

KÖZHÍR



A BME KÖZLEKEDÉSMÉRNÖKI ÉS JÁRMŰMÉRNÖKI KAR HALLGATÓI ÖNKORMÁNYZAT LAPJA

2016. MÁRCIUS

4 KÖZLEKKAR

4 HÍREK

5 ÚJULT ERŐVEL ELŐRE

7 ÚT A KÖZLEKKARRÓL A RAIL CARGÓIG - INTERJÚ DR. FARKAS GYULÁVAL

9 KÖZLEKEDÉS

9 A VELENCEI EMBERMOZGATÓ

10 VERSENYPÁLYÁS ÉLETÉRZÉS MEGFIZETHETŐ ÁRON

12 PIHENJÜNK VEZETÉS KÖZBEN - MESSZE VAN MÉG?

14 ÖTKARIKA KÖZLEKES SZEMMEL

16 AZ EZÜSTNYILAK URALMA

19 LOGISZTIKA

19 LOGISZTIKAI KIVÁLÓSÁGOK - 2.RÉSZ: AMAZON

22 SZÓRAKOZÁS

22 BME SZUPERKUPA2016

23 VERS: SZEMLÉLETVÁLTÁS

24 AJÁNLÓK

28 KOLIKONYHA

29 HUMOR



Kedves Olvasó!

Tudjátok, hogyan készül el minden hónapban a magazin, amit épp a kezetekben tartotok? Talán nem is gondoltátok, hogy a szorgos szerkesztőség mennyit tevékenykedik azért, hogy 28 oldalnyi érdekes tartalommal örvendeztesse meg benneteket. Először a lelkes cikkírók, rovatvezetők tanakodnak azon, hogy az adott hónapban milyen, sokakat érdeklő aktualitásról lehetne cikket készíteni, milyen kari közéleti szereplővel, esetleg volt közlekessel interjúzhatnak, melyik oktató katedrán túli arcát mutathatnánk meg nektek. Ha kialakult a terv, jöhet a munka! Szorgos kezek gépelnek, forognak a fogaskerekek az agyban, megfelelő szavakat keresnek, és a sokadik szóismétlést próbálják a magyar nyelv frappáns szinonimáival kiküszöbölni. Miután elkészült a nagy mű, a cikkíró jó esetben hátradőlhet, innentől a rovatvezetők feladata az, hogy a befejezett, késznek ítélt cikket ellenőrizték, csiszolgassák, szükség esetén visszaküldjék a cikkíróknak javításra. Ha pedig mindketten úgy ítélik, hogy már Köz hír-kompatibilis az írás, követhet az újsággészítés egyik legfontosabb mozzanata, a tartalmi és stilisztikai ellenőrzés. Szűrős szemű olvasószerkesztők böngészik a vesszőhibákat, helyesírási hibákat, félresikerült mondatokat, megjegyznek, véleményeznek, és könyörtelenül felhívják a figyelmet az oda nem illő tartalmakra is. A cikkírók itt sem ússzák meg szárazon, ha hibát vétettek, egészen addig tart ez a folyamat, amíg az olvasószerkesztők át nem adják a cikket az újság végső formáját megadó tördelőszerkesztőknek. Övük az egyik legnehezebb feladat, de műgyetemistához méltó módon állják a megpróbáltatásokat: szövegek és képek halmazából aprólékos munka árán kész

cikkeket varázsolnak, akár éjszakákon át görnyedve a monitor előtt. Ekkor pedig elégedetten hátradőlhetünk... de csupán addig, amíg a tördelőprogram nem végez az újság pdf formátumba mentésével, ugyanis ekkor az olvasószerkesztők elvégzik az utolsó simításokat, tördelési és észre nem vett stilisztikai hibákra vadászva. Ezzel már valóban elérkeztünk a Köz hír végleges formájához! Az újság ékességét, azaz a címlapot se felejtjük el: a cikkírók és szerkesztők szorgoskodása közben grafikusaink varázsolnak a tartalomhoz illő design-t. Az így teljessé váló újság az, amit – remélhetőleg – minden hónapban örömmel vesztek ki a tartóból. Mi az elkészülte után jó ideig csak kritikus szemmel foglalkozunk a kiadvánnyal: maradt benne hiba, ez jobban nézhet volna ki máshogy, Ezt legközelebb nem így csináljuk... De mindannyian mosolyogva, elégedetten kacsintunk össze, hogy ismét összehoztuk!

Ha szeretné, te is a Köz hír szerkesztőség tagja lenni, szívesen írnál cikket, pofozgatnád tökéletesre az írásokat, netalán az újság szobrászati fázisában lennél segítségünkre, keress bennünket a kozhir@kozlekkar.hu-n vagy a Facebook-oldalunkon!

CSENKI
LILLA



A szerkesztőség elérhetőségei:
1114 Budapest, Bartók Béla út 17.
kozhir@kozlekkar.hu
kozhir.bme.hu
[f/kozhir](https://www.facebook.com/kozhir)

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

Készült 800 példányban

Köz hír

2016 Március
82/2

Felelős kiadó
Csányi Norbert

Felelős szerkesztő
Kun Levente Alex

Főszerkesztő
Csenki MenniFog Lilla

Főszerkesztő helyettes
Pornói AzÖtödik Dóra

Rovatvezetők
Ipcsecs MagyarulTöltsemLe? Noémi
Papdi Megmentő1 Tamás
Pornói HarmincPlusz Dóra

Tördelőszerkesztők
Greffer NemKözösködünk Kinga
Ipcsecs MindigTelepít Noémi
Molnár Hős Petra
Tüdős LastMinute Bálint

Olvasószerkesztők
Borsos Igazán Anna
Dózsa Küldhetnék Eszter
Kóczyán Egyszer Ferenc
Madácsi Harmadik Réka
Zsubori Nevet Eszter
Dajka JajADinamika Gábor

Képszerkesztő
Mocsányi MindenholOtt Réka

Grafika
Orbán Gergely Dávid
Zsubori 23:59 Eszter

Szerzők
Cseh MathCadTudó Tamás
Csenki JajASzakosZh Lilla
Dózsa EzNem... Eszter
Fehér Tömörítve Bálint
Fölföldi JóStílus Konrád
Ipcsecs Eliminal Noémi
Kalóz WandererAvató Viktória
Kicsi MindigFinom Hajnal
Munkácsi RosszÚticél Kristóf
Papdi MindentCsinálok Tamás
Pornói MindMeghalunk Dóra
Puskás Beugró Eszter
Strausz Sztrájkoló Péter
Székely KisRóka Tünde
Tüdős MaratoniÜlés Bálint

Hírek

► Kifizetési időpontok

A 2015/16. tanév tavaszi félévében a hallgatók számára havonta folyósított ösztöndíjak esetében a kifizetési időpontok az alábbiak:

- május havi juttatások kifizetési időpontja
2016. május 10. (kedd)
- június havi juttatások kifizetési időpontja
2016. június 10. (péntek)
- július és augusztus havi juttatások kifizetési időpontja
2016. július 8. (péntek)

► Időközi tisztújítás eredmény

A BME Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar Hallgatói Önkormányzat időközi tisztújító szavazásának eredményeként az alábbi hallgatók kerültek a meghirdetett posztokra:

Juttatás-és térítési felelős: Bakos Klára
Kollégiumi felelős: Ozorai Alex
Kommunikáció felelős: Pekár Zoltán
Közéleti felelős: Morovián Márton
Rendezvényfelelős: Bencsik Ambrus
Tankörfelelős: Fehér Tamás

Jó munkát kívánunk!



Mély fájdalommal tudatjuk, hogy oktatónk, **dr. Bokor Zoltán** tragikus hirtelenséggel elhunyt. Emlékét örökké megőrizzük.



► Logisztikai csapatbajnokság

Idén harmadik alkalommal rendezte meg a Nagyvállalatok Logisztikai Vezetőinek Klubja Közhászú Egyesület az országos szintű csapatbajnokságot a felsőoktatási intézmények nappali tagozatos, logisztikát tanuló hallgatói számára. A verseny célja, hogy a logisztikára nem csak egyszerű hivatásként tekintő, kiváló tehetségű fiatalok bemutatkozhasanak a nagyközönségnek. A megmérettetésen indulóknak több fordulón át kellett megmutatniuk lexikális tudásokat, illetve gyakorlati szemléletükről, a csapatmunkájukról, a folyamatok gyors átlátásáról, valamint vezetői és innovációs készségeikről is tanúbizonyságot kellett tenniük. A Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar hallgatói idén is taroltak: a második helyezett csapat az AILÓGáció 3ME (Bóvári Franciska, Fehér Tamás, Novák Júlia, Szereda Natalja, Udvari Benjámin, felkészítő tanáruk: Lénárt Balázs), a harmadik helyezett pedig a Pirítós (Horváth Kinga, Juhász Bence, Kincsem Bence, Major Márton, Tichy Roland, felkészítő tanáruk: Bokor Zoltán). A Pirítós csapata egy másik kategóriában is jeleskedett, a Levegő Munkacsoport különdíját hozhatták el a kiemelkedően környezetbarát megoldásaiknak köszönhetően. Gratulálunk a verseny résztvevőinek!

1

Ennyi kereket hagy el egy
Modulo a Gárdonyi téren.

10

Ennyi évesek a combinok.

431

lépcső van a
Baross Gábor
Kollégiumban.

Újult erővel előre

Ismerős az érzés, mikor feladatok tömkelegét létszámhiány miatt kevesebb ember osztja el egymás között, és azokat kifogástalanul kell teljesíteniük adott határidőn belül? Az elmúlt pár hétben hasonló cipőben járt az öt főre redukálódott közlekkari Hallgatói Képviselőt, viszont az időközi tisztújító szavazás eredményeképpen az üresen maradt posztok is képviselőre találtak.

Ezzel párhuzamosan Németh Ákos és Tompos Balázs megüresedett Egyetemi Hallgatói Képviselői posztját új hallgatói képviselők töltik be, mégpedig Lövei Dorottya Rebeka és László István. Tökéletes hát az időzítés, hogy kettejük nevében Istivel, illetve a megújult közlekkari HK elnökével, Csányi Norberttel beszélgessünk.

Mi ösztönözte titeket arra, hogy jelentkeztek a Hallgatói Képviselőtbe?

Norbi: Már a középiskolában is részt vettem a diákönkormányzat munkájában. Az akkori DÖK-elnök körülbelül három év után lemondott posztjáról, így átvettem a helyét. Mivel ötéves képzésen vettem részt, még két évig én végeztem el az ehhez kapcsolódó teendőket. Mikor bekerültem egyetemre, az első évben nem akartam túlzottan belefolyni a közösségi életbe, hiszen elsősorban a tanulmányaimmal szerettem volna haladni. Másodévesként már vonzott a Mentor Gárdához való csatlakozás, de 2014. november végén kiírtak egy időközi kari hallgatói szavazást és úgy gondoltam, hogy kipróbálnám magam kommunikációfelelősként.



Isti: Engem is hasonlóan „szippantott be a rendszer”, ugyanis 10. osztályban már bekerültem a középiskolai közéletbe, ahol gazdasági elnöki, általános alelnöki pozíciókat töltöttem be. 2011-ben nyertem felvételt az ELTE Informatikai Karára, ahol a kezdetektől fogva tudtam, hogy szeretném folytatni érdekképviselői tevékeny-

ségemet. Tisztában voltam vele, hogy a közoktatás berkeihez képest ez más rendszer, de bátran néztem szembe az új kihívásokkal. A Hallgatói Önkormányzatban a Tanulmányi Bizottság titkára és később az Ellenőrző Bizottság oszlopos tagja voltam. 2014 szeptemberében a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar közlekedésmérnöki alapképzésére nyertem felvételt. A kezdeti motivációim alapján tudtam, hogy itt is folytatni fogom a közéleti tevékenységemet, bár az elején inkább másodévesként terveztem, hogy belekezdjek. De valamiért már az első évem tavaszán éreztem a késztetést, hogy jelentkezek a Képviselőtbe.

Milyen célokat tűztetek ki magatok elé és ezek közül mit sikerült elérni, mire vagytok kifejezetten büszkéek?

Norbi: Kommunikációfelelősként voltak olyan terveim, melyeket részben vagy teljes egészében sikerült megvalósítanunk. Az ST épületbe szerettem volna egy hirdető tévét telepíteni, de sajnos ez nem valósult meg. Ezen kívül még tervben volt egy új HÖK-ös honlap, amit mondhatni egyedül alkottam meg. Ez több hónapos projekt volt, ami egész jól sikerült végül. Persze lett volna még mit csiszolni rajta, csak közben átültem egy másik székbe. Az elnöki poszt egy egészen más dolog, ott a személy nem igazán tud olyan igazán kiemelkedő, a hallgatóság számára is látható eredménnyel szolgálni. Nekem most az a feladatom, hogy egy szervezetet irányítsak. Ami most kihívást jelent, az az új felállásban való együttműködés: megpróbálunk egy olyan szervezetet létrehozni, ami óriási lendülettel fog belekezdeni a munkába.

Isti: Első félévemtől kezdve kollégista voltam itt a Barossban, így már a kezdetektől megismerhettem a ház sajátosságait, szabályait. Korábban az ELTE Kerekes úti kollégium Hallgatói Önkormányzatának tagjaként beleláltam az ottani kollégium felépítésébe, működési hátterébe. Ezekből addóóan egyértelmű volt számomra, hogy a 2015 májusában tartott tisztújító kari hallgatói szavazáson kollégiumi felelős hallgatói képviselői jelöltként induljak el. Terveim között szerepelt a kollégium homlokzatának felújítása, amely a tervezési folyamaton már sikeresen átesett. Fontosnak tartottam az új tanuló kialakítását, ami az őszi félév vizsgaidőszakára sikeresen el is készült, és örömmel töltött el, hogy a hallgatók szívesen használták ezt a helyiséget is. Ennek a projektnek a folytatása, a régi tanuló bútorzatának felújítása is már folyamatban van. A posztom töltött időszakom talán legnagyobb horderejű projektje a kari kollégiumi felvételi szabályzat



megalkotása az Egységes Felvételi Rendnek megfelelően. Első ránézésre nem tudtam biztosan, hogy milyen mértékű lesz az egységesítés és mennyire tudjuk majd megtartani a sajátosságainkat, mivel a mi rendszerünk merőben eltért más kollégiumok elveitől képest. Hosszas ülőssorozatok után elégedetten zártam le ezt a projektet, mivel sikerült úgy kialakítani szabályzatot, hogy karunk és a hallgatók ebből nem szenvedtek semmiféle hátrányt. Így az eddigi elveken felül a külön rendezési csoportok létrejöttével sokkal jobban tudjuk jutalmazni a szorgalmasan tanuló hallgatókat, a kari közélet aktív szereplőit, és a nehezebb szociális helyzetben lévőket. Szerencsére lezajlott az első éles felvételi eljárás is az új rendszerrel, ahol kitűnően vizsgázott. Ez az, amire talán a legbüszkébb vagyok.

Az elmúlt pár hónapban több hallgatói képviselő is lemondott. Szerintetek hogyan befolyásolta/befolyásolja ez a közlekkari HK működését?

Norbi: November táján kezdődött el az egész, amikor két képviselő (a rendezvényfelelős képviselők egyike, valamint a kommunikációfelelős – a szerk.) körülbelül két hetes különbséggel lemondott posztjáról. Itt még könnyebben kezeltük a helyzetet, mert a posztján maradó rendezvényfelelős el tudta látni a feladatokat, a kommunikációfelelőshöz tartozó tevékenységeket pedig

kiosztottuk egymás között. Akkor keletkezett a zűr, amikor Tompos Balázs és Németh Ákos február elején lemondtak, hiszen két óriási tapasztalattal rendelkező emberről beszélünk, akiknek a hiánya érvágás volt a kari HK számára. Őket pedig a közéleti és a tankörfelelős követte. Szóval két húzósebb hónapunk is volt, mert ötünknek kellett ellátnia tizenegy ember munkáját, de végül mindent sikerült megoldanunk közös erővel. De jó érzés, hogy újból tizenegyen folytatjuk a munkát, így végre megint megtöltjük az irodát.

Isti: Nehéz időszak elé állította a közlekkar HK-t a lemondások sokasága, de úgy érzem, hogy nagyon jól szerepelt ebben a pár hónapban is a csapatunk, ugyanis maradéktalanul el tudtuk látni a Hallgatói Képviselőre háruló feladatokat. Az év megkezdéséhez szükséges gazdasági teendők elindítása, a tanulmányi ösztöndíjak osztása, pályázatok kiírása és még sok más, a félévkezdéshez elengedhetetlen teendő sem okozott gondot a képviselőnek. Mindenképp úgy vélem, hogy ilyen kevesen is képesek voltunk nagyon jól együtt dolgozni és elvégezni mindazt, amire a hallgatók felhatalmaztak minket.

Mi a véleményetek az újonnan megszavazott hallgatói képviselőkről, illetve mik az elvárásaitok velük és munkájukkal szemben?

Norbi: Végre mindannyian fellélegezhettünk, jó volt látni, hogy az iroda mindegyik székében ül valaki. Látom az újak szemében a lelkesedést, persze ezt majd idővel munkájuk fogja igazolni vagy megcáfolni. De most mindenképp az lesz a legfontosabb feladatuk, hogy elődeiktől átveve elsajátítsák, illetve kitanulják azokat az alaptevékenységeket, melyek posztjukhoz köthető. Hosszútávon pedig azt várjuk tőlük, hogy fejlesszék és javítsák a hozzájuk tartozó jelenlegi rendszert.

Isti: Mindenki érezni lehet a tettvágyat, de az ötleteik megvalósításához arra is szükség lesz, hogy a tevékenységi körükhöz tartozó bizottságokat megfelelően koordinálják, és ez a bizottság kellően együttműködő legyen, hiszen ezeket az elképzeléseket egyedül nem tudják véghezvinni. Egyébként teljes mértékben úgy látom, hogy nagyon jó csapat jött össze, bár nyilván még sok mindent kell elsajátítaniuk.

Németh Ákos és Tompos Balázs lemondásával téged és Dorkát delegált a HK az Egyetemi Hallgatói Képviselőbe (EHK). Milyen feladatokban kaptatok szerepet?

Isti: Az EHK-ba minden Kari Hallgatói Képviselő 2 főt delegál, ahol további referenci pozíciók vannak kijelölve. Mivel nincs annyi terület, mint amennyi képviselője van az EHK-nak, így mindenki első körben a saját szakterületének bizottságában munkálkodik, így Dorkának a szociális, nekem pedig a kollégiumi rész lesz számottevő. A kezdeti beilleszkedéssel egy időben a többi bizottság munkájába is bele kell rázódnunk, hiszen az a legjobb, ha minden területen otthonosan mozog egy egyetemi hallgatói képviselő és ezáltal hatékonyabban tudja ellátni a saját karának a képviselőtét.

