

KÖZHÍR

A BME KÖZLEKEDÉSMÉRNÖKI ÉS JÁRMŰMÉRNÖKI KAR HALLGATÓI ÖNKORMÁNYZAT LAPJA

2018. NOVEMBER



- 4 **KÖZLEKKAR**
- 4 VEZETŐVÁLTOZÁSOK A MEDIA GROUPBAN
- 6 HK INTERJÚ
- 8 BOSCH INTERJÚ
- 10 SÉLMECBÁNYAI ÉLMÉNYBESZÁMOLÓ
- 11 „NEM NÉZÜNK MEG EGY FILMET?”
- 12 ERASMUS+ ÉS BARÁTAI
- 14 **SZAKKOLLÉGIUM**
- 14 A SZERELŐ ÓCSÁROL
- 16 SZÍNEZŐ SZÉPSÉGVersenY
- 18 A LEMEZMOTOR
- 20 **KÖZLEKEDÉS**
- 20 NA SHLEDANOU, BÉKAPOFA!
- 22 GŐZFELHŐS ÜNNEP
- 23 **SZÓRAKOZÁS**
- 23 HOLLANDIA, A TULIPÁNOK FÖLDJE
- 24 TUDTAD-E?
- 26 AJÁNLÓK
- 27 KOLIKONYHA
- 28 KÖZHÍR SZERKESZTŐSÉG
- 30 SUDOKU



Kedves Olvasó!

Engem ért az a megtisztelő feladat, hogy köszöntselek Téged az őszi félév első lapszámában. Ahogy az időjárás és az évszakok, úgy életünk is folyamatosan változik. Ezek a változások visznek minket előre. Éppen ezért bízom benne, hogy a vezetőségben bekövetkezett változások pozitívan fognak hatni az újságra. Király Móric lemondása után szükség volt valakire, aki a továbbiakban szívén viseli az újság sorsát. Be kell vallanom, eleinte kicsit ódzkodtam ettől a felelősségteljes feladattól, de a Köz hír tagjainak támogatása erőt adott ahhoz, hogy belevágjak.

Akkor bemutatkoznék: Szabó Eszter vagyok, immár a Köz hír új főszerkesztője, civilben pedig harmadéves logisztikai mérnökhallgató. Én is ugyanazokkal a problémákkal küzdök nap mint nap, mint bármelyik másik hallgató, szóval ha bármiben a segítségemre tudok lenni, ne habozz, bátran keress meg! Az újságnál való pályafutásomat még gólyaként kezdtem olvasószerkesztőként. A tördelésbe is belekóstoltam, de az nem igazán volt ínyemre.

Egy vezetői poszt elvállalása elég nagy munkával és felelősséggel jár, azonban a pozícióval járó feladatokat nem egyedül végzem.

Segítségemre van Kormos Henriett, aki ugyan helyettesként van feltüntetve, de ugyanakkora lelkesedéssel vetette bele magát a munkába, mint én. Heni hozzám hasonlóan harmadéves logisztikás. Nélküle nem hiszem, hogy nekiveselkedtem volna ennek a hatalmas feladatnak, hisz bármiben számíthatok rá. Szóval ketten együtt ügyködünk az újság szerkesztésén, és igyekszünk megtölteni olyan tartalmakkal, amiket szívesen olvastok. A Köz hír többi tagjával karöltve mindannyian törekszünk arra, hogy elődeinkhez hasonló színvonalú újságot hozzunk létre. Ha bármilyen ötletetek van, amivel feldobhatnánk a lapot, ne tartsátok magatokban, forduljatok hozzánk bizalommal!

Végezetül sikeres félévet kívánok mindenkinek az egész szerkesztőség nevében!

**SZABÓ
ESZTER**



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

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

Készült 800 példányban

Közhír

2018. november
87/1

Felelős kiadó
Csányi Norbert

Felelős szerkesztő
Lindtner Andor Csaba

Főszerkesztő
Szabó Eszter

Főszerkesztő helyettes
Kormos Henriett

Rovatvezetők
Ipcsecs Noémi
Papdi Tamás
Pornói Dóra
Zentai Szófia

Tördelőszerkesztők
Greffer Kinga
Tóth Ágnes Mariann
Tüdös Bálint

Olvasószerkesztők
Dajka Gábor
Fehér Tamás
Madácsi Réka
Zsubori Eszter

Képszerkesztő
Mocsányi Réka

Címlap
Orbán Gergely Dávid

Szerzők



Vezetőváltások a Média Groupban

Az őszi félév rengeteg újdonságot tartogat karunk számára. A Média Group vezetősége teljes mértékben lecserélődött, új tagok kerültek a vezetői székekbe. Ismerjétek meg őket és azt, hogy mivel készülnek számotokra a félév során. Fogadjátok őket szeretettel!



