök a hidegről - ahol még a jég is hegyikristállyá fagy - egyszerűen csak vegyétek elő, és melegítsétek meg ezt az ízletes, ünnepi aromákban gazdag és a közlekesek számára oly becses söröcskében főtt csirkét. Ez talán ad némi energiát és kitartást az elkövetkező időkre. Ha meg kezd teljesen elhagyni a remény, gondolatok arra, hogy már csak kettőt kell aludni karácsonyig!

IPCSICS
NOÉMI



Mézeskalács

Sziasztok, kedves olvasók! Elérkezett az a hónap az évből, amelyet én személy szerint a legjobban szeretek, a december. Előkerülnek a lakásdekorációk, elkészül az új adventi koszorú, és elkezdjük gyűjteni a karácsonyi ajándékötleleteket. A következő süteménnyel kedveskedhettek barátaitoknak is a kollégiumban, de karácsonyfadíszként is remekül beválnak, és szeretteiteknek is csodás karácsonyi ajándék lehet a mézeskalács. Sokak szerint bonyolult sütemény, mert ha nem megfelelően készítjük el, akkor nagyon kemény lesz. Íme a legegyszerűbb recept, amitől a süti garantáltan puha marad, könnyen és gyönyörűen díszíthető lesz. Nem utolsósorban pedig remek az íze, és egyszerűen elkészíthető. Legyünk idén mi a karácsonyi angyalok!



Hozzávalók:

- 50 dkg liszt,
- 15 dkg kristálycukor
- 1 dl olvasztott méz
- 15 dkg vaj/margarin
- 1 tojás
- 1 dl tejszín
- 1 evőkanál szóda-bikarbóna
- 1 evőkanál őrölt fahéj
- 1 kávéskanál gyömbér őrölve
- 1 kávéskanál őrölt szegfűszeg.

Tetejére:

- 1 tojás sárgája
- 1 kanál tej.

A fűszerek helyettesíthetőek a boltban kapható mézeskalács fűszerpor-keverékkel.

A cukrot, mézet és a vajat habosra keverjük. A lisztet összeöntjük a fűszerekkel. A tojást és a tejszínt hozzáadjuk a vajas mézhez, belekeverjük a lisztet és a szóda-bikarbónát, és tésztát gyúrunk belőle. Egy éjszakára hűtőbe tesszük pihenni. Másnap lisztezett deszkán kinyújtjuk és kiszaggatjuk. A tetejét lekenjük egy evőkanálnyi tejjel felvert tojássárgájával. Közepes lángon világosbarnára sütjük. Ha kihűlt, ízlés szerint díszítjük csokimázzal vagy színes cukormázzal ízlés szerint. Kellemes sütögetést, jó ajándékozást, és békés, boldog karácsonyi ünnepeket kívánok mindenkinek!



KICSI
HAJNAL

Kolikonyha extra

Forralt bor kis tudománnyal fűszerezve

Annak ellenére, hogy a hónap elején szokatlanul jó idővel ajándékozott meg minket a természet, november végén már csak sapkában és állig begombolt kabátban mozdulunk ki. Ilyenkor legszívesebben egy jó társasággal forralt boroznánk, és nem tennénk ki magunkat az időjárás viszontagságainak zh-ra menet. A téli összejövetel elengedhetetlen kelléke rendkívül változatos: eddig nem ittam két ugyanolyan forralt bort, mert mindenki a saját ízlése szerint készíti el. Következőekben saját, vagyis inkább a családi receptemet szeretném bemutatni, egy roppantul tudományos kísérlet társaságában, melyet nővéremmel fogalmaztunk meg.