Az EHK delegáltsággal együtt az is jár, hogy korábbi, a közlekkar HK-n belül betöltött posztjaitokat új hallgatói képviselőknél adjátok át. Milyen érzésed van ezzel kapcsolatban, mennyire tudod hasznosítani az itt elsajátított tudást és tapasztalatot az EHK-ban?

Isti: Fura érzés, hogy már nem az én feladatom lesz a kollégium ügyeinek intézése, hiszen az idő előre haladtával szívügyemmé vált ez a poszt, de biztos vagyok benne, hogy az utódom

is képes lesz teljes mértékben ellátni a kollégiumi felelőshöz tartozó teendőket. Természetesen nem szeretnék teljesen kivonulni a kollégiumunk ügyeiből, és Alex is minden segítséget meg fog kapni tőlem.

Norbi, te maradtál továbbra is a hallgatói képviselő elnöki székében, és úgy gondolom, jelenleg nem egyszerű a feladatod, hiszen a képviselő jelentős részét a frissen választott képviselők teszik ki. Hogyan tervezitek folytatni a munkát, mik a jelenlegi, és a távlati célok?

Norbi: Most elsősorban a feladatok átvételén és egy olyan csapat összerázásán lesz a hangsúly, ami később közös munkával rendkívüli fejlődést hoz majd karunk életébe. Vannak távlati célok természetesen, de mindenképp prioritást élvez most a hallgatói képviselők közös hangjának megtalálása és a teendők elvégzésének megtanulása.

PORNÓI
DÓRA



Út a közlekkarról a Rail Cargóig - interjú Dr. Farkas Gyulával

„A közlekedésmérnök-közgazdász diploma nagyon kedvező kombináció” – árulta el Dr. Farkas Gyula, aki 1991-ben felvételizett a BME akkori Közlekedésmérnöki Karára. Azóta a „vasúti ranglétrán” folyamatosan feljebb jutva, a MÁV után most a Rail Cargo Hungáriánál dolgozik vezető pozícióban. Karunk volt hallgatójával beszélgettünk a feladatairól, az egykori egyetemi munkásságáról, a jövőbeli lehetőségekről.

Közel két évtized telt el azóta, hogy Gyula lediplomázott, ennek ellenére így is rengeteg közös egyetemi témánk akad. Nagyon megőrül, amikor megpillantja a pecsétgyűrűt, és rögtön sztorizni kezd az akkori közösségi életéről, mikor megtudja, hogy a Köz hír még mindig létezik, és már a 40 éves születésnapját is megünnepeltük.

1996-ban, az utolsó nem kredites évfolyamként diplomáztam közlekedésmérnök szakon, vasúti mellékmodul, városi közlekedés szubmodul szakirányon. Ezt követően az akkori Közgázra felvételiztem posztgraduális képzésre, majd vizsztatérve az alma materhez, a BME Közlekedésgazdasági Tanszék PhD kurzusára jelentkeztem. A Műegyetemen eltöltött éveimre mindig örömmel gondolok vissza. Első félévben sajnos nem voltam kollégista, ami a közösségi életet illetően sok hátránnyal járt, ám utána nyolc és fél évig a Baross Kollégium falai közt éltem.

Mennyire ragadta magával a kollégista élet? Ha jól tudom, több területen tevékenykedett a tanulmányai mellett.

Rendszeresen jelen voltam a kari és egyetemi programokon, először csak mint résztvevő, majd később a szervezői oldalon is álltam. 1994-től három évig a BME szervezte az EFOTT-ot, ahol szervezőbizottsági tag voltam. A Köz hírnek több évig felelős szerkesztője, majd főszerkesztője lehettem. A kari hallgatói képviselő munkájából is kivettem a részem hat évig, sőt, az egyetemi hallgatói önkormányzat alelnöki, majd egy évig elnöki posztját is betöltöttem. Több éven keresztül a kollégiumi Iron Hook kupa főszerkesztője is voltam, mi voltunk az első háromszoros bajnokok ezen a focitornán (KEHHÖH), amire mind a mai napig büszke vagyok.

Ezek szerint rengeteg pozitív emlék köti a karhoz. Hol helyezkedett el a diplomák megszerzése után?

A Közlekedésmérnöki Karon és a gazdasági vonalon szerzett diploma birtokában 2002-ben elkezdtem dolgozni a Magyar Államvasutaknál, tehát ténylegesen a szakmában maradtam. A közel kilenc éves pályafutásomat projektvezetőként kezdtem, majd osztályvezető és 2006-tól értékesítési fősztályvezető lettem. Munkatársaimmal közösen kialakítottunk egy olyan informatikai rendszert, ami lehetővé teszi, hogy valamennyi

vasúti mozgást illetve pályavasúti szolgáltatást tudjunk regisztrálni, mérni és számlázni. Ez havi szinten több millió számlatételt jelentett, amivel nagyságrendileg évi 130 milliárd forint elszámolását valósítottuk meg. Ebben a projektben tudtam leginkább a PhD fokozat elméleti anyagát a gyakorlatba ültetni, kamatoztatni. Az egyetemre egyébként félévente visszajárok, hogy átadhasam tapasztalataimat a jelenlegi hallgatóknak. Mindemellett mint szakdolgozat és PhD disszertáció opponens, bíráló, államvizsga bizottsági tag és PhD-konzulens is tevékenykedem.



fotók: Rail Cargo Hungária

...Most pedig itt ülünk a Rail Cargo Hungária (RCH) székházában, az irodájában. Hogyan került ide?

2011-ben változtattam először és azóta is itt dolgozom. Az RCH a legnagyobb hazai vasúti áru fuvarozó társaság, körülbelül kétezer főt foglalkoztat, és 32-33 millió tonnát fuvaroz évente Magyarországon. 25 korszerű Taurus-mozdonyunk van, kilencezer teherkocsit üzemeltetünk nap mint nap. Az elmúlt évek alatt három pozícióban próbáltam ki magam: voltam értékesítési menedzser, üzemviteli koordinációs vezető, jelenleg pedig a vasúti kapcsolatok vezetője vagyok.

Mit foglal magába ez a beosztás?

A társaság hosszútávú, stratégiai, nagy jelentőségű és komplex feladatai ellátásáért, valamint a jövőbeni ügyekért vagyok elsősorban felelős. Például megvitatjuk, hol kellenek nagyobb infrastrukturális fejlesztések vasútvállalati oldalról, vagy éppen milyen vágányzárakra kell felkészülni az elkövetkezendő időszakban, és milyen kerülőutakon tudunk helyette közlekedni. Az ehhez tartozó gazdasági, kompenzációs témakörök is ehhez a feladathoz tartoznak. Irányítom a vasúti pálya igénybevételéhez tartozó vállalati szabályozási kérdéseket és a vállalati stratégiai döntések előkészítésében is részt vállalom. A nagy fuvarozatók – mint például a Mol, vagy a Dunafer – részére lobbianyagokat készítünk, mert célunk, hogy a vasúti közlekedés részaránya – és ezáltal a társaságunk is – növekedjen. Természetesen nagyon előnyös számunkra, hogy az európai uniós közlekedéspolitikát a vasutat részesíti előnyben. Ezen kívül még kapcsolatot tartok az egyetemekkel, főiskolákkal, illetve kézből tartom a K+F feladatokat. Nem utolsó sorban pedig a MÁV-val, a GYSEV-vel és a Vasúti Pályakapacitás Elosztó Kft. vezetésével is napi szinten kommunikálok. Azt mondhatom, hogy a munkám nagyon változatos és sokrétű, egyáltalán nem lehet itt unatkozni. Minden percben multitask rendszerben kell dolgoznunk.

Miben lát különbséget a korábbi és a jelenlegi munkahelye között?

Az RCH egy osztrák tulajdonú társaság (Rail Cargo Austria vásárolta meg 2007-ben és a Rail Cargo Group tagja), ennek előnyeit érezzük a mindennapi munkánk során is. Nagyon fontos a cégen belül a nyelvtudás, az angol, mint világnyelv és a vállalaton belül természetesen a németre is szükség van. Viszont meg lehet lenni ez utóbbi nélkül is, ezt mi sem bizonyítja jobban, mint hogy én sem tudok németül. Helyette inkább az orosz használok, ha épp arra van szükség. A közlekedésmérnökikar által adott szakmai alapokra támaszkodva és alapvető számítástechnikai ismeretekkel, nyelvtudással a jelenlegi munkakörömben jól érzem magam. Kihívásokkal minden nap találkozunk, éppen ezért rendkívül izgalmas és előremutatónak bizonyul ez a tevékenység.

Megéri a vasútra szakosodni? Mit javasol a szakirányválasztás előtt állóknak?

Aki vasúti szakirányon gondolkodik, úgy vélem, nagy jövő előtt áll. Egyrészt azért, mert nagyon hiányzik az utánpótlás, így aki ezt a területet választja, az könnyebben tud előrelépni ezen a területen. Másrészt a vasút az EU közlekedéspolitikája miatt folyamatosan fejlesztés alatt áll és elég jó ösztönző rendszerek vannak a cégeknél. A vállalatunk versenyképes fizetést tud biztosítani a megfelelő szakmai tudásért cserébe. Viszont fontos, hogy szeressük azt, amit csinálunk, így csak akkor válasszátok ezt az irányt, ha napi 8-10 órát szeretnétek ezzel foglalkozni. Nem szabad megijedni a jelenlegi helyzettől, mert négy-öt év múlva látványos fejlődésnek indul ez az ágazat, és van benne perspektíva.

Ön már szakmai tapasztalattal a zsebében került a Rail Cargo-hoz. Friss diplomásként milyen esélyekkel juthat be ide valaki?

Akinek megvan a megfelelő nyelvismerete, szaktudása, tud kommunikálni, agilis és rugalmas, azokat szeretettel várjuk! A Rail Cargo Group működési területe, akárcsak a cégcsoport kapcsolatrendszere és piaca folyamatosan bővül. A társaság jelen van Olaszországban, Szlovéniában, Horvátországban, Bulgáriában, Romániában, Csehországban, Szlovákiában, Németországban és Ausztriában. Nem csak itthon, hanem akár az RCG cégcsoport valamely külföldi vállalatánál is

elhelyezkedhetnek a friss diplomások. Minden évben hirdetünk hat-nyolc gyakornoki helyet, így ha valaki tényleg a nyüzsgő életet szereti, a vasúti árufuvarozás az ő területe – akár kereskedelmi, vagy üzemeltetési oldalon. A gyakornokok először hat hónapot itthon, majd hat hónapot Bécsben töltenek, aztán újból fél évet itthon és ezután jelentkeznek értük cégcsoporton belül. A pályázati lehetőséget májusban hirdetjük ki és a részletek természetesen eljutnak a Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Karra és a tanszékekre.

Mit tanácsol a jelenlegi fiatal közlekkaros kollegináknak és kollégáknak?

Elsősorban járjatok be azokra az órákra, amik tényleg érdekelnek titeket! Találjátok meg azt a baráti közeget, ahol jól érzitek magatokat, hiszen a kapcsolati tőkére egész életetek során szükségetek lesz. A közösségi programokat, a sportolást és a kulturális tevékenységeket is nagyon fontosnak tartom. Az egyetemista évek azok, amiket a leghabzsolóbban tud megélni az ember, ilyenkor tudja megalapozni – vagy akár meg is valósítani – az álmait. A munka világában elengedhetetlen a nyitottság – nem szabad „begyöpösödni”! Próbáljátok meg mindig a másik véleményét kikérni, meghallgatni – amit persze nem mindig kell elfogadni, csak igyekezzetek beépíteni a saját elgondolásotokba. A mai munkakörnyezetben ezeket mind elvárják a munkáltatók. Ne féljete az új kihívásoktól, inkább keressétek

azokat és legyetek rugalmasak. Emlékszem, hogy régen a rajzbeadások előtti éjszaka mindenki ébren maradt, hogy befejezze a géprajzot. Nos, ez a munka világában sincs másképp: vannak olyan nagyobb szabású feladatok, amikor estig bent kell maradni az irodában. Mondhatjuk úgy is, hogy az egyetem ilyen téren jó „edzésnek” számít. Mindenhez optimistán kell hozzáállni. Ha valaki nem így gondolkodik, elveszett ember. Egyszóval: élvezzétek ki az egyetemi életet, szórakozzatok, de ne hagyjátok ki azokat a szellemi műhelyeket, melyek a jövőtöket alapozza meg, és a gondolkodásotokat formálja.

Köszönöm az interjút! További sikereket kívánok a Kar hallgatói nevében!

Az interjú hamarosan videó formájában is megtekinthető lesz a Kar honlapján és Facebook-oldalán.

DÓZSA
ESZTER



A velencei embermozgató

Még messze van a nyár, de már csak a félév túlélése szempontjából is érdemes a vizsgaidőszak utáni nagy nyaralásokra gondolni. És ha már utazunk, miért ne lehetne összekapcsolni a pihenést a szakmázással? Velence erre kitűnő hely: nemcsak az ódon város hangulata tudja rabul ejteni karunk egyszeri hallgatóját, hanem egy itthon kevésbé ismert közlekedési eszköz, a people-mover is.

► Velencei álom

Velence nem szokványos város, hiszen két jól elkülönülő részből áll: a szárazföldi Velencéből és az óvárost magában foglaló Velence-szigetből, melyeket egyetlen, a vonatok, buszok és autók közlekedését szolgáló híd köt össze.

A település a világ egyik leghíresebb városa, emellett stratégiai fontos elhelyezkedése miatt a Veneto régió központja, és egyike Európa gazdaságilag legerősebb térségeinek. Nemzetközi ismertségének köszönhetően az idegenforgalma kiemelkedő jelentőségű: évente 15,5 millió turistát vonz, így - bár vegy-, alumínium- és hajóipara, valamint a kikötője is meghatározó - a 271 ezres lakosság közel 46%-a a turizmusban dolgozik. Ennek, és az oktatási intézményeknek köszönhetően az óvárosba 47 ezer dolgozó és 16 ezer diák ingázik minden nap.

A település vezetésének egyik fő célja az lakók életminőségének, valamint a Világörökség részét képező épített környezet védelmének garantálása. Ez már a jelenlegi forgalom mellett is körülményes, de a helyzetet tovább nehezíti az egyéni közlekedés eszközeinek, az autók használatának a velencei Városi Mobilitási Terv előrejelzése szerinti évi 4%-os növekedése.

Az óvárosba irányuló - és ott egyébként is bajosan közlekedő - gépjárműforgalom lekötésére több parkolót is építettek, ahonnan tömegközlekedési eszközökkel lehet megközelíteni a centrumot. Ezek egyike a Tronchetto szigetén fekvő, nagyjából 4000 autó és 500 busz befogadóképességű létesítmény. Innen a városmagot

elinté csak vízbusszal, autóbusszal, vagy gyalog lehetett elérni, azonban ezek kapacitása, gyorsasága, illetve kényelmi szintje hagyott kívánni valót maga után, így más megoldás után kellett nézni.

► Megoldás: acélsodrony

A probléma orvoslására a több évtizedes huzavonát követően Velence döntéshozói 1996-ban egy people-mover építése mellett tették le a garast. Az eredetileg 16 milliárd euróra becsült költségeket részben a városi tulajdonban lévő AVM S.p.A közlekedési társaság, részben pedig az olasz állam állta volna, azonban - az előre nem látható munkák és csúszások miatt - végül a büdzsé 22 milliárdosra hízott. Így csak 2010-ben vehették használatba az utasok a Tronchetto és a Piazzale Roma közötti 853 méteres pályát, amely a húsz perces gyaloglást mindössze háromra rövidíti le.

Hogyan is kell elképzelni a people-mover? Körülbelül, mint a Budavári Siklót: a vonalon alkalmazott két kocsi a „sínek” között vezetett acélsodronyok mozgatják ingázásban, és bár a járművek fedélzetén nincs vezető, a kocsik mozgását a tronchetti végén található központból irányítják. A Siklóval ellentétben itt nem két vágány szolgál a közlekedésre, hanem csak egy. Ez a vágány a földfelszínhez képest hét méteres magasságban van, ezért egy olyan közbelső állomás kialakítására is szükség volt, ahol a kereszteket biztonságosan le lehet bonyolítani. Ez az állomás a Marittima, ahol a vasútra és nemzetközi hajókra is át lehet szállni.

A járművek a zajszennyezés csökkentése érdekében gumikereken gurulnak a két párhuzamos acélplatformon. A „sínek” belső oldalán futnak a kocsik vezetőkerékei, ezáltal kanyardáskor is stabil a pályakövetése. Szintén különbség a budapesti rokonához képest, hogy a vonal - mivel egy tengerből közepén található - nem győző le lényeges magasságkülönbséget, így a legnagyobb emelkedése csak a tronchetti hídra felvezető 6,2 ezrelék.

A kocsik összesen 200 embert tudnak szállítani egyszerre. Ez a hét perces követéssel számolva körülbelül 1700 embert jelent óránként egy irányba, azonban a vonalat csúcsra járatva a kapacitást akár 3000 fő/óra/irány értékre is fel lehet tornáztatni. Mivel vezető nem található a járművek fedélzetén, így az utasvédelmet a ki- és beszállók szétválasztásával, és a kabin ajtóival szinkronban nyíló üveg peronkapuk használatával biztosítják. A tervezéskor gondoltak a mozgásukban korlátozottakra is: a kocsik fel vannak készítve a kerekesszékesek szállítására, a megállóba pedig mozgólépcsők és liftek visznek fel.

Hogy kell-e itthonra is ilyen közlekedési eszköz? Ezt döntse el mindenki, akit már mozgatott valaha is a people-mover.

**STRAUSZ
PÉTER**





Versenypályás életérzés megfizethető áron

Manapság sok lehetőség van fejleszteni a vezetési tudásunkat, számtalan autós és motoros vezetéstechnikai tréningen lehet részt venni. Ilyen kurzusokon megtanulhatjuk a mesterfogásokat, és elsajátíthatjuk azt a tudást, ami a mindennapi biztonságos vezetéshez kell. A megszerzett tudás gyakorlására viszont kevés lehetőség kínálkozik, mivel a közlekedésben nem célszerű jávorszarvas teszthez hasonló manővereket végre hajtani. Csüggedni nem szabad, aki keres, azért talál! A következőkben autós és motoros részről is szerepel példa olyan zárt pályás verseny sorozatokról, ahol a versenyzési vágyat ki lehet élni biztonságos körülmények között.

Bármilyen cél is vezérel minket, csalódnunk nem fogunk. Helyesbítve mégis fennáll ez a veszély, mert bizony a stopper könyörtelen bírja. Pontosan tükrözi a vezetési tudásunkat, mert egyenesen nem nagy kihívás gyorsan menni. Ellenben egy technikás, kanyargós pályán látszik a körülmények hányadán áll tudásunk a valóságban. A lényeg pedig, hogy nem kell több évtizedes ösztöndíj összegyűjtése hozzá, alacsony költségvetésből is ki lehet hozni a hobbi versenyzést a kategóriák kiírása miatt.