Emlékszem még 2016-ra, amikor a gólyatáborban drága mentorom, Balázs mondta, hogy van a karon egy MűTerem nevű öntevékeny kör és ha szeretnék, akkor ott tudok fotózni, videózni, hangtechnikával és grafikával foglalkozni. De ha nem tudok semmit az sem baj, mert oktatásokat is tartanak, eszközöket is biztosítanak és nagyon klassz emberek a tagok. Sokat gondolkodtam, hogy lesz-e rá időm és egyáltalán mi olyat tud adni, amit magamtól nem tudnék lefotózni. Mit veszíthetek alapon elmentem a nyílt ülésükre, hátha ott kedvet kapok az egészhez. Megszeppenve ültem ott és néztem a régebbi tagokat, ahogy nevetgélnek, beszélgetnek. Érdekes volt látni, hogy mennyivel másabb a légkör egy ilyen kis csoportban és hogy mindenki mennyire szereti és tiszteli a másikat. Természetesen be is léptem a körbe és ahogy telt az idő, ezek az érzések megerősítést nyertek bennem. Megismertem a kör tagjait és a szeretet és tisztelet, amit már korábban is említettem, bennem is szépen lassan kialakult irántuk. Egytől egyig egyéniségek, néhányan pedig olyan látásmóddal rendelkeznek, amikről sokan csak álmodnak, talán még nem is tudják ők sem, de lehet, hogy már érzik. Büszke vagyok rá, hogy egy ilyen csapat tagja lehetek, hiszen amióta itt vagyok, még egyszer sem hallottam, hogy bármire is azt mondtuk volna, hogy nem tudjuk megcsinálni, mert mindenre kerestünk és találtunk megoldást.

Most, hogy a kör vezetője lettem, úgy érzem sokkal nagyobb a felelősségem, hiszen Milán az elmúlt években igen magasra tette a lécet, amit nem kevés munkával fogok tudni megugrani. Azzal, hogy bizalmat szavaztak nekem a társaim, még egy általam sem ismert oldalamat fedeztem fel. Érzem, hogy bíznak bennem és számítanak rám, így pedig már nem csak magamnak, hanem nekik is szeretnék megfelelni. Határozott vagyok és eltökélt, hogy a lehető legtöbbet hozzam ki a körből és a tagokból. A tagok sokszínűek, de igyekszünk mindenkinek lehetőséget biztosítani arra, hogy a saját maga által választott úton tudjon új tudásra szert tenni és fejlődni. Ez persze nem zárja ki azt sem, hogy ha van kedve az illetőnek, másba is belekóstolhasson.

Rengeteg tervem van az egyetemen kívül és belül egyaránt. Tervezek kirándulásokat, okta-

tásokat, kiállításokat, belsős versenyeket, csapatépítéseket, ezeken kívül pedig rá szeretném vinni a tagokat a művészeti vonalra is, amennyiben erre lesz érdeklődés. Természetesen még nekem is nagyon sokat kell fejlődnöm, de szerencsére a tagoktól folyamatosan kapok visszajelzéseket, így lényegében a társaság kiképez. Annak ellenére, hogy én már korábban is foglalkoztam a fotózással, rengeteg olyan helyzetbe kerültem bele, amibe a MűTerem nélkül lehetőségem sem lett volna, így ezekből is tudtam tanulni és fejlődni. Az újoncoknak nagyon fontos megérteniük, hogy ez nem egy munkahely, senki nem fogja megenni őket, ha valami nem úgy sikerül, ahogy azt elképzelték.