Hozzávalók

bor	egész fahéj
cukor	alma
szegfűszeg	narancs
szegfűbors	mandarin

A forralt bor 1/3 – 2/3 arányban vízből és borból készül. Először a vizet kell feltenni melegedni egy akkora edényben, amelybe majd az egész mennyiség belefér. Ezután a fűszerek következnek: szegfűszeg, szegfűbors, egész fahéj, majd a szeletekre vágott alma, narancs, mandarin. Miután pár percet forrt a víz, és érezzük a fűszerek és gyümölcsök illatát – azaz már kiengedték az aromájukat –, öntsük hozzá a legfontosabb alkotóelemet, a bort. Készíthetjük száraz vagy édes borral is, ettől csak az függ, hogy később mennyi cukrot kell hozzáadni a kész italhoz. Miután felforrt, nem szükséges tovább melegíteni, már csak az ízlés szerinti édesítés következik. Persze a felsoroltakon kívül más fűszereket és gyümölcsöket is hozzáadhatunk, tetszőlegesen fehér- vagy vörösborral használva, és a sima

cukrot akár barna vagy vaníliás cukorral is helyettesíthetjük. Az ok, hogy olyan változatos receptekkel lehet találkozni az, hogy a fantáziánkra van bízva, mivel dobjuk fel italunkat, ami nagyon jól tud esni egy korcsolyázás vagy téli séta után.

Jogosan merülhet fel a kérdés az olvasóban, hogy hol van ebben a receptben a tudomány?

A mérés ezután következett. Egy korábbi forraltborfőzéskor merült fel bennünk a kérdés a nővéremmel, hogy vajon meddig szabad forralni a már bort is tartalmazó keveréket, hogy ne távozzon belőle az összes alkohol. Sokszor azt halljuk, hogy fel sem szabad forralni, épp hogy csak meg kell melegíteni, különben minden elpárolog belőle. A probléma felismerését a mérés gondos megtervezése követte, majd beszereztük a szükséges eszközöket, valamint biztosítottuk a vizsgálati körülményeket.

► Mérés célja

Forralt bor alkoholtartalmának vizsgálata forralás során. Mért eredmények ábrázolása, a kapott adatok alapján konklúzió levonása. Ezen

kívül szükséges az elkészítési feltételek meghatározása a kívánt erősségi szint megőrzése érdekében.

► Mérés leírása

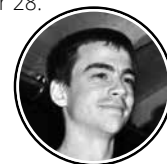
A mérendő italt adott recept alapján elkészítettük, mikor a szobahőmérsékletű bort hozzáöntöttük a forrásban lévő vízhez, mérésnek megfelelő térfogatú mintát vettünk. Ezután $t=5$ min időközrel 6 db mintát vételeztünk. A mintákat azonos hőmérsékletre hűtöttük vissza $t=13$ h pihentetés alatt. A mérés pontossága miatt a folyadékmintákat szintén azonos $T=20$ °C-ra melegítettük fel. Az alkoholtartalmat Wagner-féle borfokolóval állapítottuk meg. A minta hőmérséklete azért is volt fontos, mert a mérőeszköz működési elve fajsúly alapú. A kapott értékeket diagramban ábrázoltuk, majd megállapítottuk a szükséges elkészítési feltételeket.

► Mérés értékelése

Az ábrázolt mérési eredmények alapján látható, hogy a kiindulási alkoholtartalom az idő függvényében csökken, közelítőleg $t=20$ min időpontnál éri el a nulla értéket. A görbe menetében található kiugrás a mérés kivitelezésének hibájából adódik, mivel az adott mintát $T=20$ °C fölé melegítettük, ezért téves eredményt kaptunk. Az adatok alapján megállapítható, hogy 5-7 min hosszúságú forralás még nem csökkenti a forralt bor alkoholtartalmát 6 Maligand alá, amely a kiindulási érték tükreében még elfogadható. Tehát még ha tisztán is készítjük el a forralt bort, azaz hosszabb a melegítési periódus a fűszerek és gyümölcsök főzése miatt, akkor is megfelelő alkoholtartalmú téli italhoz jutunk. Mérés helye és ideje:

Esztergom, 2014. november 28.

FEHÉR
BÁLINT



Alkoholtartalom alakulása





Csináld magad karácsony

A karácsony közeledtét már november elején megérezzük, amikor az összes bevásárlóközpont varázslatos módon egyetlen éjszaka alatt ünnepi díszbe öltözik. A műanyag hóemberek, girlandok és hegyikristályként csillogó izzósorok még csak a roham előfutárai, idővel előkerülnek a feldíszített fenyőfák, és az üzletek rádióiból is a Jingle Bells szól, végtelenítve.