Az autós versenyek világába az FRT.HU Klubnap és Sporganizer Kft. vevőtálalkozó nevű rendezvény ad betekintést. Ez egy programsorozat, havonta rendezik meg. A helyszín nem változik, mindig a kiskunlacházi repülőtér betonja ad otthont a versenyeknek. A pálya teljes hosszában zárt és biztosított valamint profi időmérés is ki van építve. A kategóriák szabályainak hála sokféle autóval rajthoz lehet állni, a széria Ladától kezdve az összerakéshajtású autókra át akár turbós versenygépekkel is.

A hangulat pedig garantált, mind pilótaként mind látogatóként. Ha még nincs is versenyzésre alkalmas autó, akkor is érdemes kinézni. Bizony gyakran lehet ritka autókba botlani, és azért nem mindennap lehet látni egy Subaru

Impreza WRX ST-t pálya tempóban körözni. Kicsit nyitottabb autóimádók pedig biztosan jól el tudnak beszélgetni a többi autóssal. Itt nincs zárt, elkerített bokszutca, karnyújtásnyira oda lehet menni az autókhoz és megcsodálni őket, vagy néhány kérdést intézni a versenygép tulajához.

A kulcsszó pedig pár mondattal korábban hangzott el: versenyzésre alkalmas autó... Természetesen álmodozni szabad, kellenek a kitűzött célok, de térjünk vissza a realitás talajára egy kicsit! Nem kell akár több száz lóerő, sperr difi, tolós váltó, egy sima egyszerű 1200-es zsigulival is lehet kiválóan versenyezni. Sőt, az alapokat talán ezen lehet a legjobban elsajátítani, mert nincsen tele csupa három betűs elektronikával, a fék és futómű itt még egészen más fogalmat jelentett. Nem utolsó sorban, ha nem adja ki az ív, olcsón meg lehet javítani. Ha pedig tovább szeretnénk lépni, a teljesítménynövelés rögzös ösvénye már ki van taposva előttünk. Számtalan jó tanácsot és bevált megoldást lehet az interneten találni. Attól pedig nem szabad félni, hogy régi autó biztos tönkre megy, javításuk egyszerű, ha pedig a pályán menet közben történik valami abból általában össznépi program alakul ki. Vagyis ha a versenytársak látják, hogy gond van, odagyűlnek az emberek

és készségesen segítenek alkatrészrel vagy szakértelemmel. Természetesen nem szükséges Ladával kezdeni, de költséghatékonyság szempontjából ez a legjobb.

Még ha nem is ragaszkodunk a versenysorozathoz, akkor is találhatunk olyan eseményeket ahol a zárt pálya, és a szükséges biztonsági feltételek adottak. Itt kedvünkre autózhatunk, gyűjthetünk tapasztalatot és nem utolsó sorban jó szórakozási lehetőség is. Ilyen esemény a tököli rally edzés, ahol a volt katonai reptér betonjain róhatjuk a köröket, tesztelhetjük az új beállításokat. Ezt az eseményt többször is megrendezik az évben, viszont időmérés nincs, itt a szórakozás az autózás, esetleg tesztelés a lényeg.

De a felsorolt példákon kívül sok lehetőség van ahol széria vagy széria közeli autóval lehet nevezni. Továbbá nem feltétel komoly versenyzői licenz, csak egy bukósisak szükséges és az, hogy az autónk általános műszaki állapota megfelelő legyen! Ezért érdemes böngészni az internetet, a versenynaptárakat, figyelni a kiírásokat. A kategóriák között rendszeresen van olyan, ahol nem csak bukócsöves komoly versenyautóval tudunk részt venni, hanem az átlag autó is megfelel.

Hasonló lehetőség a kétkerekűek világában is adott. Bár a feltételek és a körülmények „kicsit” szigorúbbak. Ettől függetlenül van mód és alkalom nyílt napok helyett zárt pályán, versenykörülmények között időméréssel körözni. Jogosan vetődhet fel a kérdés, mivel jobb ez, mint egy nyílt pályán, meg egyáltalán minek pályára menni, ott a Mátra vagy Dobogókő... Itt az előzőekhez hasonlóan az igazi versenyhangulatot és a biztosított körülményeket hoznám fel indokként. Egyik fontosabb, mint a másik, de főleg motorkerékpárok esetén kardinális kérdés a bukótér! Az egyik legkézenfekvőbb verseny sorozat a MAMI Kupa. Az FRT.HU-s rendezvényhez képest annyi az eltérés, hogy az egyes alkalmak helyszínei sorra változnak, és versenypályák adnak neki otthont. Itt is több kategóriában lehet versenyezni, viszont az egyes osztályokban nagyon elszállhatnak a költségek még egy Simson kategóriában is! A leginkább pénztárca barát megoldás az MZ Kupa, vagyis az a kategória, ahol teljesen gyári motorokkal versenyeznek.

A kategória célja, hogy kis költségvetéssel is rajthoz lehessen állni, ezért nem engednek semmi féle módosítást, csupán villa merevített és a katonai kivitel emelt kipufogóját. Versenykész paripa rajthoz állítása pedig olcsón kihozható, egy papír nélküli alap motort az internetről pár tízezer forintért ki lehet fogni. A versenyre való felkészítés pedig akár abban is kimerülhet, hogy levesszük a lámpákat, a műszereket és a sárvédőket. Ezután viszont a nadrágot fel kell kötni, mert a verseny alatt - leginkább az élbolyban - vérre menő csata folyik.

A biztonság kérdése a kétkerekűek esetében igazán fontos. A versenypálya adta biztonsági környezet azért lényeges, mert ha hibázunk, akkor jó eséllyel csak a bukótérben pihenünk meg és nem valamelyik köztéri műtárgyon. Ha pedig a törik az MZ, a javítással nem lesz gond, mivel minden garázsban találni hozzá alkatrészt. Viszont a versenyzés, és alapvetően a motorozás költségesebb része a ruházat. Ezt ellenőrzik is gépátvételnél, persze realitás talájn maradva nem kenguru bőr MotoGP-s ruhát várnak el. Az előírás minimum kétrészes bőrruha, protektoros bőrkésztyű és motoros csizma. Továbbiakban fontos



a jó minőségű bukósisak és a gerincprotektor. A bukónál célszerű adni a minőségre, csak pár törésteszttel kell megnézni és lehet látni, hogy a silány minőségű sisakoknak mik a hátrányai... Mondhatnánk, hogy nem olcsó mulatság, akár túl is léphetik a motor árát! De gondoljunk bele, ha bármilyen hiba csúszik a számításba, akár saját, akár önhibánkon kívül, ez a ruha véd csak meg minket! Lényeg, hogy vigyázzunk magunkra, mert itt nincs körülöttünk kasznit.

A kupasorozat, és talán a technikai sportok másik lényeges eleme a hangulat. A versenypályán egymás és az idő ellen küzdenek a versenyzők, viszont amint lejönnek a pályáról, egészen megváltozik a hangulat. Persze kivételek mindig vannak, csak emberből vagyunk, de a sportszerűség azért még megmaradt, ha például technikai probléma lép fel, segítségre lehet számítani. A cikk írása közben a motoros versenysorozat hivatalos oldalán pár információt keresve bukkantam egy pont ide vágó bekezdésre, az egész és nem csak a keletnémet motorokkal való versenyzés lényegét foglalja nagyon jól össze. „Az MZ-s versenyzők csapata nagyon sok féle em-

berből tevődik össze. Szinte minden korosztály képviselteti magát, nagyon sok tehetséges fiatal és jó néhány visszatérő hajdani motorversenyző bajnok van köztünk. Csak két név az eddigi mezőnyből: Rosivall Ágoston anno köztünk kezdte el a motorversenyzést, 2013-ban pedig Kispataki Viktor csatlakozott a bajnoksághoz. A sokszínűségnek köszönhetően sokat tanulunk egymástól a vezetéstechnikától kezdve a motorok finomhangolásáig, szereléséig - és közben még jól is érezzük magunkat. Nálunk nem a sisakod ára számít vagy a bőrruhád márkája, hanem hogy mit hozol ki magadból és a gépedből.” Tehát ezekben a körökben nem csak vezetésben, de szakmailag is sokat fejlődhetünk, mert versenykörülmények között a legváltozatosabb problémákba fogunk ütközni, és így lehet a legjobban, az utolsó csavarig megismerni az autónkat. Emellett a saját határainkat is megismerhetjük: főleg a motorkerékpár versenyzés olyan fizikai terhelést jelent, hogy arra akár edzeni is szükséges lehet. De csak egy kicsit más példát említve, léteznek 24 órás versenyek ahol szintén lehetőség van „civilként” indulni. Ez a fajta verseny pedig végképp próbára teszi mind a pilótát, mind a gépet. Amint belekapcsolódunk ebbe a világba, akarva akaratlanul is új embereket ismerhetünk meg. Úgyis kelleni fog egy hiányzó szerszám, ami a szomszédnál pont van, vagy több napos rendezvények esetében esténként biztosan beindul a szakmázás. Ha csak időnként látogatunk ki a versenypályára gyakorolni, szórakozni, erre is megfelelőek a felsorolt események. A mért köridőkn pedig láthatjuk, mennyire vagyunk profik. Természetesen a számokkal nem lehet vitatkozni, egy erősebb autó le fog minket körözni. A fontos viszont az, hogy magunkhoz képest milyen időt futottunk, mennyit javítottunk a köridőnkön.



FEHÉR
BÁLINT





Pihenünk vezetés közben - Messze van még?

GPS, TMC, ACC, ALC – Sorolhatnánk még a hárombetűs rövidítéseket, egy cikket meg lehetne velük tölteni, de önmagukban nem túl izgalmasak. Ezek a rövidítések ezernyi társukkal együtt az autós utazások jövőjét határozzák meg. Hogy miért? Ma még többnyire kell egy sofőr ahhoz, hogy az autónk eljusson A-ból B-be, de a hárombetűs rövidítések mögött megbújó technológia készen áll arra, hogy kivegye a sofőr kezéből a kormányt.

► Nagy a nyomás

Biztosan sokan gondolják úgy, hogy az elektronika sterilizálja az autózás élvezetét, redukálja azt. Mind ismerjük a „rég jó dolgok” iránti ragaszkodást, de a közlekedést, a járműipart rengeteg olyan tényező befolyásolja, amik a folyamatos fejlődésre, előre menekülésre ösztönzik az iparágat. A környezetvédelem, az olajár, a baleseti statisztikák és az új technológiai vívmányok mind nagyon komoly befolyással bírnak, de a rengeteg tényező által befolyásolt fejlődési irány bizonyos területeken visszalépéssel is jár.

A legvitatottabb terület az elektronika szerepe az autóiparban. Mit szabad az elektronikára bízni, mit nem, mennyi befolyással bírjon, végtelen mennyiségű kérdést lehetne föltenni ezzel kapcsolatban, de ha körbenézünk, alapvetően a hétköznapijaink is félig-meddig az elektronika irányítja, és ha erre képes, miért ne lehetne képes az autónkat is vezetni? Nagyon régóta léteznek vezetéstámogatási rendszerek, emberi aggyal felmérhetetlen mennyiségű pénzt öltek világszerte ezeknek a megoldásoknak a fejlesztésébe, és ennek köszönhetően mostanra eljutottunk arra a pontra, hogy a technológia gyakorlatilag készen áll átvenni az uralmat az autónk fölött.

► Lépésről lépésre

Talán az egyik legelső kényelmi megoldás volt a tempomat. Évtizedekkel ezelőtt ugyan még bőven a mechanikus gázpedál időszakát éltük, akkoriban kizárólag a gázbowdenen keresztül

lehetett befolyásolni a sebességet, de ma az alsó kategóriákat leszámítva az elektromos gázpedál a jellemző, ezekben az autókban a sebességtartó automatika már csak az elektronikába nyúl bele, néhány byte változtatásával befolyásolja a jármű sebességét. A fejlődés lépcsősi talán a tempomat esetében követhető a legjobban. Először még csak sebességtartásra volt alkalmas, arra is csak meghatározott sebességhatárok között (általában 30 km/h fölött), majd megjelent az adaptívítás, amikor a sebességtartó automatika az éppen előtte haladó jármű sebességéhez igazodik, majd ha az kitért az útból, visszaáll az előre meghatározott tempóra. Alapjaiban ez a rendszer él ma is, a kezdeti 60-80 km/h-s alsó működési határ ma már eltűnt, a legtöbb esetben akár 0-ra is tudja fékezni az autót az elektronika, ahonnan újra fel is tud gyorsítani. Ehhez persze automata váltó szükséges, manuális váltó mellé ez az extra a legtöbb esetben nem rendelhető.

A pedálok kezelését tehát ma már könnyedén átveszi az elektronika, de nem mehetünk el szó nélkül a veszélyhelyzetek mellett. Alacsony sebességkülönbséget könnyedén lekezel az elektronika, nagy különbség esetén azonban egész más reakcióra van szükség az autó részéről. Egy hirtelen akadály, amit nem látunk előre, egy baleset miatt kialakult dugó köd esetén vagy akár egy lassan haladó kamion is jelenthet olyan akadályt, amit jóval korábban kell észlelni, mint egy minimálisan lassabb autót előttünk. Ma már ezekre a helyzetekre is megvannak a megfelelő szenzorok, kamerák, amik nem csak akkor működnek, ha a sofőr átadja az irányítást, hanem

folyamatosan figyeli az utat. Mivel messzebbre lát, és az elektronika sokkal gyorsabban reagál, minthogy az információ elérné a járművezető agyát, majd onnan a lábát, hatékony balesetmegelőző szerepe van az ilyen rendszereknek. A kezdetekben persze nem ment minden simán, az egyik nagy német autógyár beharangozta a vészfékező rendszer bemutatóját a szaksajtónak, majd éles helyzetben hatalmas bukás lett a bemutató vége, ami miatt el is tölték a megjelenést 1-2 évvel. Ennek ellenére a technológia ma már kapható, magasabb sebességnél és városban is hatékonyan tud működni. Utóbbi esetben már a gyalogos-felismerés is megoldott probléma, amivel sok figyelmetlenségből eredő gázolás kerülhető el.

► Kanyarodni is kell

Az autonóm közlekedéstől még igen messze lennénk, ha csak a sebességet és a fékezést tudnánk befolyásolni, de ahogy a pedáloknál, a kormánynál is az elektromos kormánymű hozta a megoldást a problémára. A hidraulikus rásegítéssel szerelt autókkal ellentétben az elektromotor akár önállóan is tudja forgatni a kormányt, így tulajdonképpen csak a megfelelő elektromos jelre van szüksége ahhoz, hogy önállóan tudja kormányozni az autót. Ez eddig viszonylag egyszerű is lenne, de azt a bizonyos elektromos jelet elő is kell állítani, ami már nem annyira triviális. Először csak a sofőr hibáinak a kiküszöbölése volt a cél, így született meg a sávtartó automatika.

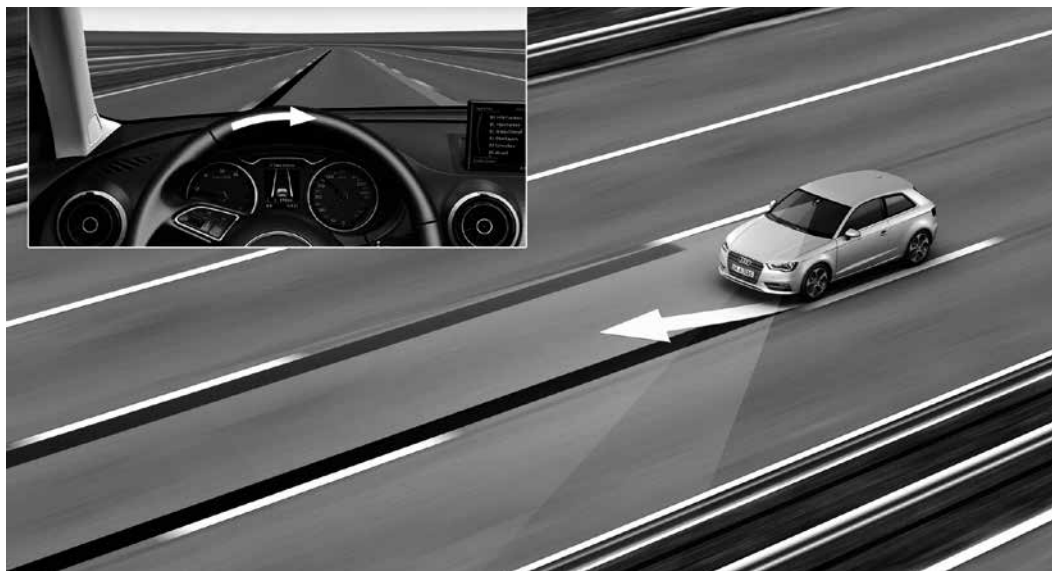
Kamerák segítségével figyeli az autó a felfestést, az út szélét, és folyamatosan elemzi a beérkező képet. Ehhez persze kell az is, hogy egyrészt legyen felfestés az adott útszakaszon, másrészt annak a minősége is megfelelő legyen. Egy ilyen rendszer csak megfelelő körülmények esetén tud 100 %-os biztonsággal működni, de ahogy fejlődnek az eszközök, úgy lesz egyre kevésbé zavar érzékeny, úgy fog egyre jobban működni gyengébb minőségű utakon is. A kormánymű a beérkező jel alapján érzékeli, ha közelítünk a sáv széléhez, és finoman visszakormányozza az autót a sáv közepére. A mai megoldások még pár perc után hangos jelzéssel adják vissza a sofőrnek az irányítást, ha azt érzik, a sofőr keze nincs a kormányon, de a megoldás természetesen önállóan is tudna működni.

Főleg, ha hozzávesszük a holttér figyelő rendszert is, ami a szomszédos sávokat figyeli. Alapértelmezetten ez a sofőr tájékoztatására szolgál, hogy van-e mozgó tárgy azon a területen, amit a tükörben nem lát, de ez felhasználható arra is, hogy az autó maga eldöntse, válthat-e sávot például előzés, vagy kanyarodás céljából.

► Megy, kanyarodik, mi kell még?

Eljutottunk oda, hogy az imént ismertetett rendszerek segítségével az autók már nem csak önállóan tud gázt adni, de önállóan tud kanyarodni, sávot váltani is. De ez önmagában még nem elég. Az útszéli jelzések, a jelzőlámpák felismerése is ugyanolyan fontos, minthogy az autó saját maga kezelje a gázpedált. Az útszéli táblák felismerésére már van működő megoldás, az adaptív tempomat a sebességkorlátokat rendesen le is tudja kezelni, és a többi tábla felismerése is csak az adatbázison, illetve a táblákat figyelő kamera érzékenységén múlik. A lámpák felismerése sem probléma, ott az egyetlen nehézséget a megállási pont megtalálása jelentheti, de megfelelő felfestések mellett ez sem gond. Városi használat mellett a gyalogátkelők kezelése lehet elsődleges, a gyalogátkelőt jelző tábla felismerése mellett azt is fel kell mérni, van-e gyalogos az átkelő környékén. A meglévő kamerák segítségével ez is megoldható, de egy újabb fontos biztonsági kérdést jelent ez a téma.