Az egyik célom az, hogy úgy tudjanak a tagok tevékenykedni, hogy ők is érezzék magukon a javulást az egyes területeken és ez motiválja őket. Szerencsére ebben segítséget bőségesen tudunk adni, hiszen remek emberek állnak mellettem, akik bármikor készségesen segítenek velem együtt, ha kerestek minket. Fontosnak tartom, hogy az egyetem mellett legyen az embernek egy olyan hobbi, ami teljesen elszakad a tanulmányaitól, hiszen

néha ki kell kapcsolni és mással foglalkozni. Igazából produktívan pihen a hallgató ilyenkor. Amikor HaBárban láttok minket, ti is észrevehettétek, hogy nem csak a munkáról szól az egész. Jól érezzük magunkat, de mellette teszünk arról, hogy pár emléket megőrökötsünk az esti bulikról. Természetesen nem csak a HaBárban vagyunk jelen, csak hogy egyet említssek, a Baross Rádióval együtt szoktunk kimenni az Efottra, ami nyilván megint nem csak a munkáról szól, hanem ott is jól érezzük magunkat.

Nem ritka, hogy a körök együtt tevékenykednek, ezt nagyon hasznosnak tartom és szeretném, ha a későbbiekben is teremtenénk lehetőséget az ilyen jellegű kollaborációkra a körvezetőkkel. Fontos, hogy megtanuljon az ember csapatban dolgozni és megtapasztalja, hogy néha támaszkodnia kell a másikra, amivel természetesen semmi baj sincs. Ez a kör véleményem szerint tökéletesen alkalmas arra, hogy az ilyen képességeket elsajátítsátok.

Akik úgy érzik, hogy érdekli őket a MűTerem, azokat várjuk nagy szeretettel, illetve ha bármilyen ötletetek van, ami a MűTeremhez kapcsolódik, nyugodtan forduljatok hozzám. Nagyon lelkes vagyok és remélem, hogy az újoncok is hasonlóan motiváltak és kíváncsiak!

NAGY MÁRIÓ



baross rádió

2018. szeptember 17-én a Baross Rádió eddigi főszerkesztője, Sarkadi Viktor lemondott a posztjáról és egy titkos szavazás után Én, Mészáros Máté lettem a Baross Rádió új főszerkesztője.

Magával a Rádióval én még 2017 tavaszán kerültem kapcsolatba, amikor is egy HaBározás alkalmával szóba jöttek az öntevékeny körök. Én ekkorra már jelentkeztem a Mentor Gárdába is, így pusztán a felesleges szabadidőm miatt gondolkodtam el azon, hogy valahova jó lenne azért még csatlakozni. Ekkor mondta egy haverom, hogy itt van például a Rádió főszerkesztője, Viktor. Gondoltam, mit veszíthetek, ha már úgyis itt van, beszéljek vele. Oda is mentem, elkezdtünk beszélgetni hogy milyen lehetőségek vannak náluk, miket lehet csinálni stb. Igazából én úgy vol-



ködni, ha mindenben megvan a szükséges motiváció. Aprópó mindenki: az egyik legfontosabb dolog az utánpótlás. Ennek elősegítéséhez, már tartottunk is nyílt ülést, ahol az idei év gólyái szép számmal illetve pár felsőbb éves is megjelent. Közülük a nagyrész eljött a múlt héten lezajlott és még a következő hetekben is zajló oktatásokra.

En nagyon szeretném, hogy ez az egész úgy működjön, mint mikor megalakult. Minden vezetőségi taggal, és a jelenlegi lelkes tagjelöltekkel azon dolgozunk, hogy ez létre jöhessen. Bízunk abban, hogy így is lesz!

MÉSZÁROS MÁTÉ

KÖZHÍR

Amint látjátok, lapunknál is új emberek irányítanak. Henivel közösen vettük át a szerkesztéssel kapcsolatos feladatok elvégzését. Úgy éreztük, egyedül egyikünk sem bírná, viszont ketten képesek vagyunk rá. Szerintünk a csapatmunkában rejlik a mi erőnk, mivel ha olyan partnere van, akihez bizalommal fordulhatsz, akkor hatékonyabb a munkavégzés. Bármennyire is különbözőek vagyunk, mégis kiegészítjük egymást. Való igaz, hogy Heni csak helyettesként van feltüntetve a lapban, de ugyanannyit foglalkozik az újsággal, mint én. Rengeteget köszönhetünk még Molnár Petrának (ex-főszerkesztő), aki, mint főszerkesztő mentor, ellát minket hasznos tanácsokkal, miként lehet megbirkózni egy ilyen hirtelen jött feladattal. Az ő tapasztalatai jelen-tősen megkönnyítik a dolgainkat.

tam vele, hogy engem mindegyik része érdekel a dolognak, de ha választani kéne, akkor inkább a technikai illetve az utómunka lenne a legjobb.