Ez a sietség sokaknak elveszi a kedvét az ünnepi készülődéstől, de szerintem nem lehet elég korán kezdeni. Ha magadnak gyártod le az ünnepi kellékeket, az pénztárcakímélő, de időigényes megoldás. Cserébe megspórolod a tömegben való keresztülfurakodással töltött meddő időt, és végeredményben a saját kezű munkáját csodálhatod meg.

A karácsony elsődleges kelléke a fa. Otthon valószínűleg mindenkinek van mű- vagy igazi fenyője, amit 24-én felállít és feldíszít a család; de mit csináljon egy kollégista, akit már a teregetett ruhák is korlátoznak a szűk szobában? Két megoldás létezik: vagy falra szerelhető modellt választasz vagy apró méretűt. A falon néhány lécs vagy kartonpapírcsík segítségével alakíthatunk ki fenyőfa-formát. Az egyre rövidülő csíkokat egymás fölé rögzítve felfelé keskenyedő háromszögformát kapunk, amit aztán rászögelt vagy – ragasztott díszekkel öltöztethetünk fel.

Ha asztalon tárolható méretben gondolkodsz, rengeteg lehetőség van. Ragaszthatsz egymáshoz egyre kisebb méretű zöld gombokat, amik aztán fenyőfa alakot öltenek; drótból egy fogó segítségével hajtogathatsz kúpformát, ami aztán zöld, piros, sárga és fehér gyöngyöket fűzve mini-karácsonyfát kapsz; vagy választhatsz egyet a tucatnyi kivágható karácsonyfa sablon közül, amik csak egy Google-keresésre vannak a megvalósítástól (christmas tree printable cutout).

Koszorúkészítésnél nem kell ragaszkodnunk a megszokott formához: a „koszorú” lehet egy egyenes táblán 4 egymás mellé helyezett gyertya, tobozzal, fenyőággal, magyával körítve. De ha a klasszikus formánál szeretnél maradni, akkor is nagy a választék: a fánk alakú alapot helyettesítheti egy tányér vagy egy sima kör alakúra vágott kartonlap, ha a fölött elhelyezett díszek eltakarják. Dísznek pedig használhatóak az erdőben talált

tobozok, gömbdíszek, vagy éppen a művészellátokban kapható, kifejezetten karácsonyi dekorációkészítésre gyártott gömbök, bogyók és ágak.

Az adventi kalendárium készítésével már kicsit elkéstél, de az egyszerűbb verziók valamelyikét még megcsinálhatod. Vegyél az apró méretű kártyákhoz kapható borítékokból 24 darabot (vagy annyit, amennyi nap még vissza van karácsonyig) és kérd meg a barátaidat, hogy írjanak bele jókívánságokat, idézeteket vagy vicceket, amin aztán a boríték kinyitásakor jókat szórakozhattok. Ha dobozokba vagy zsákokba rejtett ajándékokból szeretnél kalendáriumot készíteni, akkor érdemes összebeszélni valakivel, hogy kölcsönös legyen a dolog, mert magadnak nemigen tudsz így meglepetést okozni! A kis csomagokat aztán rendezheted napok szerint sorrendbe vagy összevissza; ha különböző méretű és színű dobozokat használsz, nagyon mutatós lesz a végeredmény.



És végül egy alapigazság: mindenki szeret kézzel készített ajándékot kapni. Ha tudsz horgolni vagy kötni, egy sapka és egy sál fiúnak is adható (természetesen mintától és színtől függően). Ha nem vagy a fenti képességek birtokában, de mégis kézzel kötött ajándékot szeretnél adni, akkor az ún. arm-knitting lehet segítségére: itt a kötött helyett a karodat használod a kötéshez, rengeteg oktatóvideó található róla az interneten, és főleg sálak készítéséhez használják.

Gyöngyökből készített ékszer sem csak lányoknak lehet ám adni, hobbiboltokban kaphatóak borszíjak és fagyöngyök is, amikből fiúk számára is tetszetős és hordható kiegészítőket fűzhetünk. Lányoknak persze ennél szélesebb a kínálat: a bonyolult mintákhoz való apró gyöngyöktől az egészen nagy, önmagában is felhasználható darabokig sokféle kapható, és ezekből fülbevalót, karkötőt, nyakláncot, de akár gyűrűt is fűzhetünk. Ha pedig dróttal párosítjuk, térbeli alakokat is elkészíthetünk, amelyeket nem ékszerként, hanem pici szobrokként ajándékozhatunk valakinek.