Aztán persze jönnek az apróságok, amik a közlekedési képességhez nem feltétlenül adnak hozzá, de vagy a kényelmi faktort, vagy a hatékonyságot nagyban növelik. Az egyik legokosabb



dolog inkább az utóbbi kategóriába esik. A navigáció bekészített utasításai alapján a kormánymű, a váltó és a motorvezérlés fel tud készülni a következő útszakasz jellemzőire, így egy élesebb kanyar, vagy emelkedő előtt a váltó automatikusan alacsonyabb fokozatot készít be, és a kormány sem hirtelen idézi elő az irányváltást, sokkal finomabban tudja lekövetni az út ívét.

A másik hasznos, és egyre inkább előkerülő kényelmi extra a parkolási asszisztens. Elsőként a párhuzamos parkolóhelyre beállítás volt nagy vívmány, ahol a sofőr a kormányt nem, csak a pedálokat és a váltót kezelte az autó utasításai alapján, de ma már ugyanez a rendszer képes a merőleges parkolásra is. A parkolókamerák és radarok segítségével nehezebb szituációkat is könnyedén megoldhat így az autó.

► Közösen könnyebb?

Végignéztük, hogy milyen vezetéstámogató rendszerek léteznek ma, amik összességének a segítségével a sofőr tulajdonképpen kiváltható. De az egész sokkal egyszerűbb és hatékonyabb lehet, ha az autók nem mindent saját maguk akarnának megoldani, hanem a környező járművekkel kommunikálhatnak. Ehhez persze kell egy egységes kommunikációs rendszer, amit nem egyszerű megvalósítani, de a végeredmény

komoly előrelépést hozhatna. Folynak a kísérletezések ebben az irányban is, született ötlet arra vonatkozóan, hogy az egy irányba tartó járművek mennyit spórolhatnak konvojban közlekedve, de azt is vizsgálták, hogy mennyit javít a rendszerek megbízhatóságán, ha például a holttérben közlekedő autó jelez az épp sávváltásra készülőknek, hogy „Vigyázz, jövök!”. De ugyanabbe a rendszerbe beilleszthetők lennének a közlekedési lámpák is, jelezve, hogy mindjárt pirosra vált, nem érdemes megpróbálni elérni a zöld jelzést, vagy a vasúti átkelők is, ugyanezen célból. Így létrejöhetne egy olyan közlekedési kommunikációs rendszer, ami alapjaiban változtatná meg a jövő közlekedését.

► Jelen vagy jövő?

Nehéz eldönteni, hol állunk most. A technológia egyértelműen azt mutatja, hogy az autonóm autózás elérhető távolságban van. Amerikában közúti tesztek hajt végre több vállalat is sofőr nélküli autókkal, de a közelmúltban a Tesla is kiadott olyan szoftverfrissítést a Model S-hez, amivel az lényegében önmagát tudja vezetni. Ugyanakkor a társadalom és a közlekedési infrastruktúra nem biztos, hogy készen áll. Jogi kérdések egész sora merül fel az autonóm közlekedés kapcsán, nem csak a közlekedési szabályok, hanem a felelősség miatt is. Az elektromos autók csöndessége is zavart okozott sok helyen, azt bizonyítva, hogy a gyalogos társadalom nem megfelelő körültekintéssel közlekedik, és ez nem csak hazánkban, hanem világszerte problémát jelent. Ebben a környezetben nehéz beilleszteni az autonóm közlekedést, de az informatika és a járműipar fejlődési ütemét elnézve el tudom képzelni, hogy pár éven belül mindaz, ami ma még számunkra nehezen elképzelhető, valósággá válik.

TÜDŐS
BÁLINT





Ötkarika közlekes szemmel

Kétségtelen, hogy egy olimpia komoly megterhelést jelent a város közlekedésének: hihetetlen mennyiségű embert kell térben és időben koncentráltan elszállítani. Nem véletlen, hogy az olimpiai pályázatokban is külön fejezet foglalkozik a közlekedéssel. Nézzük meg, mivel készül a négy pályázó – köztük Budapest – a nagy eseményre.

► Párizs

A francia főváros (és vele együtt az Ile-de-France régió) már most sem panaszkodhat: 226 kilométeres metróhálózatán 17 vonal 305 állomást szolgál ki, ezt pedig a 105 kilométernyi villamoshálózat és a 623 kilométeres RER hálózat egészíti ki (ez tulajdonképpen a német S-Bahn koncepció párizsi megfelelője). Emellett 1500 autóbuszvonal 32000 megállója szintén a párizsi lakosokat szolgálja, és akkor még nem beszéltünk a városba érkezőket szállító hat darab TGV vonalról, illetve a három rendelkezésre álló repülőtérrel. Talán ennek is köszönhető, hogy Párizsban 1000 lakosra mindösszesen 252 autó jut, hiába áll rendelkezésükre 1100 km-nyi autópálya, illetve osztott pályás úttest, valamint egy autómegosztó szolgáltatás is, mely tisztán elektromos flottával rendelkezik. Azt gondolná az ember, hogy ilyen számok mellett már nincs is szükség nagy ívű fejlesztésekre.

Nos, erről ők nem így vélekednek. A Grand Paris Transport Plan (ha mindenképp magyarítani akarjuk, akkor nevezzük Nagy Párizsi Közlekedési Koncepciónak) mer nagyban gondolkodni: több, mint 180 kilométernyi gyorsvasúti hálózatot építenének ki az olimpiáig, 68 új állomással. Ez tartalmaz három új metróvonalat, további kettő bővítést, egy RER vonal bővítést, valamint egy expresszt a Charles de Gaulle repülőtérre. Ezen felül a tervezet számol még 25 kilométernyi villamosvonal megépítésével is (ebből kettő új építésű lenne, a T1 vonalat pedig bővítenék). További adalék két újabb TGV vonal kiépítése Nizza és Toulouse felé. Persze a grandiózus tervekhez grandiózus elvárások is tartoznak: 20%-kal növelni a tömegközlekedést választók számát, 10%-kal növelni a kerékpárosok számát, az autóforgalmat pedig mérsékelni napi 300000 utazással.

A Grand Paris Transport Plan nem kifejezetten az olimpia miatt készült, ám természetesen a pályázati anyag tartalmaz olimpia-specifikus célokat is, például hogy gyors, megbízható és nyugodt szolgáltatást tudjanak nyújtani az olimpia alatt, főleg a sportolóknak, csökkentsék az olimpiai játékok hatását a mindennapi életre és összességében a leginkább fenntartható projektek valósuljanak meg. A sportolók és hivatalos személyek számára menetrend szerinti buszos szolgáltatást nyújtanának, mellyel gyorsan és biztonságosan utazhatnának az egyes helyszínek között. Ez a média számára hasonló módon lenne elérhető a médiaközpontok és az egyes helyszínek között, valamint a speciális autóflotta is az olimpiai és paralimpiai család rendelkezésére állna. A hatékonyság növelését valós idejű forgalomirányítás és utastájékoztató szolgálná, valamint kijelölt és optimalizált útvonalak lennének az egyes helyszínek között.

► Róma

Róma messze nem rendelkezik olyan impozáns mutatókkal, mint a francia főváros: metróhálózata csupán 60 km hosszú (igaz, erre felé magas a mélyben lakozó műemlékek száma, nehéz úgy furkálni, hogy ne taroljunk le valami ókori leletet), 250 km-nyi elővárosi vasút és 40 km-nyi LRT (a mi HÉV-einkhez hasonló vasút) egészíti ezt ki. Repülőtérből is „csak” két darab áll rendelkezésre: Róma fő repülőtere, a Leonardo da Vinci Nemzetközi Repülőtér és a Rome Ciampino Repülőtér. Az egyéni közlekedést a 122 kilométernyi autópálya és a további 157 kilométernyi nagy kapacitású útvonal szolgálja. Nem is véletlen, hogy ezer lakosra itt már 630 autó jut, és ebben nem is várnak javulást az elkövetkezendő évekre. A Rome 2024

Transport Strategy (azt hiszem, ezt nem szükséges fordítani) nem is számol olyan grandiózus fejlesztésekkel, mint párizsi megfelelője. Hangsúlyos eleme négy új híd a Tevere folyón, emellett kisebb közúti fejlesztésekkel is számol. Vasútfejlesztés terén az északi gyűrű befejezését tervezik, a metróknál pedig a C vonal örvendhet majd bővítésnek. A Tor Vergata felé tartó bővítés helyett azonban elképzelhető, hogy az LRT-t valósítják meg. Emellett egy új villamosvonalnak is örülhetnek majd az olimpiára látogatók – és a városlakók. Ezek kilométerben kifejezett hossza azonban messze elmarad a párizsi számoktól.

Nyilvánvalóan Rómában sem csupán beruházásokkal készülne a nagy eseményre. A vasútvonalakon megnövelt üzemidővel és sűrűbben közlekedő szerelvényekkel próbálnák kiszolgálni az olimpiát, de ezen felül is törekednének a tömegközlekedés minél szélesebb körű igénybevételére: a látogatóknak, dolgozóknak, akkreditált személyeknek ingyenes lenne a tömegközlekedés. Emellett minden helyszínről minden helyszínrre biztosítanának autómentes eljutási lehetőséget. Ez persze szervezési oldalról is kihívást jelent, ezt egy új, integrált irányító központ felállításával küzdenék le – nem mellesleg a játékok előtt és után is hasznos lenne a város számára. Emellett igyekeznének az itt lakók és a városba látogatók utazási szokásait minél jobban az olimpia támasztotta igényekhez és feltételekhez igazítani. Természetesen a fejlesztésekkel Róma hosszútávú érdekeit is szolgálni szeretnék: a metróállomások akadálymentesítése, az olimpia kapcsán a történelmi városmagban létrehozott autómentes zónák, vagy a Tevere folyó mentén kiépített gyalogos és kerékpáros útvonalak pozitív hatása túlmutat az olimpián.

► Los Angeles

Ha az Egyesült Államokra gondolunk, akkor nem feltétlen a fejlett tömegközlekedés jut az eszünkbe először. (Na jó, a New Yorki metró talán mindenkinek ismerős, de a nagy vízen túl nagyobb hagyományai vannak az egyéni közlekedésnek). Szerencsére a nyugati part a pozitív kivételek közé tartozik, így Los Angeles városa sem csupán autópályákból és a rajtuk pőfögő végtelen kocsisorokból áll. 660 kilométernyi elővárosi vasút (az úgynevezett Metrolink) szolgálja a Los Angeles környéki ingázók kényelmét, 140 kilométernyi metróhálózat (80 állomással) pedig a városon belüli közlekedést segíti – igaz, ezek közül csak kettő hagyományos nehézmetró, a többi úgynevezett könnyűmetró, azaz nem feltétlen közlekedik végig teljesen elkülönített pályán. A képet a 60 kilométeres BRT-hálózat teszi teljessé. No, nem kell félni azokat sem, akik ezek ellenére autóbá ülnének: körülbelül 500 kilométernyi autópálya hálózata be a várost – és itt bizony 6-8-10 sávú utakat értenek ezalatt. Ezen felül számos kiemelt fontosságú és kapacitású út található még a városban. A város fő repülőtere a Los Angeles International Airport, az USA második legforgalmasabb repülőtere, ezen felül pedig további négy áll a város rendelkezésére. Ejtsünk szót még a motorizációról is: ezer lakosra 536 autó jut.

A pályázati anyag azzal a felütéssel kezd, hogy az olimpia miatt külön fejlesztésekre nincs szükség. Ez elsőre talán merésznek hangozhat, ám Los Angelesben már most is 300 milliárd dollár van előirányozva a tömegközlekedés fejlesztésére. Ez közel 100 kilométernyi metrófejlesztést jelent, valamint egy 3 kilométer hosszú people mover vonalat is a Los Angeles International Airport-on (ez utóbbi egy új terminált is kap 2019-ig). Bővülne a Metrolink és BRT hálózat is: előbbi 40, utóbbi 85 kilométerrel növekedne. Itt is főleg a metróhálózat szolgálna az olimpiai közlekedés fő ütőeréül, ahol pedig a helyszín egy kilométeres körzetében nincs állomás, ráhordó járatokat szerveznének. Nagyméretű P+R parkolókkal ösztönöznék az autóból érkezőket, hogy



a közösségi közlekedést válasszák. Végezetül itt is megjelennek a valós idejű forgalomirányítási és utastájékoztatói megoldások, valamint a cél, hogy a fejlesztésekkel ne csak az olimpia lebonyolítását segítsék, hanem Los Angeles hosszútávon is profitáljon belőle.

► Budapest

Végezetül lássuk, mivel készül Budapest az olimpia lebonyolítására. Fővárosunk hálózatát talán senkinek sem kell részletesen bemutatni, így ez esetben csak röviden vázolnám, hogy mi szerepel a pályázati anyagban: 38 kilométeres metróhálózat, 157 kilométeres villamoshálózat szolgálja az itt lakókat. A három HÉV-vonalunk (szentendrei, ráckevei, gödöllői) mellett hat vasútvonal szolgálja a városba ingázók kényelmét, valamint öt autópálya is a fővárosból vezet kifelé. Repülőtérből egy van: a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér. Sokkal érdekesebb kérdés, hogy milyen fejlesztésekkel szolgálnák ki az olimpiai jelentette többletigényt. Legyünk őszinték: nem túl sokkal. A hivatalos dokumentációban mindösszesen a Galvani híd, a 150-es vasútvonal nyomvonalának módosítása, a Déli Összekötő

vasúti hídon a harmadik sínpar lefektetése, a Ferihegyi repülőtér gyorsvasúti kapcsolata, az őrmezői intermodális csomópont és némi kerékpáros fejlesztés szerepel. Annál több a felújítani való: a kisköföldalatti, a hármas metró, a ráckevei és gödöllői HÉV-vonal is megtalálható a listán, akárcsak az 1-es villamos meghosszabbítása az Etele térig, valamint a 2-es és 51-es villamosok összekötése. Ide sorolják még egy új terminál építését Ferihegyen, valamint egy promenád építését végig a Duna-parton. A csepeli hév nagy vihart kavart villamossá konvertálása mindenestre nem jelenik meg hangsúlyosan a pályázati anyagban, csupán a nagykörúti vonalak és a Mester utcai villamos összekötése, valamint egy ideiglenes végállomás kiépítése olvasható a fejlesztési tervek között. Végezetül itt is megjelennek olyan célkitűzések, hogy a fejlesztéseknek a város hosszútávú érdekeit kell szolgálnia.

► Eltérő városok, eltérő lehetőségek, eltérő tervek

Nehéz lenne megmondani, hogy közlekedésfejlesztési szempontból melyik város anyaga a legjobb. A számok tükrében egyértelműen Párizs vezet, ugyanakkor a beruházások tényleges hasznosságát csak úgy lehet megítélni, ha részletesen ismerjük az adott város közlekedését. Az mindenestre mind a négy pályázónál látszik, hogy a fejlesztések zöme független az olimpiától, ám kétségtelenül a rendezési jog elnyerése felgyorsíthatná azok megvalósulását. A tervek nagysága nyilvánvalóan függ a város meglévő infrastruktúrájától, pénzügyi lehetőségeitől és a szándékaitól, így a pályázatok ilyenfajta összevetése inkább csak érdekességként szolgálhat, hogy valamelyest kontextusba tudjuk helyezni a hazai terveket. Hogy a négy pályázó elképzeléseiből végül mi válik valóra, azt majd 2024-ben megtudjuk.

PAPDI
TAMÁS



Az ezüstnyilak uralma

A második világháború előtti korszak többnyire sötét folt az autóversenyzésért rajongók kollektív emlékezetében. Ezt a korszakot idézném most meg, egészen pontosan azt, amikor az ezüstnyilak uralták Európa versenypályáit. Következzen hát a Mercedes és az Auto Union csatározása.

► Örösgváltás a versenypályákon

1932-t írunk. A versenypályákon az Alfa Romeók ekkor kezdik átvenni véglegesen a hatalmat a 20-as évek végének legerősebb francia márkáitól, a Bugattitól és a Talbot-tól. Az AIACR (ma FIA-ként ismerjük) az év végén egy új formula 1934-es bevezetéséről határoz. Na, nem a mai túlbonyolított szabályokhoz hasonlóra kell gondolni: az autók maximum súlya 750 kg lehetett kerekék, folyadékok és sofőr nélkül, a vezetőfülkénél legalább 850 mm szélesnek kellett lennie, üzemanyagként bármi használható volt, egy verseny pedig legalább 500 km hosszú kellett, hogy legyen. A szándék az autók sebességének mérséklése volt, ám nem láthatták azt, hogy a technika fejlődésével a korszak legmodernebb és leggyorsabb versenyautói fognak megszületni, melyeket bizonyos területeken hosszú évtizedekig nem fognak utolérni.

A szabályváltoztatások felkeltették két német gyártó érdeklődését is: a Mercedes-Benz már közel negyedévszázados tapasztalattal rendelkezett az autóversenyzés terén, és csupán a nagy gazdasági válság hatására vonult ki időlegesen, míg az Auto Union nem sokkal korábban jött létre az Audi, a DKW, a Horch és a Wanderer egyesülése révén. A stuttgartiak már a válság alatt tervezték a visszatérést, ám a projekt folyamatos pénzhiánnyal küszködött. Kapóra jött hát nekik Adolf Hitler hatalomra jutása, aki meglátta a propagandalehetőséget az autóversenyzésben. Minthogy a futamgyőzelmek ékes bizonyítékai lettek volna

a német ipar nagyszerűségének, félmillió márkát ajánlott fel a Mercedesnek az új versenyautó megépítésére. Akkoriban nem volt szokatlan ez a fajta támogatás: az olaszok és franciák ugyanígy támogatták saját autógyáraikat, csak kevesebb pénzzel. Az ekkoriban Auto Unionnál dolgozó Ferdinand Porsche azonban meggyőzte a Führetert, hogy sokkal jobb lenne, ha két német gyártó egymással versenyezne, ezzel serkentve egymást még gyorsabb fejlesztésre. Érvelése hatásos volt, így végül a két gyár osztozkodott a pénzüsszegeen. Érthető módon a Mercedesnél nem tapasztaltak felállva a döntés hallatán – ez alapján határozta meg az egymáshoz való viszonyukat. A következő évek hihetetlen műszaki fejlődést hoztak, és a kor legnevesebb pilótái fordultak meg a csapatoknál: Caracciola, von Brauchitsch, és Fangio a Mercedesnél, Varzi, Nuvolari, Rosemeyer és Stuck pedig az Auto Unionnál.