Ezután sokáig nem történt semmi ezen a téren. Bekerültem a Rádió Facebook csoportjába, így láthattam, ha éppen történik valami. Az első komolyabb lehetőségem akkor jött, amikor engem is meghívtak a 2016-os média táborba, Balatonlellére. Ez akkor kicsit meg is lepett, hiszen gyakorlatilag még nem is voltam teljes jogú tag és nem is csináltam semmi hasznosat. Ennek ellenére úgy döntöttem, hogy elmegyek és legalább megismerkedem a többiekkel (igaz a nagyrészüket azért már ismertem előtte is). Ez a döntés adta az első nagyobb lökést, mert nagyon jól éreztem magam Lellén a sráccal, és tudtam mikor hazajöttem, hogy ennek a társaságnak én igenis tagja szeretnék lenni.

A következő nagyobb történés ősszel volt, amikor azon kívül, hogy megszavaztak tagnak, megkaptam az első munkámat is. Ez egy rövidebb műsor vágását jelentette, amiből kettőnél több adás végül nem is lett felvéve.

Idén tavasszal pedig megkaptam a lehetőséget, hogy én is erősíthetem 2018-as EFOTT Rádió stábját. Ez volt az a 10 nap, amikor végleg eldöntöttem, hogy ha lesz rá lehetőségem, akkor jelentkezem főszerkesztőnek. Ez el is jött az őszi alakuló ülésünk alkalmával, amikor megszavaztak főszerkesztőnek.

Tulajdonképpen, nincs semmilyen világot megváltó tervem. Mielőtt megszavaztak, beszéltem régebbi rádiósokkal, akik azt javasolták, hogy vagy kezdjem el újra az egészet az elejéről, vagy folytassam a régebbi dolgokat, de sokkal intenzívebben. Én az utóbbi mellett döntöttem, mivel ahogy én látom, a rendszer tud teljesen jól mű-

A sulit mellett mindenképpen kell olyan tevékenységet végezni, ami kicsit eltereli a figyelmünket és segít kikapcsolni. Nem lesz lelkiismeret-furdalásod, hogy nem tanulsz, ha közben más hasznos tevékenységet végzel. Én ezért jelentkeztem gólyaként olvasószerkesztőnek a Köz hírhez, majd egy évvel később Heni is csatlakozott a csapathoz. Akkor még álmomban sem gondoltam volna, hogy valaha főszerkesztő lesz belőlem. Ebből is látszik, hogy sosem tudhatjuk mit tartogat számunkra a jövő, bármi lehetséges. Másrészt egy közösség tagjának lenni szintén kellemes érzés. Emlékszem, az első ülésen irigykedve néztem a felsőbb éveseket, ahogy felszabadultan beszélgetnek, noha akkor még nem is értettem mindent, amiről szó volt. Mostanra pedig már én is be tudok kapcsolódni a beszélgetésekbe. Rengeteget lehet tanulni egymástól. A kör tagjaként különböző sajtóeseményekre kapunk meghívásokat, ahová másképp nem lehet bejutni. Ha ügyesek vagytok, olyan kapcsolatokat alakíthattok ki, amiket a későbbiekben még kamatoztatni lehet. A befektetett munka megtérül. Az, amikor elkészül egy lapszám, és végre a kezdedben foghatod, nagyszerű érzéssel tölt el. A tudat, hogy te is a része voltál a folyamatnak elismerésre ad okot.

Mi nagyon elszántak vagyunk és igyekszünk a legtöbbet kihalozni az újságból. A Köz hírnél nagyon fontos az információáramlás. Az újonnan bevezetett rendszeres ülésekkel elősegítjük a személyes kapcsolattartást, így egyszerűbb a felmerülő ötleteket és problémákat megvitatni, jobban megy a határidők betartása. Eddig nagyon összetartó a csapat, hiszen ezt a számot is sikerült az elképzeléseink szerint kiadni. Bízunk benne, hogy első kiadványunk elnyeri tetszésedet. További jó olvasgatást!



SZABÓ ESZTER

KORMOS HENRIETT

HK interjú: Johan Tamás

Több, mint fél éve vagy a Hallgatói Képviselő tagja. Hogy érzed, sikerült teljesen magadénak tudni a feladatodat, vagy akadnak még néha nehézségeid?