A következő hetekben még sok zh-n kell teljesítenünk, és még több kredit sorsa múlik a félév egésze során befektetett energiánkon. Mégse hagyjátok a karácsonyi készülődést az utolsó pillanatra (ideértve az ajándékvásárlást is), mert karácsonyból nincs pótlás, csak évismétlés!

Minden kedves olvasónak boldog karácsonyt és sikeres vizsgaidőszakot kívánok!

ZENTAI
ZSÓFIA



Nyereményjáték

Túl sok pénzt költesz a HaBárban?

Küldd be a megfejtést december 14-ig a korhir@kozlekkar.hu címre és nyerd meg a 2500 forintos HaBár utalványt!

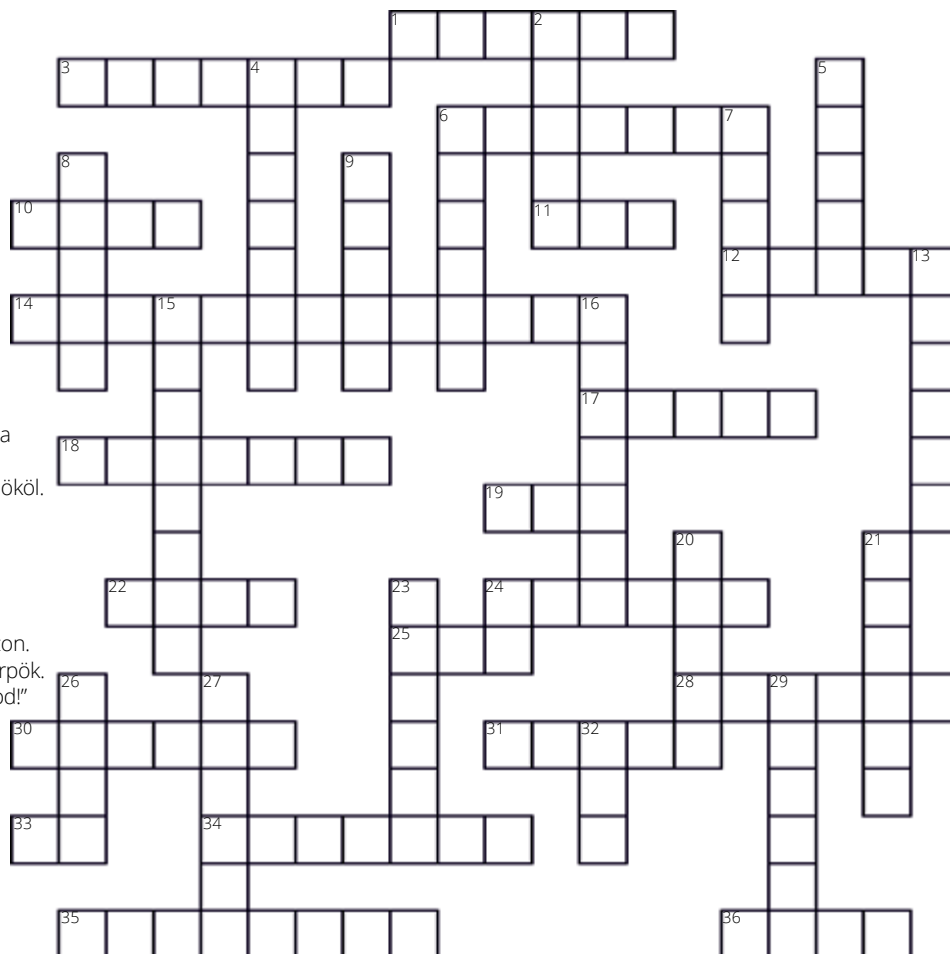
Írd be a meghatározásnak eleget tevő szavakat a kijelölt sorba vagy oszlopba. Ha jól dolgoztál, a 14. sorban a rejtvény megfejtése lesz olvasható, amivel a 14. héten HaBár utalványt nyerhetsz!