► Eltérő utakon

A Mercedes – noha több lehetőséget is megvizsgált – végül egy hagyományos, orrmotoros versenyautó mellett döntött. A Hans Niebel és Albert Heer tervezte, W25-ös kódjelet kapó gépet egy soros nyolchengeres, 3360 köbcentis, hengerenként négy szelepes, dupla karburátoros, kompresszoros motor hajtotta, mely eleinte 302 lóerő leadására volt képes. Ezt egy alumíniumból készült, négyfokozatú váltó továbbította a hátsó tengelyekre, amellyel egybeépítették. Mindkét tengelyen független kerékelfüggesztést

► Az ezüst nyilak legendája

Egészen a hatvanas évek végéig az autók festése nem úgy zajlott, mint ma: pontosan szabályozva volt, hogy az egyes országok indulóinak milyen színűre kell festeniük az autójukat. A piros volt az olaszoké, a zöld az angoloké, a kék a franciáké – és a fehér a németeké. Hogy lett mégis ezüstnyíl a Mercedesből és az Auto Unionból? Alfred Neubauer, a Mercedes egykori csapatfőnökének memoárja szerint az 1934-es Eifelrennenen az egyik Mercedes tömege egy kilóval meghaladta a 750kg-os súlyhatárt. Von Brauchitschsal közösen azt találták ki, hogy kaparják le az autóról a fehér festéket, így sikerült megszabadulni az egy kilós többlettől. A festetlen alumínium karosszéria így ezüstösen pompázott, és mivel a futamon sikerült bezsebelniük a győzelmet, ennek emlékére maradt az ezüstös színezés a későbbiekre is. A történet remek, ám egy baj van vele: az a bizonyos futam úgynevezett Formula Libre szabályok alatt futott, azaz lényegében bármivel rajthoz lehetett állni, aminek négy kereke volt. Így aztán súlykorlátozás híján a festékkaparászásnak se lett volna sok értelme.

alkalmaztak, hátul lengő tengelyekkel, elöl keresztlengőkarokkal. Az autó megállításáért 400 mm átmérőjű hidraulikus dobfékek vívtak heroikus küzdelmet a fizika törvényeivel, több-kevesebb sikerrel. Mindezt áramvonalas karosszéria alá bújtatták, így születtek meg az eredeti ezüstnyilak – amik eredetileg fehérek voltak, de erről bővebben a keretes írásban olvashatsz.

A Mercedeshez képest az Auto Unionok olyanok voltak, mintha az úrből jöttek volna, de legalábbis mintha a tervrajzokat valaki viccből tükrözte volna gyártás előtt. A Ferdinand Porsche tervezte autó ugyanis az akkori divattól eltérően nem az orrában, hanem középen hordozta a motort – igen, ez az a középmotoros elrendezés, amit a majd negyed évszázaddal későbbi Coopeerekhez kötünk. És amit nem az Auto Union talált fel, lévén az ötlet nem mástól származott, mint a Mercedestől! (Ennek miéértjéről is találsz egy keretes írást.) Visszatérve az autóhoz, a váz alapja két 75 mm átmérőjű króm-nikkel-molibdén cső képezte, melyet négy keresztartóval kapcsoltak össze. Középen találtak meg a motort, mely 4358 köbcentis V16-os szörnyeteg volt, hengerenként két szeleppel, mely a Mercedeshez hasonlóan egy darab Roots feltöltő segítségével érte el a 295 lóerős teljesítményét, valamint 2700-as for-



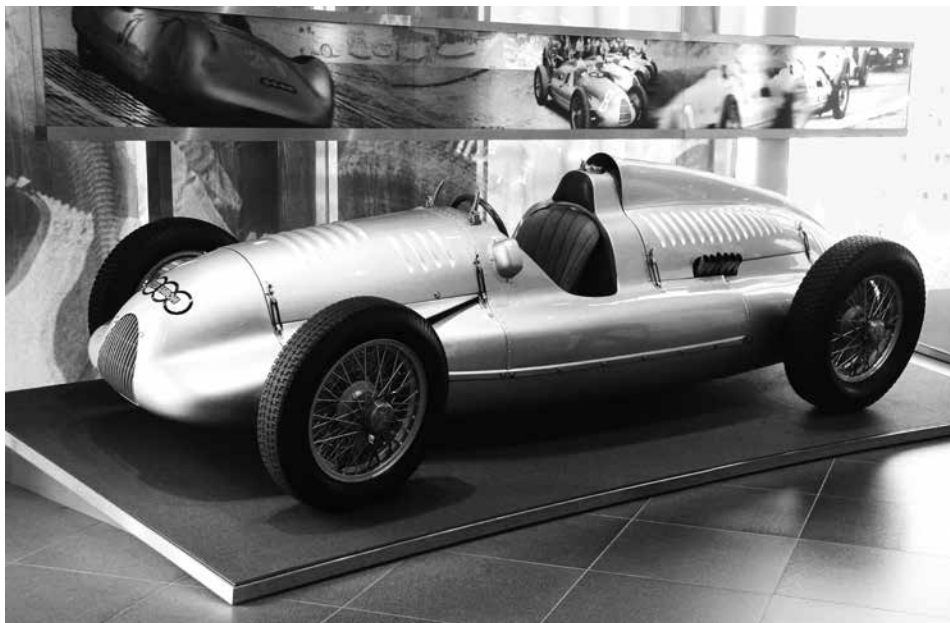
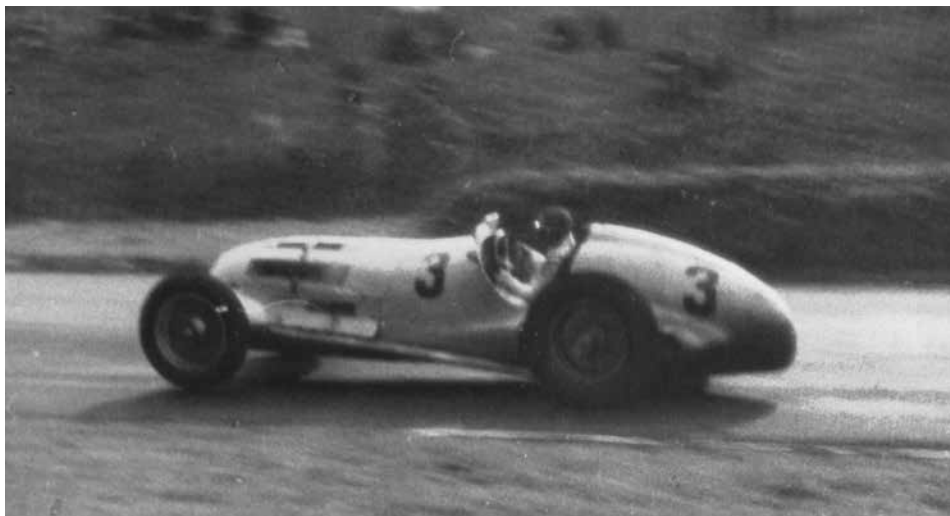
dulaton az 530 Nm-es nyomatékát. Mindennek átviteléért egy ötsebességes váltó felelt, az autó pályán tartásáról pedig hosszleengőkaros, független első és lengőtengetyes kereszttrugós hátsó felfüggesztés igyekezett gondoskodni. Mivel az autó tömegének 58%-a a hátsó tengelyre esett, az autó irányítása rendkívül nehéz volt: egyedül Rosemeyer és Nuvolari tudta igazán kordában tartani őket. A hatalmas nyomatékkal párosulva (160 km/h-s sebességnél képes volt elpörgetni a kerekeket) villámgyors reflexek kellettek, hogy a kanyarból kitörni készülő autót megregulázza a vezetője. Kanyarba bemenet a Mercedeshez hasonlóan itt is 400 mm átmérőjű hidraulikus dobfékekre volt bízva az autó lelassítása.

Az 1934 eleji tesztek követően mindkét autó a májusban megrendezett Avus-Rennenen mutatkozott be. A premier azonban nem olyanra sikerült, mint amelyet a hazai közönség várt: a Mercedesek eleve rajthoz sem álltak karburátor-problémák miatt, a három Auto Unionból pedig csupán egy ért célba, a harmadik helyen. Egy hét múlva a Nürburgringen rendezett Eifelrennenen javíthattak és javítottak is: von Brauchitsch Mercedesre nyert Stuck Auto Unionja előtt. Az ez évi francia nagydíjon ugyan még elvéreztek a megbízhatóságon (Belgiumban pedig az üzemanyag-ra kivetett különadó miatt inkább nem álltak rajthoz), ám a Német Nagydíjon már Stuck aratott győzelmet. Ezzel kezdetét vette az esütnyilak ötéves dominanciája. Ahol rajthoz álltak, ott a német autók voltak a verseny fő esélyesei, és ritkaságszámba ment, ha nem övék lett a győzelem.

► Német uralom

Az egyik ilyen igen fájdalmas pont volt: az 1935-ös Német Nagydíj a Nürburgringen, ahol az akkor még az Alfa Romeo színeiben induló Nuvolari élete egyik legnagyobb diadalát aratta a Mercedesek és Auto Unionok előtt. Érdekesség, hogy a szervezők annyira biztosan voltak a hazai sikerben, hogy csak a német himnuszt készítették be, de szerencsére az olasz mindig magánál hordott egy példányt a nemzeti himnuszából, így volt mit lejátszani... Az ebben az évben ismét bevezetett Európa-bajnoki cím azonban a Mercedeses Caracciolié lett, aki négyszer diadalmaskodott. Eddigre a Mercedes motorja már 4300 köbcen-tisre hízott és 400 lóerőnél is többet tudott, de az Auto Union blokkjából is kipréltek 370 lóerőt.

1936-ra a Mercedes egy új V12-es blokkal állt elő, mely több mint 600 lóerő leadására volt képes. Mivel azonban a tömege több mint másfélszerese volt az előző motorénak, így az autót drasztikus fogyókúrára fogták, többek közt a tengelytáv megrövidítésével. Hiába kapott azonban de Dion rendszerű felfüggesztést hátul, teljes-séggel megbízhatatlannak és vezethetetlennek bizonyult, az év felénél vissza is vonták az autót a további küzdelmekről. Az ezúttal négyfordulós Európa-bajnokság így az Auto Unionos Rosemeyer győzelmével zárult. Ebben az évben rendezték az első Magyar Nagydíjat is a Népligetben, ahol Nuvolari ismételtén győzedelmes-kedni tudott az Alfa Romeóval a német autókkal szemben. A következő évben aztán visszavágott a Mercedes: az új W125-ös modell 5660 köbcen-tis motorja 575 lóerőt tudott – ezt csupán a turbókorszak beköszöntével, a nyolcvanas években





sikerült felülmúlni! Hogy még jobban éreztessem a szám nagyságát: egy átlagos utcai autó akkoriban 25 lóerős volt... Hiába állt elő az Auto Union is egy 5000 köbcentis, 520 lóerős autóval, a szezon Caracciola újabb bajnoki címeit hozta.

► Dicstelen vég a háború árnyékában

Ekkora már a szabályalkotók is érezték, hogy kezd elszabadulni az autók teljesítménye (ne feledjük, ekkoriban a legfejlettebb biztonsági berendezés a versenypályákon a szalmabála volt), így 1938-ra három literben korlátozták a motorok maximális lökettérfogatát. Az Auto Union egy V12-es blokkot szerelt az új, eddigénél rövidebb autójába, mely 450 lóerő leadására volt képes, valamint fejlesztettek a felfüggesztésen is. Hasonló teljesítményre volt képes a Mercedes új, két feltöltős V12-e is. Caracciola megvédte vele a címét, ezzel ő lett a háború előtti korszak

utolsó bajnoka (az 1939-es címet az időközben kitört háború miatt már nem osztották ki). Utoljára 1939. szeptember 3-án bőgtek fel a motorok Belgrád utcáin: két Auto Union, két Mercedes és egy helyi induló Bugattija. A győzelmet Nuvolari zsebelte be egy Auto Union volánja mögött. A két német csapat kamionjai ezután egy konvojt alkotva visszatértek Németországba, ám attól féltek, hogy Magyarországon elkoboznák a náluk lévő üzemanyagot, így poros vidéki horvát utakon és a szlovén hegyeken át érték el Ausztriát. A gyárkapuhoz érve aztán a német hadsereg foglalta le a teherautókat.

Igy ért véget a német ezüstnyílak pályafutása, és egyben a 30-as évek aranykora az autóversenyzésben. Innentől kezdve a két márka autói egészen eltérő utat jártak be: a Mercedesekkel tovább versenyeztek (még az Indianapolisi 500 mérföldes versenyen is indultak az egyikkel), manapság pedig csak a legutolsó, 1939-es típusból is nyolc darab létezik. Az Auto Unionokat egy szénbányában rejtették el, ám balszerencsükre a szovjet hadsereg megtalálta őket, majd a Szovjetunióba szállították. Ott aztán a derék szovjet mérnökök „tanulmányozták” őket: azaz

► A Benz Tropfenwagen

1923-ban egy forradalmian új autó tűnt fel a versenypályákon: a Benz Tropfenwagen. Ez volt ugyanis az első középmotoros formulaautó. A motor mögött felül, illetve oldalt helyezték el kopolyúszerűen a hűtőt is (melyet majd Colin Chapman talál fel „újra” majd fél évszázad múltán), ám az autó nem aratott átütő sikert, végül visszatértek a hagyományos, orrmotoros építési módhoz. 1924-ben egy bizonyos Ferdinand Porsche lett a Mercedes technikai igazgatója – minden bizonnyal innen jött az ihlet, amikor tíz évvel később, immáron az Auto Union színeiben egy középmotoros versenyautót tervezett.

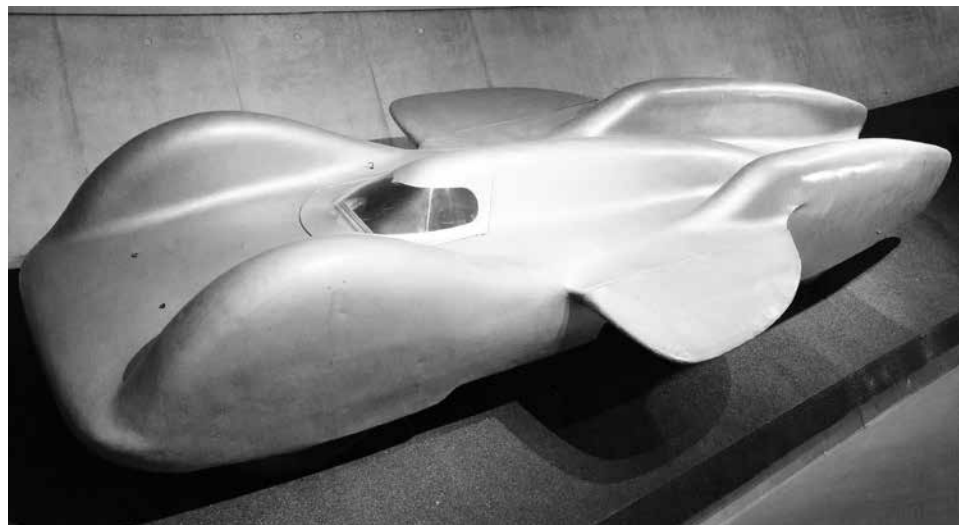
szétszerelték, majd megpróbálták belőlük versenyautót csinálni, és mivel nem értettek hozzájuk, végül ócskavasként végezték. Végül Paul Karassiknak sikerült a nyolcvanas években, tízéves kutatómunka után összevásárolni az autók darabjait és kicsempészni a Szovjetunióból, egyenesen Miami-ba. Az volt az álma, hogy az egyik felújított autó ismét Belgrád utcáira gördülhessen, ahol 1939-ben még gyerekként látta őket. Az egyetlen második világháború alatti futam „reprodukálását” a sors szomorú iróniája vétőztá meg: a kilencvenes évek közepén ugyanis éppen háború dúlt Szerbiában... Végül mindhárom autó az Audi központjába került, ahol a mai napig megtekinthetőek. Mercedesekre több helyen is ráakadhatunk, egy például Prágában van kiállítva, de például Donningtonban és a müncheni Deutsches Museumban is találni belőlük. Ha alkalmunk van, csodáljuk meg őket és bólintsuk elismerően kettőt: egyet azok tiszteletére, akik megterveztek őket, egyet pedig azokéra, akik versenyezni mertek velük.

PAPDI
TAMÁS



► Sebességmármor

A harmincas évek vége felé a Mercedes és az Auto Union nem csupán a versenypályákon, hanem azon kívül is egyre élesebben rivalizált. Egészen pontosan a közúti sebességrekordokat hajszolták, egyre inkább külön erre fejlesztett autókkal. Eleinte különféle közutakon zajlottak ezek (egy alkalommal még itthon, Győnnál is rekordot állítottak fel), majd az újonnan épült német autópályák lettek a kísérletek színhelyei. A viaskodás 1938 januárjáig tartott: Caracciola ekkor állította fel Mercedesével a máig megdöntetlen 432.629 km/h-s rekordot. Rosemeyer megpróbálta még ezt is túlszárnyalni Auto Unionjával, ám menet közben lesodródott az útról, az autója darabokra tört, ő maga pedig életét veszítette. 1940-ben ugyan még Stuck tervezett abszolút rekordot dönteni egy háromtengelyes, V12-es repülőgépmotorral hajtott szárnyeteggel, ám erre a háború miatt már sosem került sor. Az elkészült autó ma is megtekinthető a Mercedes-stuttgarti múzeumában.



Logisztikai kiválóságok - 2. rész: Amazon

Az IKEA után úgy döntöttünk, hogy egy olyan kiskereskedelmi forradalmasító nagyvállalatot mutatunk be, ahol a kézzelfogható megoldások – mint például a raktárgazdálkodás – mellett főként a logisztikai menedzsment, a vezetés-szervezés tudományok jelentik a cég sikerességét. Így esett a választás a neves e-kereskedelmi nagykutyára, az Amazonra.

Az Amazon ötlete 1994-ben fogalmazódott meg, bizonyos Jeff Bezos, későbbi vállalatalapító fejében. Célja az volt, hogy a könyvvásárlást a modern informatika és az internet megjelenésével gördülékenyebbé és kényelmesebbé tegye. Az évek során az e-kereskedelmi vállalat nagy sikereknek örvendett, mára már számtalan terméket forgalmaz, folyamatos magánkereskedelmi platformként szolgál, illetve korszerű megoldásainak – drónok, saját gépjármű- és hajóflotta, stb. – és magas fokú optimalizált folyamatainak köszönhetően széleskörű szolgáltatásokat képes nyújtani ügyfeleinek, logisztikai szolgáltatóként (ez a vállalati divízió az Amazon Logistics). Engedd meg, hogy elkalauzoljunk Téged az Amazon versenyképességét biztosító vállalati stratégiái közé.

▶ Honnan, hogyan, hová

Bezos eredetileg Cadabra névre akarta keresztelni vállalatát, aminek az ötlete az „abracadabra” kifejezésből ered. Ezt a koncepciót hamar elvetette, hiszen könnyen összetéveszthető a „cadaver” kifejezéssel, ami az angol nyelvben a „hulla” jelentést hordozza. További lehetőségként a Relentless.com elnevezés merült fel, ami a mai napig aktív és automatikusan átirányítja a felhasználót az Amazon honlapjára.