Először én is abban reménykedtem, hogy egy-két hónap alatt beletanulok a dologba és felveszem a ritmust, de nem így lett. Úgy vélem, nagyon színes és sokrétű ez a poszt, csak úgy, mint a többi, éppen ezért a betanulás egy hosszú folyamat, amit végig kell járnom, meg kell tapasztalnom minden részletében a feladatkört, hogy százszázalékosan el tudjam látni.

Mit takar pontosan a tankör és utánpótlás felelős poszt? Beszelnél a feladataidról?

A tankör és utánpótlás felelős legfontosabb feladata az, hogy kapcsolatot teremtsen a hallgatókkal, lehet ez a Mentor Gárdán keresztül, akik alapkövek a gólyák egyetemi túlélésében, vagy éppen egy kari rendezvényen keresztül, ahol lehetőséget biztosítunk az egymással való ismerkedésre. A feladataim közé tartozik az aktuális Gárda megválasztása és megalapítása, kari rendezvények szervezése, mint például a kocsmatúra, ahol alkohol mellett nyílik lehetősége a friss egyetemistáknak megismerniük egymást. Emellett általános reklámarc is vagyok, az ismerős pofa, akihez nyugodtan fordulhat bárki kérdésekkel, mert még ha nem is tudom a választ, tudok mondani valakit, aki tudni fogja. Az én olvasatomban az embert a barátok és a kapcsolatok teszik erőssé.

Hogy sikerült a beilleszkedés a „veteránok” közé? Milyen érzés volt újoncként beleszöpeni ebbe az életbe?

Először nagyon szokatlan volt, de hát az ember életében minden új szokatlan. Az elején úgy éreztem magam, mintha egy nyolcadikost beültettek volna egy multicég vezetőségéhez, ahol japánul beszélnek. Aztán szépen lassan én is megtanultam a rövidítéseket, a szakzsargont, megismertem a rendszert, amiben a többiek tevékenykednek. Egy két hónap és egy-két közös rendezvény után már feloldódottan sétáltam be az ülésekre, nyugodtan beszélgettem mindenkivel és kérdeztem mindenkitől, mert tudtam, hogy ők is ugyanolyan nyolcadikosok, mint én, csak nagyobb a felelősség a vállukon.

Mi szerinted a legnehezebb a posztodat illetően?

Leginkább az állandó készenlét és figyelemszükséglet az, ami megterhelő. Ez nem csak a poszthoz, de a képviselői munkához tartozik. Amúgy sem vagyok a legrendezettebb ember, aki már hétfőn tudja hol lesz csütörtökön, én az az ember vagyok, aki százszor felejt el és emlékszik vissza a feladataira, hogy aztán a lehető legjobban kivitelezze. A másik nehézség az állandó jókedv fenntartása. Életvidám és pozitív embernek tartom magam, de amikor egy Gólyatábor harmadik napján pörgök a fejemen, minden szusszanást megtanulok értékelni. De ezekre csak azért van szükségem, hogy aztán 1000 wattos mosollyal fordulhassak vissza a gólyákhoz, mert ez az, amit vállaltam, amivel jár és amiért szeretem csinálni az egészet.

Milyen volt összeállítani az első Mentor Gárdát? Utólag hogy gondolod, a megfelelő embereket választottad ki a jelentkezők közül?

Bevallom nem volt sétagalopp. Már az első pillanattól fogva aggódtam, hogy vajon jó döntést fogok-e hozni, vajon jól ítélem-e meg azokat az embereket, akik velem szemben ültek. Komikus volt látni a jelentkező feszült arckifejezését, miközben tudtam, hogy én ugyanezt érzem az asztal túloldalán is. Sokat segített, hogy nem egyedül kellett levezetnem a kiválasztás folyamatát, a tapasztaltabb képviselőtársaimmal jól és részletesen végig tudtuk gondolni, hogy hogyan is lenne a legoptimálisabb a Gárda összetétele. Végül szerintem jó döntéseket hoztunk, és ha most azt mondanák, hogy újra alakíthatom az egészet, nem változtatnék semmit. Mindenki egy egyéniség a maga módján, megvannak a saját erősségeik és úgy látom ezeket jól ki is használják, és jól együtt dolgoznak.