Vízszintes

1. Lapát angolul.
3. Adni és kapni is jó.
6. LOTR+kémia.
10. Budapesti bicikli.
11. Ami esik.
12. „Egy ... nem ...!”
14. A rejtvény megfejtése.
17. Zöld sziget a sivatagban.
18. Téli csapadékforma.
19. Kártyalap.
22. Zöld és út (koktél is lehet).
24. Festő régiesen.
25. Időmérő.
28. Fürdőruha nevű együttes.
30. Közlekes varázsló.
31. Adiabatus kitevő.
33. Sok van belőle a félévben.
34. Őszi csemege.
35. Köztéri muzsikálás.
36. Változó szelepevezérlés (honda).

Függőleges

2. Ő írta az Isteni színjátékot.
4. Távoli cél.
5. Kari kocsmá.
6. Ha keresel valamit, a barátod.
7. Isteni fényben tündököl.
8. Talicska népiesen.
9. Japán képregény.
13. Tolómérő.
15. Duna túlsópartján található.
16. Menza a kampuszon.
20. Ebben laknak a törpök.
21. „... leszel, megoldod!”
23. Utolsó mentővár.
24. A nyomás mértékegysége SI-ben.
26. Kisebb balszerencse.
27. Aláírás kell hozzá.
29. 100 Ft, ha akciós.
32. Holtig tanul.



Nem mi mondtuk...

Rovatunkban tisztelt oktatóink legnépszerűbb mondataiból gyűjtöttünk össze egy csokorra valót.

Rövidebben fogom tartani az órát, mert a végén már úgysem értik, hogy miről beszélek.

Nem nagyon van még nagyon sok meghibásodás.

Ha a függvény helyébe képzeljük magunkat...

A mi időnkben még kellett körző. Órán azzal rajzoltunk, szünetben pedig azzal böködtük egymást, hogy valami haszna is legyen.

Mint látják ezt a valóságban nem lehet alkalmazni. De ez nem is baj, mert itt elveket tanulunk.

Be kell helyettesíteni x helyére nullát! Hát így neveltek, nem?

Érettségig voltak, ugye?

Járműgyártás és javítás

Közlekedési automatika

Matematika A2a

Elektrotechnika-elektronika I.

Irányítástechnika

Matematika A2a

Logisztikai menedzsment

Humor

Pistike és barátja lélekszakadva szalad a benzinkúthoz.

- Gyorsan kérünk öt liter benzint!
- Öt perc múlva visszaérnek.
- Nem elég. Kérünk még húsz litert!

A kutas érdeklődik:

- Mihez kell ez a sok benzin gyerekek?
- Ne kérdezzen olyan sokat, csak töltsé gyorsan! Ég az iskola!

~

Két szomszéd beszélget:

- Figyeljen csak, szomszéd! Mikor is van a születésnapja?
- Aztán miért kérdezi?
- Meg szeretném ajándékozni egy szép függöny-nyel az ablakára, hogy ne kelljen látnom, amit a meztelen feleségével művel.
- Aha... És a maga születésnapja mikor van?
- Hát azt miért kérdi, szomszéd?
- Megajándékoznám egy szemüveggel, hogy lássa, kié is az a feleség, akit a lakásomban lát...

~

Egy ember elmegy a bölcs rabbihoz, hogy megtudja tőle a hosszú élet titkát.

- Bölcs rabbi, mondja már meg nekem, hogy mi a hosszú élet titka.
- Fiam, azt javasolom neked, hogy ne cigizz, ne piálj és ne nőzz.
- Akkor hosszú életem lesz?
- Azt nem tudom, de kurva hosszúnak fog tűnni.

~

Négy férfi beszélget:

- Én a feleségemet havonta egyszer teszem a magamévá. - mondja az első.
- Én havonta kétszer. - kontráz a második.
- Én hetente egyszer. - így a harmadik.
- Én hetente háromszor is. - mondja büszkén a negyedik férfi.
- De hiszen neked nincs is feleséged! - mondja neki értetlenül az első.
- Ja, nem a tiédről volt szó?

~

Két szőke nő beszélget a tegnapi áramszünetről.

- Képzeld 3 órát álltam a liftben az áramszünet miatt.
- Az semmi, én 4 órát álltam a mozgólépcsőn!