A megfelelő cégnév kiválasztása után Bezos hetekig tervezte a cég logóját. Úgy gondolta, hogy elengedhetetlen az egyszerre feltűnést keltő és kardinális jelentést hordozó embléma. Sok próbálkozás után született meg a már jól is-

mert „cégér”. Az A-ból Z-be mutató, narancssárga mosoly-nyíl a vállalat fő alapelvét illusztrálja: *„A világon bárkinek, bárhova, és bármit szállítunk.”*

A kezdetek kezdetén a kisvállalat kizárólag könyvekkel kereskedett. A legelső mű, melyet 1995 júliusában adtak el a „Fluid Concepts & Creative Analogies” volt. Mára már a termékek széles spektrumát elérhetjük az oldalon, hatalmát olyan statisztikák igazolják, minthogy éves 34 milliárd dollár bevétele nagyobb, mint a fél világ országainak GDP-je egybevéve, vagy az, hogy számos hihetetlen mennyiségű készletet vásárolt már meg, többek között 1,2 milliárd dollár értékben vett cipőt a Zappos.com cipőkereskedőtől.

▶ Kezdeti megpróbáltatások

A cég indulásakor a „raktár” egy kertes házgarázs volt. 20 év alatt az Amazon olyan felívelő tendenciának örvendett, hogy 2015-re az áruk raktározásához, kezeléséhez, stb. szükséges tárolóterületek nagysága 2,100 Papp László Budapest Sportaréna méretével vetekszik, több mint 10,000 olimpiai medencényi vizet tudnának tárolni. Ezt a rohamos növekedést a dolgozók a saját bőrükön tapasztalták: az első években – amíg a vállalat nehezen tudta felvenni a ritmust a terjeszkedésével – az alkalmazottak munkaidő szempontjából olykor akár a heti 60 órát is túlléptek. Alapvetően napjainkban is panaszkodhatnak, ugyanis a cég különböző logisztikai központjai akkorák, hogy a legtöbb esetben egy átlagos dolgozó egy műszak alatt több mint 18 kilométert sétál.

A váratlan intenzitású növekedés az Amazon

informatikusaira is kihatott. Az első napokban egy hatalmas programozási hibát követtek el, mellyel a vásárlók egy egyszerű trükkkel kaphattak pénzt az Amazontól. Mindössze annyit kellett tenni hozzá, hogy negatív értékű mennyiséget adtak meg a rendelésfeladásnál, így a megadott hitelkártyára a rendszer annak pozitív megfelelőjével megegyező összeget utalt automatikusan. Ne rohanjatok a gép elé, ez a hiba már rég ki lett javítva, de ennek ellenére 2013-ban az Amazon.com egy váratlan technikai malőr következtében 40 perce leállt, ami a vállalatnak 4,8 milliárd dollár kiesést jelentett.

▶ Dolgozói hatékonyság

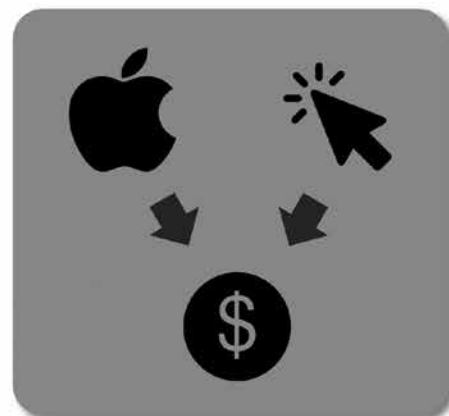
Ma az Amazon mintegy 117,000 alkalmazottat foglalkoztat világszerte – több mint a Microsoft esetében – akik segítségével 127 millió ügyfelet szolgálnak ki hetente. Hozzáértésüket, kielégítő rendelkezésre állásukat a vállalat például úgy igyekszik biztosítani, hogy minden munkatársnak – beleértve a vezérigazgatót is – kötelező két napot az ügyfélszolgálaton dolgoznia, annak érdekében, hogy minden dolgozó megértse az ügyfélszolgálati folyamatot.

Az Amazon vezetői teljes vállszélességgel támogatják a csapatmunkákat, a közös kreatív ötleteket, de javasolják, hogy az egyes projektekben résztvevők száma maximum annyi legyen, hogy „jól lakjanak két egész pizzával”. Így igyekeznek a brainstorming típusú meeting-eket hatékonyabbá tenni és időt spórolni azzal, hogy a munkatársak nem zavarodnak össze „egymásra halmozott”





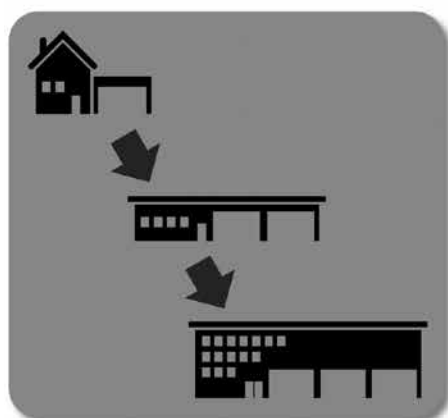
82
a világ populációjára nézve
emberenként ennyi könyvet képes
tárolni az *Amazon S3 cloud*
platform, melynek
papírmennyiség-igénye két teljes
Alaszkai Tongass Nemzeti Park –
az USA legnagyobb erdeje - fái
lennének



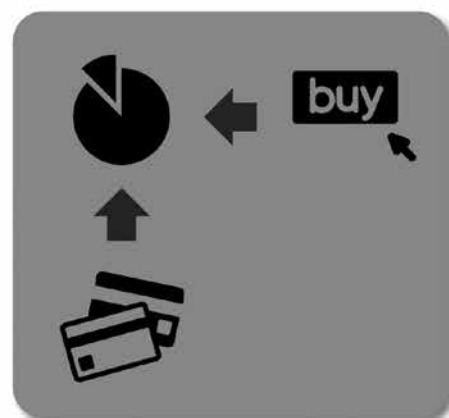
38
az Amazon – csak úgy, mint a
Google vagy a Microsoft – egy
garázsból indult: 1995-ben a
vállalat ennyi négyzetméternyi
tároló területtel rendelkezett,
1997-re ez a kapacitás 28,000
négyzetméterre nőtt 2 raktárral,
míg 2011-ben már 2,300,000
négyzetméternyi terület oszlott el
50 raktár között



1-click
az Amazon saját szabadalmaként a
módszer az Apple online vásárlási
lehetősége, melyet az Apple csak
licensszel - tehát például minden
egyes iTunes oldalon történő
zeneszám vásárláskor biztos
nyereségnek örvend az Amazon



#1
az Amazon világelső e-kereskedő:
az amerikai e-kereskedelem 10%-
át birtokolja, míg további 10 %-on
osztózik az Office Depot, a Staples,
az Apple, a Dell, a Walmart, a
Sears és a Liberty, az összes többi
amerikai kiskereskedő a maradék
80 %-ért versenyez



gondolatainkban. Mindemellett a társaság betiltotta a PowerPoint típusú prezentációk használatát, minden meeting egy 30 perces csendben történő olvasással kezdődik. Ennyi idő alatt mindenki megismerkedik megfelelő szinten az adott témával, így mélyebben beléjük ivódik a megbeszélés célja, mintsem koncentrációjukat az előadó és a diasor között megosztva felületesen gondolják végig azt. Ezzel a technikával is próbálják hatásosabbá és interaktívabbá tenni az értekezleteket.

► Vevőközpontúság

A vállalatvezetők a vásárlók szemszögéből igyekeznek szemlélni és optimalizálni a teljesítési folyamatokat. Mindig teljes erővel azon dolgoznak, hogy elnyerjék a fogyasztók bizalmát, illetve képesek legyenek hosszútávon is kielégíteni igényeiket és az első rendeléstől fogva potenciális „törzsvásárlóként” kezelik őket. Gyakran jár a vevői szféra elégedettségére való törekvés a konkurens vállalatok versengésének figyelmen kívül hagyásával.

A vállalatvezetők magas irányelveket határoznak meg alkalmazottaik felé, hogy ezzel ösztönozzék őket a jobb teljesítésre. Az Amazon hisz abban, hogy több ember többféleképp kreatív, így ezt kihasználva több irányból közelíthetik meg a vevői igények teljesítésének módjait. Például költséghatékonyság oldalról igyekeznek csökkenteni a nem értékteremtő, illetve nem értékteremtő, de szükséges folyamatokat: nem végeznek olyan plusz műveleteket, amikért a vevő nem fizet, mint a többszintű címkézés. Az üzleti szempontból kulcsfontosságú inputokra összpontosítanak, melyeket megfelelő minőségben és időben továbbítanak.

► Vezetés és szervezés

A vállalatvezetők minden szinten tevékenykednek, állandó felügyeleti kapcsolatban vannak minden divízióval, valamint szüntelenül auditálnak, és közbeavatkoznak, ha kell. Csapatuktól elvárják és akár meg is követelik az állandó kreativitást és innovációt. Mindenhol töretlenül kutatják az új ötleteket és valamennyi esetben megtalálják rá a lehetőséget, hogy megvalósítsák azokat.

Ezzel szemben a menedzserek szervezetenként direkt módon bizalmatlanok saját magukkal, és csapattal: egyszerűen maximalista hozzáállásra képzik őket. Mindig az élenjárókhoz mérve minősítik magukat, minden problémát és információt megvitatnak, még akkor is, ha az ügy káros, vagy zavaró. A könyörtelen kritériumrendszer sokak számára indokolatlannak tűnik, de amellett, hogy a vezetők szüntelenül magasra teszik a lécet és brigádjukat vaskézzel irányítják minden esetben a hatékony munkavégzésre törekednek – magas minőségű termékeket és színvonalas szolgáltatásokat kell nyújtaniuk.



► Felsővezetői menedzsment

A cégvezetők, akik egyben az Amazon tulajdonosai, hosszú távon gondolkoznak, sosem álmodoznak fel ezeket a kisebb, rövid távú tervekért. Az egész társaság érdekeit képviselik, nem csak saját csapatukét: soha nem mondják, hogy „ez nem az én dolgom”. Őszintén nyitottak, valóban meghallgatnak mindent és mindenkit, elázzal fogadnak bármilyen ötletet. Kötelesek a döntéseket tiszteletteljesen megvitatni ellentmondás esetén is, még akkor is, ha ez kellemetlen és kimerítő feladat. Viszont nem kötnek kompromisszumot, még az összetartás kedvéért sem. Erős, és határozott álláspontot képviselnek.

Az üzleti életben az idő a legnagyobb érték. Gyors ítélőképesség és ösztönös döntéshozatal jellemzi az igazgatókat. Egy vezető nem attól jó menedzser, hogy mindig a legjobb döntést hozza, hanem attól, hogy felismeri a döntéshozatali szituációt, és felelősségteljesen képes dönteni. Számos határozás és intézkedés visszafordítható, így ilyen helyzetekben nincs szükség „széleskörű tanulmányra”, annál inkább rátermettségre és határozottságra.

► Összefoglalás

A cikk írása közben számos hír jelent meg az Amazon terjeszkedéséről, többek között: repülőket lízingelve független légi csomagszállítást

indít, beszáll a virtuális valóság (VR) fejlesztésbe, saját gyártású divat és szépségápolási vlogot fog sugározni fogyasztóinak, és a Netflix konkurenciájaként Woody Allen produceri karrierjét kezdi el támogatni. Pár év és gyakorlatilag nem lesz olyan tevékenységterület, ahol a kiskereskedelmi vállalat ne lenne jelen. Sokan meghökkenve olvasják az Amazon eredményeit leíró tényadatokat. Alapvetően, ha utána gondolunk, ehhez sokat hozzátesz az is, hogy a legtöbb e-kereskedelmi vállalat termék szortimentje szegényes, vásárlási platformja kiigazodhatatlan, nem felhasználóbarát, de mindezek mellett a legsúlyosabb probléma a fegyelmezett vállalati szerveződések hiánya. Ez a vállalat születése után bő 20 évvel fel tud mutatni egy olyan tendenciát, amit a világon más kiskereskedő senki más nem: 1994 – 1 könyv/nap, 2016 – ~10,000,000 eBook/nap.



FÖLFÖLDI
KONRÁD

PUSKÁS
ESZTER



BME Szuperkupa 2016

Akik figyelmesen olvassák a Közhírt, már bizonyára észrevették, hogy nem bővelkedünk élménybeszámolóinkban. Most azonban féltetéve a meggyőződéseinket, mégis kivételt teszünk: március 3-án ugyanis egy olyan különleges esemény zajlott le a Sport11 Sportcentrumban, amire évtizedek óta nem volt már példa a BME-n-n. Mind a nyolc kar hallgatói tiszteletüket tették, ki-ki saját csapatának lelkesen szurkolva. Hogy mi volt ez a sportesemény, ami képes volt megmozgatni a Műgyetem „lakosságát”? A, karunk egyik hallgatója, Dominik Zsolt által hagyományteremtő céllal megálmodott és megszervezett BME Szuperkupa.

Több, mint 500 hallgató gyűlt össze eme nemes esemény alkalmából, az elengedhetetlen szurkolói kellékekkel szigorúan felszerelve, ahogyan azt egy meccsen szokás. Időnként ugyan hangosabbá váltak a különböző karok drukkerai, főként az izgalmasabb percekben, de a résztvevők az este során sem felejtették el műegyetemista mivoltukat. Egy egyébként is eseménydús meccs élvezeti értékét már csak egy szórakoztató kommentátor növelhette, ebben itt sem volt hiány, a közvetítés (és a szurkolók) hangulatáért Horti Gábor felelt.

A különböző karok csapatai csoportbontásban, tizenkét perces mérkőzések során mérték össze tudásukat, majd a csoportok győztesei folytatták le a végső küzdelmeket az első helyért. A döntő 24 percig tartott, a Gépészmérnöki Kar, illetve a Vegyészmérnöki és Biomérnöki Kar csapata mérte össze tudását. A gépészek c. 1-0-ra győztek, a VBK csapata így a nem kevésbé értékes második helyet érdemelte ki. A harmadik helyezést karunk csapata nyerte el. A rendezvényen nem csak a diákok, hanem az oktatók is megcsillogtatták tehetségüket: a műegyetemi tanárok válogatottja és a BME Futsal All Stars csapata is megmérkőzött egymással.

Az összefogás a háttér munkában is jelentős volt: a rendezvény közvetítését a Műgyetem-médiakörei valósították meg, ami az öntevékeny körök tagjainak is különleges lehetőséget biztosított a tapasztalatszerzésre, illetve a karok és körök közötti személyes kapcsolatok bővítésére, mélyítésére. A mérkőzéseket az interneten, élőben is több, mint 200 hallgató követte nyomon,

ami nem mindennapos élményt jelent a médiakörökben serénykedő tagok számára

Azon felül, hogy egy olyan sporteseményt sikerült megvalósítani a szervezőbrigádnak, ami üde színfolt, és összekötő elem lehet a Műgyetem hallgatói életében, arról sem feledkeztek meg, hogy a tömeg erejét felhasználva segítsenek a rászorulókon: a jelképes belépő hölgyek számára egy plüssállat, urak esetén egy konzerv volt, melyet a szervezők a Magyar Ökumenikus Segélyszervezet számára gyűjtöttek.

A csoda azonban nem ért véget azzal, hogy az utolsó meccsen küzdő csapatok levonultak a pályáról: a díjátadó ceremónia után, levezetesként a Vásárhelyi Pál Kollégiumban megszervezett Szuperkupa After biztosított lehetőséget arra, hogy a focisták és a lelkes szurkolók közössően, egymás sikerének önzetlenül örülve ünnepeljenek.

Egy igen kalandos meccsen vagyunk túl, de végül a közlekkar sikeresen elnyerte a harmadik helyet, mit szőlsz ehhez?

Fantasztikus eredménynek tartom, mert igazából úgy jöttünk ide, hogy nekünk is új volt ez a rendezvény, nem nagyon kalkuláltunk a lehetséges helyezésekkel. Úgy voltunk vele, hogy megpróbálunk önfeledten, csapatként játszani, ez az első meccsen nem sikerült, viszont onnantól a srácok erős formajavulást mutattak. Végül sikerült feloldódnunk, a közönség is fantasztikus volt, a bronzmeccs előtt, mikor összeraktuk a kezünket, és visszaszámoltunk, akkor az utolsó mondatunk az volt, hogy mindezt a szurkolókért tesszük! Meg akartuk hálálni nekik, hogy eljöttek drukkolni nekünk, a harmadik hely tekintetében pedig borzasztó boldogok vagyunk, mert előzetesen ezzel nem számoltunk.

Az üdvözlőszókból szerintem egyértelmű, hogy sikerült kiérdemelnünk a szurkolók bizalmát, azonban te nem csak edzőként, hanem a Szuperkupa megálmodójaként, főszervezőjeként vagy jelen. Hogy látod, mennyire sikerült megvalósítanod az elképzeléseidet?

Úgy ítélem meg, hogy a szurkolók, és a csapatok egyaránt jól érzik magukat, számomra ez az egyik legfontosabb. Ugyan még nincs vége, de úgy gondolom, hogy ez egy sikeres rendezvény, eddig minden rendben zajlott.



Végeredmény:

1. BME-GPK
2. BME-VBK
- 3. BME-KJK**
4. BME-ÉMK
5. BME-ÉPK
6. BME-GTK
7. BME-TTK
8. BME-VIK

Mérkőzések eredményei:

VBK - KJK	3 - 0
TTK - ÉPK	0 - 0
TTK - VBK	0 - 1
ÉPK - KJK	0 - 0
VBK - ÉPK	4 - 0
KJK - TTK	3 - 0

GTK - VIK	1 - 1
GPK - ÉMK	0 - 0
GPK - GTK	2 - 0
VIK - ÉMK	0 - 3
ÉMK - GTK	3 - 0
VIK - GPK	0 - 6

TTK - VIK	2 - 0
ÉPK - GTK	5 - 2
KJK - ÉMK	1(3) - 1(1)
VBK - GPK	0 - 1

Jövőre is lesz Szuperkupa?

Rajta leszek, lesz! Valamikor ilyenkor.

Üzennél valamit a szurkolóknak?

Imádlak titeket, köszönjük, hogy ennyien kijöttetek, és buzdítottatok minket, az afteren találkozunk!

CSENKI
LILLA



Vers

Szemléletváltás

Nem vágyom másra, csak egy nyugvó ágyra,
Egy halott szívet elrejtő kietlen, pusztá, rideg tájra.
Nem kell nekem se napfény, se víz, se levegő,
Kék szemem már így is a távolba merengő.

Öröm volt egykor minden egyes napom,
Volt kiért élnem, volt éjjelem, nappalom.
Elment, elfújta a szél a vidámságot, az örömet,
Fagyos lett a lét, már kiszáradt virágot öntözök.