~

Egy pasi minden este kukkolja a szomszéd lányt az ablakon át, ahogy az vetkőzik a szobájában. Egyik nap aztán csörög a telefon, és a szomszéd lány az:

- Helló! Én vagyok a szomszéd lány, akivel szemben lakik. Nem találok a bugyimat, nem látta véletlenül, hogy hova tettem?

Az anya megkéri három lányát, számolja-nak be a nászéjszaka után, hogy milyen a férjük teljesítménye. Az első lánynál eljön az idő. Másnap az anya kap egy telefont:

- Tchibo!

Anyuka nem érti, de meglátja a reklámságban a hirdetést: „Élvezet az utolsó cseppig!”

Eljön az idő a másodiknál is. Ő is telefonál:

- Cardo matracok!

Anyuka nézi: „Óriási élvezet, kingsize!”

A harmadik lánynál is itt az idő. Ő is telefonál:

- British Airways!

Az anya ezt olvasta mielőtt elájul:

„Minden héten hét nap, mindkét útvonalon naponta ötször!”

~

Egy nyolcadik osztályos kislány meséli a szüleinek:

- Ma bejött egy nőgyógyász az iskolába, és mindenkit megvizsgált. Képzeltétek, csak egyetlen lány szűz még az egész osztályban.
- Biztos te vagy az aranyom, ugye?
- Nem...a tanító néni az.

~

- Mi a különbség a brokkoli és a fika között?
- Az elsőt az ovisok is megeszik.

~

- Miért jobb az Alzheimer-kór a Parkinson-kórnál?
- Inkább felejtsem el kifizetni a sörömet, mint-hogy kilötyögtessem.

~

- Mit mond a vízszelő, amikor a tizedikről kilöki a feleségét?
- Zuhannyrózsza!

~

Egy férfi fegyverrel a kezében beront egy bankba és az összes készpénzt követeli, amit a rémült pénztárosnő át is ad neki. Miután megszerezte a pénzt, körülnéz és megkérdezi a mellette álló férfit:

- Látott maga engem itt bankot rabolni?
- Igen, uram, láttam.

Erre a bankrabló szó nélkül lelövi. Majd a mögötte álló férfihoz fordul:

- És maga látta, ahogy kiraboltam ezt a bankot?
- Én nem, de a feleségem látta...

~

A légitársaság egyik gépe késve száll fel. A légisasszony közli az utasokkal:

- Elnézésüket kérjük a késésért, a pilótának nem tetszett a motor hangja. A problémát most már megoldottuk, az új pilóta mindenkinek kellemes utazást kíván.

- Miben hasonlít az esti meccs és a konyhásnéni?
- Mindkettő ebédöntő.

~

- Mit csinálnak a várvédők, ha unatkoznak?
- Elfoglalják magukat.

~

- Miért nem csak ül a digit?
- Mert a digit áll is.

~

- Milyen mértékegységgel mérik a malac hosszát?
- Röfben.

~

A feleség rántottát süt reggelire a férjének. A férj hirtelen beront a konyhába:

- Óvatosan! Vigyázz! Egy kicsivel több olajat tegyél bele. Jaj! Túl sokat sütsz egyszerre. Túl sokat! Fordítsd meg! Fordítsd meg azonnal! Több olaj kell! Jaj! Jaj, mi lesz most?! Több olajat! Odaég! Óvatosan... Vigyázz! Azt mondtam, óvatosan! Soha nem hallgatsz rám, ha főzöl. Soha! Fordítsd meg! Gyerünk! Normális vagy? Elment az eszed? Ne felejtse el megszózni. Mindig elfelejtetted megszózni! Sózd! Sózd meg! Sózd már! Az asszony értetlenül bámul rá:
- Mi a franc van veled? Azt hiszed, nem vagyok képes megsütni egy rántottát?

A férj nyugodtan válaszol:

- Csak meg akartam mutatni, milyen érzés, amikor vezetek.

~

Vizsgáztató a diáknak:

- Önnek inkább a lottóval kellene próbálkoznia. 90 kérdésből éppen ötöt talált el.

~

- Hogy lehet rájönni, hogy tüzel a kutya?
- Fogy a szén a pincében.

~

A farmer lánya hazaérkezik és boldogan újságolja:

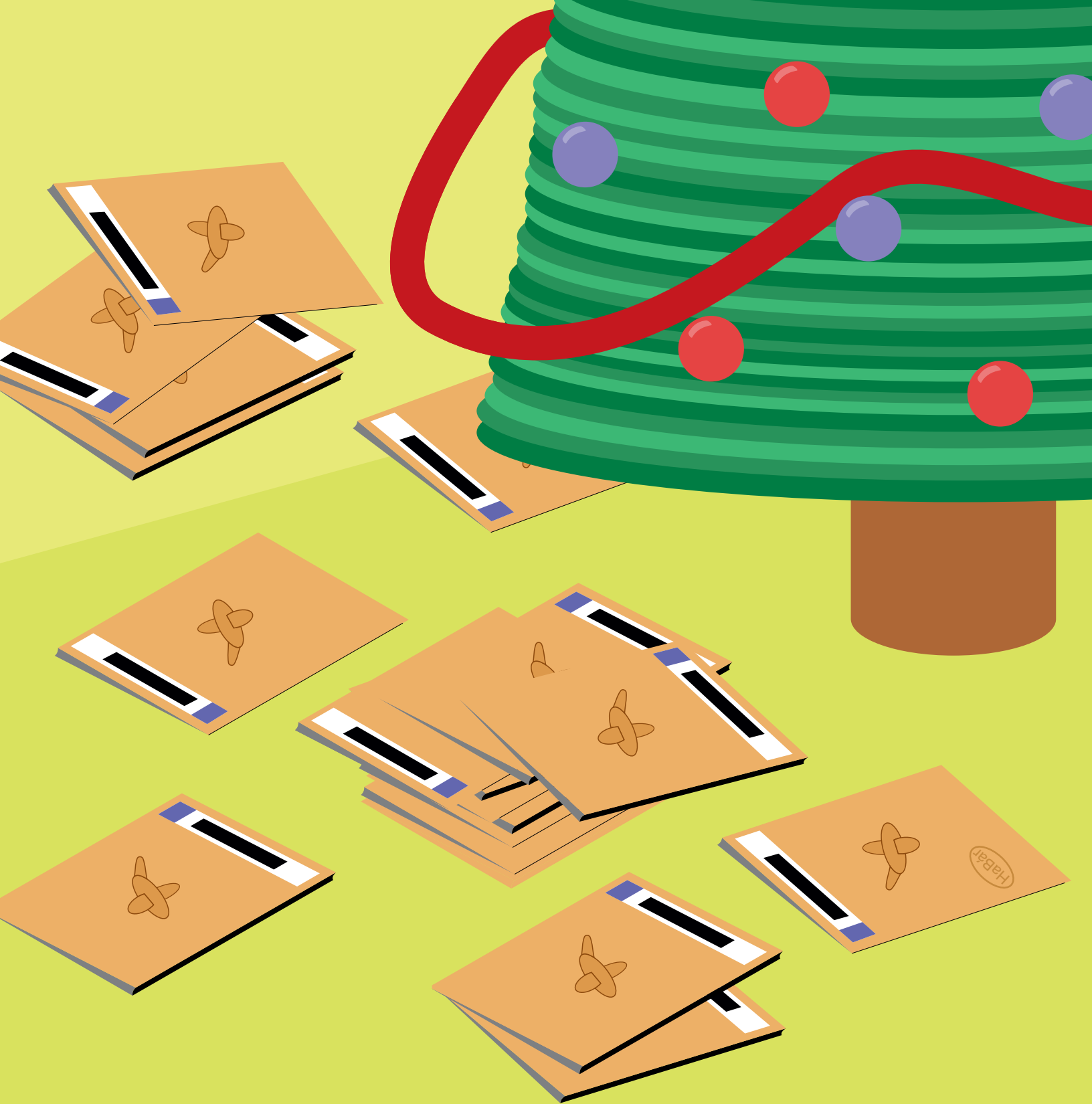
- Képzeltétek, Jack feleségül akar venni!
- Megkérte a kezét?
- Még nem, de már lelőtte a feleségét.

~

Egy busz nekimegy a fának.

- Hogyan történt? - kérdezi a rendőr a sofőrt.
- Fogalmam sincs. Éppen ellenőriztem a jegyeket a busz végében, amikor a baleset történt.





Boldog karácsonyt!
—— a Közhír szerkesztősége ——