Hogy találjam meg a világosságot újra?
Csak járom az utamat, kilométereket futva..
Nem szól a lelkemben senkiért se dal,
A másokhoz rögzült kötél már régen elszakadt.

De vannak, akik így is átlátnak a falamon,
Fogást keresnek és találnak a karomon.
Nem engednek el, mindig rám találnak,
Erejükkel belém újra lelket táplálnak.

Nem hagynak egyedül, bár szívesen elküldeném őket,
Hagyják meg a kegyetlen vadásznak a megsebzett őzet.
Nem engedik, hogy felemésszen minden egyes perc,
Kimenekítik a sötét mélységből megkínzott lelkemet.

Lefognak, az élet forrását újra belém öntik,
Ereim közé újra életöröm szövődik.
Már nem tűnnék el, senkivel sem beszélve,
Folytatom a harcot, jobb életet remélve.

SZÉKELY
TÜNDE





Egy falat a Nagy Almából

Ha megemlíteném neked az Amerikai Egyesült Államokat, valószínűleg New York is azok között a városok között lesz, amelyek elsőként eszedbe jutnak. Hogy miért? Erre igazán egyszerű a válasz: ez a város nem csak nappal, de éjszaka is ébren van, folyamatos pezsgést nyújt, és mindenki számára tartogat valami meglepetést.

New York az USA legnépesebb városa, amely nem csak az agglomerációjának központja, hanem világviszonylatban is igen jelentős pozícióval bír. Magas szintű üzleti, kereskedelmi, egészségügyi, oktatási, kulturális, művészeti és szórakoztatóipari centrum, illetve a szabadságot és az új életet szimbolizálja, ezért nem is véletlen, hogy a város tipikus turista célpont. Ha utazást tervezünk New Yorkba, pár dologra fontos odafigyelnünk. Az utazás előtt mindenképpen be kell szerezelnünk a szükséges papírokat vagy vízumot, valamint időben gondoljunk a repülőjegyre és szállásfoglalásra is, mivel a turistaszezonhoz közeledve az árak az egekbe szöknek. Ha ezeket elintéztük, kezdődhet is az amerikai álmút, amely rengeteg kalandot és új ismeretet tartogat a számunkra.

De mit nézzünk meg? Mint már említettem, New York világviszonylatban is jelentős kulturális, művészeti és szórakoztatóipari központ, emiatt garantált, hogy aki oda utazik, nem fog unatkozni. Lesz olyan program, látnivaló, amivel egy turista eltöltheti a napját a Nagy Almában. A város talán legizgalmasabb és legmozgalmasabb kerülete Manhattan, a maga másfél milliós lakosával. Az East River és a Hudson folyók által határolt sziget az építészetével, hangulatával turisták millióit vonzza magához. Az 1900-as években itt épültek a világ első felhőkarcolói, amelyek ma, az évek során teremtett sajátos környezetükkel jellegzetes hangulatot biztosítanak a látóknak. A betondzsungel közepén mégis van egy kultikus jelleggel bíró „zöld terület”, a Central Park, térszomszédságában az Amerikai Természettudományi Múzeummal, amely egymaga négy háztömbnyi területet foglal el. (Felsorolni is nehéz lenne, hogy a harminckét millió darabos tárlatgyűjteménye összesen hányféle tudományos területet érint.) Ha kiszakadunk Manhattanból, és Brooklyn felé vesszük az irányt, akkor megpillanthatjuk a város egyik legcsodálatosabb látnivalóját, a két városrészt összekötő Brooklyn hidat, mely még a 19. században épült. Járdáiról tökéletesen belátni Közép- és Dél-Manhattan felhőkarcolóit, Brooklyn, illetve a Szabadság-szobrot is, ha az időjárás engedi. Nem csak Manhattanben, de Brooklynban is sok látnivalóval találkozhatunk. Ott van például a Brooklyn Múzeum (amely számos nevezetes kiállításnak

ad otthont), vagy a Brooklyni botanikus kert is, mely különféle tematikus kerteket mutat be. Ezek közül a legnépszerűbbek a japán hegy- és tótertek. Mint azt gondoljuk, New Yorkban nem csak múzeumokkal és építészeti csodákkal, hanem szórakoztatóipari egységekkel is találkozhatunk. Ilyen például a Broadway, a Seventh Avenue vagy pedig a két utca találkozási pontja, a Times Square, amelyet a „világ útkereszteződéseként” is emlegetnek. A Broadway az amerikai színháztársásként az egyik, ha nem leghíresebb központja, ahol már rengeteg híres, és utánózatlan darabot adtak elő.

Láthatjuk, hogy New York bővelkedik a látványosságokban, és több oldalon keresztül sorolhatnánk még azokat a helyeket, amiket érdemes megnézni. Ez az a város, ahol mindenki megtalálhatja a neki tetsző dolgokat, programokat és látnivalókat, attól függetlenül, hogy diák, üzletember, turista vagy éppen csak áttutató a LaGuardia-n vagy a JFK-n.



KALÓZ
VIKTÓRIA



Utazásajánló: Skócia

Nagy-Britannia igazi ékköve a Brit-sziget északi harmadát elfoglaló Skócia. A kastélyok, birkák és kockás szoknyák jellemezte ország nem tartozik a legnépszerűbb turistacélpontok közé, pedig részleteiben igazi kincsesbánya, amit egyszer mindenkinek érdemes fölfedeznie.

Elsősorban azért, mert mind a nyugati, mind a keleti partvidék igazán gyönyörű látnivalókat rejt, és ha ezek mellett nem csak a két nagyvárost, Glasgow-t és Edinburgh-t látogatnánk meg, hanem megbizonyosodnánk arról is, hogy Nessie valóban létezik, már igen komoly távolságokat kell leküzdenünk. Ennek ellenére tíz nap kényelmesen lehetőséget nyújt arra, hogy a lehető legtöbb látnivalót felfedezzük, kezdve az Atlanti-óceán hatásaival szemben védtelen, rendkívül tagolt nyugati parttal.

A táj adottságainak megfelelően itt a szűk utak mellett a kis falvak uralkodnak, amik a tökéletesen szabályos kinézetük ellenére – vagy talán épp emiatt – rendkívül különleges, összetéveszthetetlen hangulatot kölcsönöznek a térségnek. Nagyjából a nyugati partvidék közepén, Fort William térségében érdemes pár napra megszállni, erről a környékről sok látnivaló elérhető közelségben van.

Kezdjük rögtön Skye szigetével, ami valódi kincses szigetként égett az emlékezetembe. A Skóciában egyébként sem ritka kőépítmények különleges gyűjteménye mellett varázslatos halászfalvak, csodálatos sziklaképződmények és változatos, gyönyörű formákat felvonultató partvidék jellemzi a Belső-Hebridák szigetcsoport legnagyobb tagját. Egy teljes napot érdemes rászánni a szigetre, hogy nyitott szemmel körbe tudjuk járni, mert bármelyik kanyar után olyan látvány tárulhat a szemünk elé, amit érdemes megörököteni.

Bár látványvilágot tekintve kevésbé intenzív élmény, de egy kellemes kirándulást megér a Fort

William mellett található Ben Nevis. Szédületes 1343 méteres magasságával nem csak Skócia, hanem az egész Egyesült Királyság legmagasabb hegycsúcsát tisztelhetjük benne. A nyugati part zárásaként érdemes meglátogatni az Urquhart várát a Loch Ness partján. A vár különlegessége, hogy pont úgy helyezkedik el, hogy a hosszan elnyúló tavat teljes egészében beláthatjuk a vár megmaradt romjairól. Itt lehetőségünk van lenézni a vízhez, és ha szerencsénk van, még Nessie is kinéz a parthoz, hogy megsimogathassuk. Loch Ness után érdemes továbbmenni és célbavenni Invernesst, a Skót-félföld fővárosát. A város érdekessége (a szépséges hidak, és a Skóciában megszokott kastélyok mellett), hogy nincs hivatalosan meghatározott közigazgatási határa, így a lakosság számáról sincsenek teljesen pontos adatok.

A keleti part kevesebb érdekességet rejt, Aberdeen tengerparti kikötővárosként nem nyújt olyan hangulatot, mint a nyugati part hangulatos kisvárosai, de délnek indulva nem messze találjuk Dunnottar várát. A tengerbe nyúló sziklás földnyelvre épített vár elsősorban elhelyezkedésének köszönheti különleges hangulatát, de látványnak sem utolsó, mivel ahogy közelít felé az ember, jó ideig úgy látszik, mintha megközelíthetetlenül, egy teljesen különálló szikla tetején terülnének el a romok.

Innen már dél felé Edinburgh és Glasgow, a két nagyváros jelenthet úti célt. Edinburgh inkább történelmi nevezetességei, és a szinte folyamatosan zajló kulturális fesztiválok miatt kedvelt célpont, de az európai pénzügyi élet

egyik központját is a skót főváros adja. Glasgow népességre és területre is nagyobb, és a városkép is lényegesen modernebb, emiatt teljesen eltérő hangulattal rendelkezik, turisztikailag kevésbé látványos célpont.

Rengeteg várat, kastélyt, kedves települést említhetnék még, amik igazán visszaadják ennek a gyönyörű országnak a hangulatát, de igyekeztem azokra szorítkozni, amik egy bő hét alatt kényelmesen beleférnek. Az éghajlati adottságok mellett sem lehet elmenni szó nélkül. Alapvetően azt gondolnánk, a sok eső tönkretelheti az élményt, de egyrészt Skócia nyugati része az egész Egyesült Királyság leginkább napsütötte területe, másrészt az esőcseppek jelentette csillogás a kikandikáló fénycsóvákkal együtt sokszor olyan fényjátékot eredményeznek, ami többet ad az élményhez, mint amennyit az eső elvesz.

Skócia nincs közel, alapos tervezést igényel egy ilyen út, és még akkor is ott van a helyi nyelvhasználat, a különböző nyelvjárások, amik még átlagnál jobb angol nyelvtudás esetén is okozhatnak meglepetéseket. Ezzel együtt aki teheti, látogasson el oda, maradandó élményben lesz része.

TÜDŐS
BÁLINT



Zene



► Iggy Pop - Post Pop Depression (2016)

Két ember között mindig eljön az a színt az ismerkedésben, amikor az egyikük felteszi a kérdést: „milyen zenét hallgatsz?” A whitefűlűek egész éjjel dalokat erőltetnek a másikra, viszont a kocsmárandikon erre nincs lehetőség, így megpróbálok példát adni az elrettentően hangzó „gátlástalan-tetovált-pajzán nyugati rock” stílusra.

Recept:

1.) Végy egy, a világ szerint már kiégett, zavart elméjű, ex-heroinista, 68 éves embert, aki David Bowie haverja volt és a mai napig úgy tekereg a színpadon félmeztelenül, hogy a közönség fele undorodik, a másik fele pedig hagyja, hogy ez a színpadkép szexuálisan felzaklassa, miközben eufórikus kód ereszkedik a sorok közé – Iggy Pop.

2.) Mi sem lenne jobb Iggy mellé egy amerikai desert lovagnál, akinek még az ökle is tetovált, minden koncerten olyan gyengéd durvasággal kényeztetni hangszerét, hogy azon a fellépés végén egyetlen karcolást sem találsz és teljes magabiztossággal gyártja az olykor szexuálisan túlfűtött – Go With The Flow –, máskor csak egyszerűen Justin Bieber-t reggelire megevős – No One Knows – számokat. Bármikor, ha kiáll a színpadra az erre kapható lányok [censored]... szóval padlóra küldi őket – Josh Homme, a Queens of the Stone Age frontembere.

Iggy 2015 januárjában kereste fel Josh-t, hogy érdekl-e egy zenei kooperáció. Egy-két telefonszámot

követően tavasszal hőseink bezárkóztak egy kaliforniai stúdióba rögzíteni Iggy legújabb albumát, a Post Pop Depression-t. Ő énekelt, Josh főként producerként működött közre, a dobok mögé Matt Helders (Arctic Monkeys) ült, a billentyűs és gitár alapokat Dean Fertita (QOTSA, The Dead Weather) játszotta fel. Megjelenés előtti kóstoló: Gardenia, Break Into Your Heart, Sunday.

A számokat hallgatva számomra megszűnik az ismert világ, így csak azt tudom biztosan megállapítani a friss albumról, hogy kisfiúk és kislányok nem fogják értékelni. Ugyanakkor ha a rengeteg nyálás érzélem után szeretnél párodal mocskos lenni, akkor egy csendes délután tegyéd be egy recsegős magnóba a lemezt, aztán kukába a gátlásokkal. A következő pár dalszövegsor beszéljen helyetted: „All I wanna do is tell Gardenia what to do tonight”, „I'm gonna break into your heart, I'm gonna crawl under your skin”, és „...Always ready, always steady...”

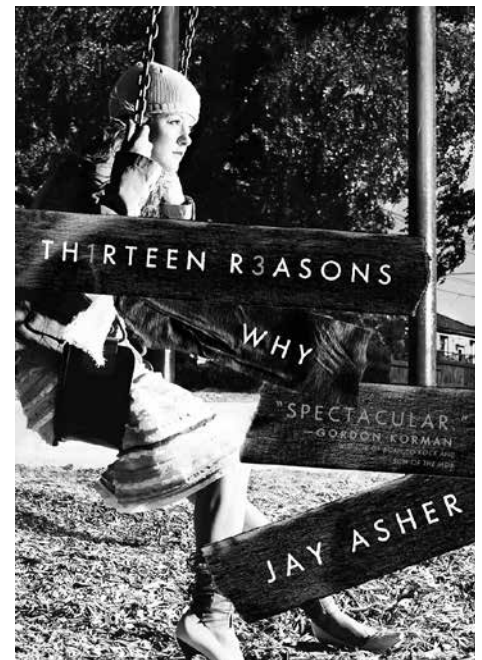
FÖLFÖLDI
KONRÁD



Könyv

► Tizenhárom okom volt

Lehetetlen úgy létezni, hogy ne hass valamilyen módon a környezetben élők életére. Elég egy apró mozdulat, egy mondat, vagy csak egy ki-fejezés nem kell több és máris emberi sorsokat menthetsz meg, vagy akár tehetsz tönkre. Clay Jensen is csak akkor jön rá, hogy egyike Hannah Baker 13 okának, amiért a lány öngyilkos lett, miután a 7 darab audiokazetta egy megviselt dobozban hozzá is eljut. A kazetták egyes oldalai újabb szereplőket hoznak a történetbe, akik kisebb-nagyobb mértékben hozzá segítettek a lánynak, hogy meghozza a végzetes döntést. Clay walkmannel a kezében, fülhallgatóval a fején hallgatja végig Hannah titkát és a történet alapján bejárja a várost, amerre a lány által mesélt tragikus sztori játszódik.



Mondanivalója napjainkban nem igazán egyedi a sok hasonló témát firtató mű között, de legfőképpen a kirívóan hanyag és már-már idegesítően forgatókönyvszerű formája teszi különlegesebbé. Azonban mégis olyan közvetlenséggel és mélységgel adja át a történetet, hogy szinte benne ragadunk a kötet világában és le sem tudjuk tenni, amíg teljesen be nem fejeztük az olvasást és az utána való elmélkedést. Viszont sajnos egy egész rövid műről beszélünk, így egy egyéjszakás kalandnál többet semmiképp se számoljunk rá.

PORNÓI
DÓRA



Sorozatok Film

► NO.6

Saját bolygónkon éljük mindennapjainkat, viszont szerkezete felismerhetetlenül más a babiloni szerződés miatt. Egy utolsó óriási háború után a Föld lakható területe hihetetlenül lecsökkent, melyre a megmaradt hat ország alapított városállamot. Főszereplőnk, Shion, a Hatos zónában él, azon belül is a legbiztonságosabb részen: Chronosban. Egy átlátszó buborékban él, mely városukat körbeveszi és biztonságban tartja. Shion és anyja nagy gazdagságban élnek, valamint a fiú Speciális tagozaton tanul, ahol korlátlan számban vannak a legifjabb zsenik a körzetből. Nincs miért aggódniuk, hiszen a Hatos Zónában valahogy sikerült elérni, hogy a társa-



dalom tökéletes, kiegyensúlyozott és problémák nélküli életet éljen mindneki. Azonban Shion élete és világukról kialakult szemlélete teljesen megváltozik, mikor egy vele egykorú, zihált kinézetű fiú, Nezumí, tör be szobájába egy hatalmas sebbel a karján. Shion ellátja sérülést és elrejtja a rendőrök elől az ifjút. Csakhogy nem kell sok és minden kiderül. Mivel egy közveszélyes bűnözőnek adott menedéket, Shiont kizárják a Speciális tagozatból és anyjával együtt az Elveszett városba száműzik. Évekkel később a Shion parkőrnek áll. Munkája során rá kell, jönnie régiójuk legsötétebb titkaira, amiért el akarják tenni a fiút láb alól, ráadásul megint összekeveredik Nezumival. Vajon mit titkol városuk lakói elől? És ki is Nezumí? Ezt a filmet kifejezetten azoknak ajánlom, akik szerint az animék gyerekeknek valók...

PORNÓI
DÓRA



► Nagyfater elszabadul

Mindannyiunk életében van egy olyan személy akinek, ha akarunk se tudunk nemet mondani, még akkor sem, amikor egy nagy változás előtt állunk. De vajon melyik a jobb döntés? Ha nemet mondunk, vagy ha igent?

Jason Kellyt egy hét választja el attól, hogy feleségül vegye a főnöke irányításmániás lányát, az esküvő után pedig megkezdődhet tökéletesnek látszó, de unalmas és kiszámítható élete. Azonban a megtervezett jövő egy pillanat alatt veszélybe kerül, amikor Jasont a szabad száju, kiszámíthatatlan nagyapja, Dick csöbe húzza. Dick felesége halála után arra kéri unokáját, hogy utazzon vele Daytonába, ahova minden évben ellátogatott a nejevel. Ott azonban épp a Tavasz Szünet vad bulijai zajlanak, melyek sok izgalmat és bonyodalmat tartogatnak az ifjú vőlegény számára. Vajon minden a terv szerint fog alakulni, vagy teljesen felborul az eltervezett idill? A film két főszereplője Robert De Niro és Zac Efron, igazán megnyerő párost alakítanak. De Niro a kora ellenére ismét felejthetlent nyújt a filmvásznon, Efron pedig már kinőtte a pár évvel ezelőtti ráaggatott tini bálvány szerepkörét, amelyet a mostani szerepei bizonyítanak a leginkább.

A filmet érdemes megnézni, hiszen közel 102 perc tömény nevetés vár rád, persze csak ha értekeled a De Niro filmek stílusát.



KALÓZ
VIKTÓRIA



► Zootropolis - Állati nagy balhé



A Zootropolis világában nem léteznek emberek, így az állatok jutottak ilizációknak jelen szintjére (két lábon járnak, ruhát hordanak és folyton a telefonjukat nyomkodják). Ennek központja Zootropolis, a város ahol békességben élnek egymás mellett növényevők és ragadozók. Ide vágyik főhősünk Judy Hopps, a vidéki nyúl, akinek álma, hogy a rendőrségnél fáradozzon a világ jobbá tételén. Oda bekerülve egy eltűnési ügy nyomozásába keveredik, társa pedig Nick Wilde, az ügyeskedésből (és adócsalásból) élő róka lesz.

A rajzfilm alaptörténete nem szakad el a ne-add-fel-az-álmaid kliséitől, ám ezt mégis remekül csinálja. Nincs az a kellemetlen érzésünk, hogy valami hamis, túlidealizált álomvilágot látnánk, ráadásul mikor már azt hinnénk, hogy vége a történetnek, egy olyan fordulat tolnak az arcunkba, ami bármelyik Helyszínelők epizódnak becsületére válna. A kicsiknek szánt cukormáz mögött komoly kérdéseket feszeget (mint például a gyerekek közötti megfélemlítés), körítésként pedig Zootropolis világa rendkívül ötletes és átgondolt, ha valaki azt mondja nekem, hogy létezik, kérdés nélkül elhiszem neki.

A Breaking Bades és Keresztapás utalások szintén a felnőtt nézőkért vannak, ezért erre úgy vihetünk el kistestvért, hogy mi is remekül szórakozunk. Sőt, a végén velük együtt izgunk azon, hogy sikerül-e felgöngyölíteni a szálakat és Judy valóra tudja-e váltani álmait.

PAPDI
TAMÁS



Kolikonyha

Csokilasagne

Az életben vannak olyan pillanatok, amikor az ember csak csokira vágyik - minél többre. Nos, a csoki lasagne erre a tökéletes megoldás! A recept amerikai, úgyhogy a lehetetlen mértékegységeiket az SI-rendszerhez és a hazai kiserelésekhez igazítottam, de természetesen ízléstől függően az eltérés megengedett.

Kezdeként zúzzuk egészen apró darabokra a két doboznyi Oreo kekszet, majd keverjük el a megolvasztott vajjal. Ezután a masszát jól összemörítve helyezzük egy kivajazott tepsibe (az eredeti recept egy kb. 22x33 centiméteres darabra van szabva, de óva intek bárkit is attól, hogy polárpániméterrel kezdjen megfelelő területűt találni, a saccperkábe ekkora is pont megfelelő), majd tegyük be a hűtőbe.

Ezután egy kis intermezzo jön, lévén a Cool Whip itthon nem beszerezhető, viszont házilag seperc alatt elkészíthető! Kezdjük el kemény habbá verni a habtejszint és egy-két perc elteltével adjuk hozzá a porcukrot és a vaníliás cukrot, majd újabb pár perc után folytonos kevergetés mellett a zselatint. Ha a végeredmény már kellően szilárd, rakjuk be a hűtőbe.

Kis szünet után nekifoghatunk az újabb rétegnek. Verjük fel a krémsajtot egészen addig, amíg lágy és szellős nem lesz. Adjuk hozzá a 2 evőkanál tejet és a kristálycukrot valamint a hűtőben pihenő házi Cool Whip krémünk kb. 3/5-öd részét. Keverjük jól el, majd terítsük rá az Oreo alapra.

Készítsük el a pudingot, majd öntsük az eddigi rétegekre, zárásképp pedig a maradék Cool Whippel fedjük be a művünket. Legvégül szórjuk meg a tetejét valamilyen csokis zabpehellyel, és tegyük vissza a hűtőbe. Pár óra várakozás után vegyük elő és élvezzük munkánk gyümölcsét.

Hozzávalók:
-2 doboz Oreo keksz
-125g teavaj
-250g krémsajt
-60ml kristálycukor
-2 ek hideg tej
(plusz ami a pudinghoz szükséges)
-1 cs pudingpor
-Csokis gabonapehely
-500 ml habtejszín
-300g krémsajt
-20g zselatin fix
-150 g porcukor
-1 cs vaníliás cukor



Narancsos lángoló francia palacsinta

Sziasztok! Ismét elérkezett az én időm, kibontom szárnyaimat és suhanok az ízek világában, tartsatok velem és készítsétek el ezt a remek, mégis egyszerű receptet. Garantálom, hogy az egyik kedvencetek lesz. Elkészíthetitek magatoknak, vagy barátaitoknak és máris jobban fog menni a tanulás egy ilyen finom palacsinta elfogyasztása után. Na és akkor íme a finom recept.

A tojásokat kettéválasztjuk, a sárgájukat cukorral, sóval, vajjal habosra keverjük. Lisztet és annyi tejet adunk hozzá, hogy sűrű palacsintatésztá legyen. A kemény habbá vert tojásfehérjével lazítjuk. Forró serpenyőben a palacsintákat kisütjük. Egy narancs héját lereszeljük és hozzáadjuk a levét is. A maradék narancsot meghámozzuk és cikkekre vágjuk. Forró vajra szórjuk a cukrot, majd nagyon világosra karamellizáljuk. Ehhez hozzáadjuk a narancscikkeket, a reszelt narancshéjat és a levét is. 1 perc alatt összeforraljuk. Tálaláskor a palacsintákat négy részre hajtjuk, beletesszük a forró narancsos-vajas raguba, meglocsoljuk narancslikőrrel és tányérra szedve tálaljuk. Ez a picit eltérő palacsinta ízében és állagában is remekül bevezet minket a desszertek különleges világába. Megkockáztatom, hogy egy ilyen palacsinta elfogyasztása akár olyan megnyugvást és elégtételt adhat, mintha a dinamika zh eredmény ötös volna. Kellemes sütögetést és kedves egészségetekre!

Hozzávalók:
-3 tojás
-3 ek cukor
-1 csipet só
-2dkg vaj
-25dkg liszt
-tej
-olaj
Raguhoz:
-2naracs
-5dkg vaj
-4 ek cukor
-fél dl narancslikőr



PAPDI
TAMÁS



KICSI
HAJNAL

Utca embere

Melengető napsugár, jóleső szellő és madárccicsérgés. Minden egyetemista rémálma, hogy ilyen időben kelljen egy zárthelyikkel teli héten a jegyzetek fölött gubbasztania és esélytelen harcot vívnia az idővel szemben. De sajnos gyakran vannak a szorgalmi időszaknak ilyen pillanatai. Kíváncsiak voltunk, hogy milyen gondolatokat vált ki belőle ilyenkor egy elgondolkodtató kérdés, így hát szerintetek: Miért tojik csoki tojást a húsvéti nyuszi?

-Egy genetikai mutáció az oka, ami miatt enyhe tyúk gént is fel lehet fedezni a nyusziban, ami a tojásért felelős. Az pedig, hogy ez a tojás csokiból van, azért lehetséges, mert a mi húsvéti nyuszinkat egy tündér még szerethetőbbé tette az emberek számára, illetve így próbálta elrejtetni a genetikai rendellenességeket.

-Valahogy úgy, hogy a húsvéti nyuszi amúgy csoki csirkét eszik az év ezen időszakában, így a csoki csirkéből csoki tojás, avagy nyúlból csoki tojás, voilá!

-Túl sok csokit evett.

-Mert adni jobb, mint kapni.

-Már megunta, hogy olyan mainstream a fűben ücsörögni és csak legelni. Szeretett volna valamivel kitűnni a tömegből, és mi is lenne jobb módszer rá, mint csoki tojást potyogtatni Nesquik helyett.

-Mert igazit nem tud.

-Ettől a nyúltól annyit vártak el, hogy tojás jöj-
jön belőle és az ráadásul csokiból legyen. Tőled

meg azt várja el mindenki, hogy az ÁJGT és JMG kettesed legyen meg. Ugye hogy mennyivel könnyebbnek tűnik máris a nyuszi dolga?

-Nem csoki tojás az, csak le kéne mosni, meg esetleg nem kéne összekeverni a tyúkot a nyúllal, kösz.

-Tábla csokit tojni biztos sokkal fájdalmasabb lenne.

-Majd MSC-n megtanítják, addig kevesek vagyunk arra, hogy megértsük. Az emberi agy csak addigra fejlődik ki annyira, hogy megértse, hogy egy emlékszállat milyen kémiai átalakulások folytán tojhat tojást.

-A vörösbőr, a barackbefőtt, a chilis bab és az étcsokoládé áldásos keveréke, megspékelve egy kis burritóval.

-Egyszerű. Nyuszika epéje emelt kémiás volt.

-Nagyon durva buli volt! Mit tojnia, ha a zsiráf nem aludt volna el...

-Ez egy jól sikerült állat kísérlet a Nestlétől.

-A tyúk-Ica és a Nyúl-Ika nagyon jó barátok voltak. Egy nap azonban Icának el kellett mennie egy hosszabb útra és megkérte Ikát, hogy vigyázzon a tojására és tartsa melegen. Nyúl-Ika azonban kicsit túlbuzgó volt és lenyelte mondván, hogy ott jó meleg van... Aztán kikelt benne. Szegény azóta nyomja az ipart. Hogy miért csokis? Ez inkább maradjon titok.

-Mert kakaóbabbal etetik azt a szegény nyulat.

-Lassú az emésztése és a karácsonyi gyomorrontás most jön ki.

Miután elűtött egy gyalogost, az autó tovább megy még 10 métert. A sofőr megáll, kidugja a fejét az ablakon és ordítja:

- Légy figyelmesebb!

A gyalogos rémülten felkel és megkérdezi:

- Miért, tolatni fogsz?

~~~

Éjszaka egy részeg áll négykézláb a lámpaoszlop alatt. Odamegy egy rendőr és megkérdi:

- Jóember, maga meg mit csinál itt?

- Elvesztettem a kulcsom a parkban, azt keresem!

- De miért itt, miért nem a parkban?

- Mert ott sötét van!

~~~

- Drágám, elromlott a fék az autómon - telefonál a feleség a férjének. - El tudsz jönni értem?

- Persze, hol vagy?

- A munkahelyem mellett a pékségben.

- És az autód?

- Itt van velem az is.

~~~

János bácsi autóvezetésből vizsgázik. Mellette ül az instruktor, hátul a rendőr. Instruktor:

- János bácsi! Milyen tábla volt ez?

- Úgy néztem, fiam, búzatábla...

~~~

Két fahasáb beszélget a pincében:

- Mondd, mi a bajod?

- Lehordtak.

~~~

- Hogy hívják a rosszkedvű kutyát?

- Undog.

~~~

A házaspár együtt ér haza a munkából, csendes a ház. A feleség megszólal:

- Drágám, nem tudod, hová lettek a gyerekek? Itthon vannak egyáltalán?

- Várj csak, - mondja a férj - kapcsoljuk ki az internetet, akkor mindjárt előjönnek.

~~~

Rendőr igazoltatja a csavargót:

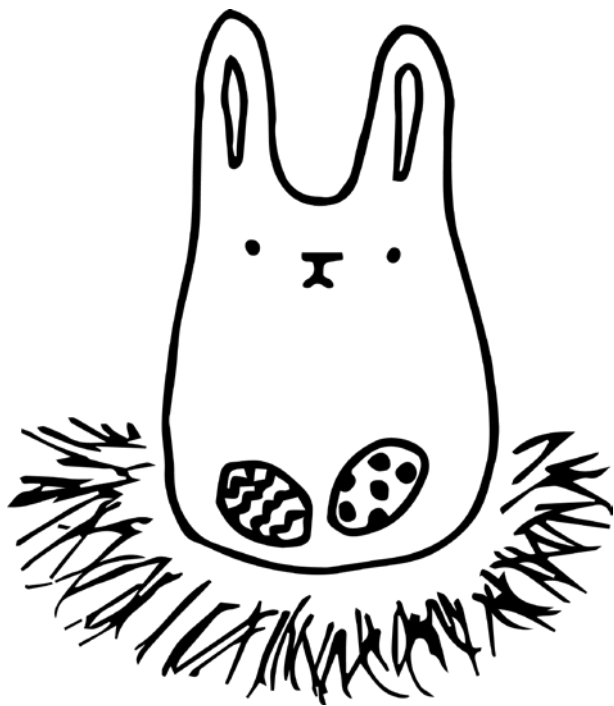
- Milyen iskolai végzettsége van?

- Semmi. Analfabéta vagyok.

- Mi maga?

- Analfabéta.

- Betűzze, kérem!





# Humor

Apuka és kislánya együtt autóznak. Az apa átmegy egy piros lámpán, és zavartan mondja a fiúnak:

- Kisfiam, ez egy szabálytalan dolog volt, ilyet nem szabad ám csinálni!

- Semmi baj, apa! - mondja a fiú. - A mögöttünk jövő rendőrautó is átmegy rajta!

~~~

A bogarak fociznak a réten. A hőscincér odamegy az egyik padon ülő bogárhoz, és megkérdezi:

- Te miért nem játszol?

- Nem látod? Én vagyok a cserebogár.

~~~

- Miért visz a víziló a szájában vizet a tó egyik sarkából a másikba?

- Fészket rak!

~~~

Nagypapa mesél az unokáinak a háborús emlékeiről:

- Egyszer egy teljes századot tettem harcképtelenné, teljesen egyedül!

- Tényleg? Tüzér voltál?

- Nem... Szakács!

~~~

A pap és a buszsofőr egyszerre kopogtatnak a mennyországi kapuján. Kijön Szent Péter, röviden elbeszélget velük, majd beengedi a buszsofőrt. A pap fölháborodva kérdezi:

- És én? Engem, aki egész életemben Isten szavát hirdettem, nem engedsz be? Hogy lehet ez?

- Hát úgy, hogy amíg te prédikáltál, mindenki aludt. Bezzeg amíg a buszsofőr vezetett, addig mindenki imádkozott...

~~~

A Mátra lábánál lerobban egy Volánbusz. Megáll mellette egy Trabant, a sofőr kiszól:

- Nem megy?

- Nem, a fene enne meg, pedig a Kékesre kéne feljutnom.

- Oda se neki! Kösse utánam, én is oda megyek!

- Na ne szórakozzon velem!

- Sose aggódjon, veszteni nem vesz semmit.

Rá is akasztják a Volánbuszt a Trabantra, az meg hatvannal feltép a Kékes parkolójába. A sofőr ámul, de nem bírja megállni.

- Hát, szó se róla, felhúzott, de azért igencsak füstölt menet közben.

A trabantos rémülten néz be a kocsijába:

- Az istenit, már megint behúzott kézfékkal jöttem fel!

~~~

- Miért nem bírja el az üvegasztal az elemet?

- Mert battery!

Ugyanazon történet két ember elmondása alapján:

A kollégiumlakó:

- Éjjel megérkeztem. A klozéhoz futottam. Felkapcsoltam a villanyt a WC-ben. Benyitottam, kihánytam magam. Kimentem. Lekapcsoltam a villanyt.

- A kollégiumlakó lakótársa:

- Éjjel ülök a WC-n. Valaki lekapcsolja a villanyt. Benyit, lehány. Kimegy. Felkapcsolja a villanyt.

~~~

Utasok ülnek a repülőn, egyszer csak a pilóta hangja hallatszik a hangosbeszélőből:

- Hölgyeim és uraim, itt a pilóta beszél. Van önök között orvos? Kérem, fáradjon a pilótafülkébe.

Egy orvos feláll, és bemegy a fülkébe. Néhány perc múlva újra szól a hangosbeszélő, ám most az orvos hangja hallatszik:

- Kedves utasaink! Van önök között pilóta?

~~~

A tanító az iskolában az elvont dolgok fogalmát magyarázza:

- Elvont az a dolog, amit nem tudunk kezünkkel megfogni. Na Pistike, mondj egy példát!

- Például egy izzó vasdarab.

~~~

Pistike és Sanyika találkozik az utcán. Pistike elújságolja:

- Képzeld, kihúztam a fogamat.

- Na és fáj még?

- Nem tudom.

- Hogyhogy nem tudod?

- Ottmaradt a fogorvosnál.

~~~

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

- Óvatosan! Vigyázz! Egy kicsivel több olajat tegyél bele. Jaj! Túl sokat süts egyszerre. Túl sokat!

Fordítsd meg! Fordítsd meg azonnal! Több olaj kell! Jaj! Jaj, mi lesz most?! Több olaj! Odaég! Óvatosan! Vigyázz! Azt mondtam, óvatosan!

Soha nem hallgatsz rám, ha főzöl. Soha! Fordítsd meg! Gyerünk! Normális vagy? Elment az eszed? Ne felejtse el megszögni. Mindig elfelejtet megszögni! Sóz! Sóz! Sóz! Sóz! Sóz! Sóz! Sóz! Sóz! Sóz! Sóz!

Az asszony értetlenül bámul rá:

- Mi a franc van veled? Azt hiszed, nem vagyok képes megszögni egy rántottát?

A férj nyugodtan válaszol:

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

~~~

-Mi az abszolút kód?

-Amikor a rendőr a jelzőlámpa tetejéről kiabálja a színeket.

Két részeg észreveszi, hogy pont a buszgarázs előtt állodogálnak.

- Figyeld csak, vigyünk el egy buszt, azzal gyorsan hazajutunk.

- Jó, te menj be, köss el egyet, én meg idekint figyelek.

Eltelik fél óra, az örökös már türelmetlen. Bemegy a társa után, és látja, hogy az idegesen rohangál a járművek között.

- Te meg mit csinálsz?

- Az istennek sem talállok 7-es buszt!

- Hát te teljesen hülye vagy?! Kössünk el egy 9-est, aztán majd gyalogolunk egy saroknyit.

~~~

Egy felmérés szerint egy átlagos magyar 1500 kilométert gyalogol évente.

Egy másik felmérés szerint egy átlagos magyar 90 liter alkoholt iszik meg évente.

Ezek szerint egy átlagos magyar 6 litert fogyaszt százon.

~~~

- Hogyan fejezi be a pap a vajaskenyér elkészítését?

- Felviszi az utolsó kenetet...

~~~

Miért állt ki a fényképész a napra?

Hogy fotosztintetizáljon!

~~~

Az utcán sétáltam, amikor egy fickó zsebéből kiesett egy ezres. Felvettem, zsebre raktam, de akkor belém hasított egy gondolat: „Vajon Jézus mit tenne ebben a helyzetben?”

Így hát fogtam a pénzt és borrá változtattam...

~~~

~~~~~

Egy rendőr bejelentkezik a központba:

- A helyszínen vagyok, egy idős néni agyonütötte a férjét, mert az rálépett a frissen felmosott padlóra.

- Letartóztatta az elkövetőt?

- Még nem, várom, hogy felszáradjon a kő.

~~~~~

~~~~~

Egy fizikus és egy filozófus együtt kirándul az afrikai szavannán. Egyszer csak üldözőbe veszi őket egy oroszlán. Mindketten futni kezdenek, de közben a fizikus megtorpan:

- Semmi értelme futni, hiszen az oroszlán gyorsabb nálunk!

Mire a filozófus:

- Én nem is az oroszlánt akarom lefutni, hanem téged!