Mi a véleményed az idei gólyákról?

Szerintem nincs semmi baj az idei évfolyammal, ugyanúgy ahogy a tavalyival, vagy az azelőttivel sem. Persze én is érzem, hogy más az összetétel, mások az igények, mint nálunk, de nem várhatjuk el mindenkitől, hogy ugyanolyan legyen, mint mi. Én örülök neki, hogy sok



minden érdekli a gólyákat, bízom benne, hogy mindenki megtalálja a saját közegét, legyen az egy öntevékeny körben, egy bizottságban vagy éppen a HaBár pult másik oldalán.

Mi vonzott téged a tankör és utánpótlás felelős posztban? Miért éppen erre jelentkezted? Volt tervben más poszt vagy csak ez érdekelt?

A tavalyi évben volt szerencsém bekerülni a '17-es Mentor Gárdába, és rettentően sok pozitív élménnyel lettem gazdagabb. Minden rendezvény, minden tanköróra után úgy éreztem, hogy nyomot hagyok az emberekben és reméltem, hogy meg tudom nekik mutatni a Közlekkar számomra egyik legérdekesebb, legizgalmasabb oldalát, a közéletet. Amikor megtudtam, hogy a poszton üresedés lesz, egyből felkaptam a fejem rá és sokat gondolkodtam, hogy érdemes és kapacitív vagyok-e a feladatra. Sokat beszélgettem Svébis Józseffel, aki a mentorom, egy évvel később pedig a Mentor Gárda vezetőjeként a főnököm volt, de barátként is adtam a véleményére. Ő úgy gondolta képes lennék megbirkózni a feladattal és ez nekem elég is volt ahhoz, hogy beleavágjak.

„Mindenki egy egyéniség a maga módján, megvannak a saját erősségeik...”

Egészen addig nem is gondolkoztam a Hallgatói Képviselőten mint lehetőség, nem merült fel bennem, hogy bármelyik posztot jobban el tudnám látni, mint az akkor aktuális képviselők, mivel én azt tartottam a fő célnak, hogy a hallgatóság a legjobbat kapja.

Hogyan tudod a szabadidődöt összeegyeztetni a kötelességeiddel és tanulmányaiddal?

Elég rugalmas ember vagyok, a szabadidőmet is elég rugalmasan kezelem. Vannak napjaim, amikor reggeltől estig rohanok, egyszerre három helyen vagyok, de emellett vannak olyan napjaim is, amikor csak a kertbe látogatok ki vagy beülök egy-két órára az egyetemem. Ez így ki-mondva mind szép és jó, de ahogy mondtam is, nem vagyok a legrendezettebb ember. Sokszor az alvás kárára mennek a napjaim, mert attól, hogy délelőtt az egyetemem vagyok, délután a kötelességeim intézem, még ugyanúgy időt fogok tölteni a barátaimmal, hogy én is kifújjam a gőzt. A többi képviselő sokszor említette már, ha a Képviselőt megtanít valamire, akkor az az időbeosztás. Még nem látom, hogy párfordulás következett volna be az életemben, de érzem, hogy egyre jobban be tudom osztani az időmet és meg tudom ítélni, hogy a feladataimat milyen prioritással lenne a legjobb elvégezni. Még nem vagyok tökéletes, de dolgozom rajta!

Mire vagy a legbüszkébb, amit a posztodon sikerült eddig elérned?

Nehéz lenne bármit kiemelni. Szerintem ebben „munkakörben” nem lehet be kategorizálni, sorrendbe állítani elért célokat, a megszületett ötleteket. Büszke vagyok arra, hogy a Gólyatábor rettentően jó hangulatban telt, mind szervezői, mind résztvevői oldalról, és hogy a gólyák mosollyal az arcukon, csillogó szemmel hagyták el a tábor. Büszke vagyok amikor megüti a fülem, hogy a gólyák is részt akarnak venni a közéletben és mentorok akarnak lenni. Büszke vagyok a mentorokra, amikor látom, hogy teljesen kapacitívan és önállóan megoldják a nehézségeket, amik szembe jönnek velük. Büszke vagyok arra, hogy olyan csapatot sikerült összekovácsolni, akiknek ha kidelegálok egy feladatot, akkor azzal számolhatok, hogy el lesz végezve. Büszke vagyok arra, hogy segítünk jó hangulatot és értékes barátságokat kialakítani.

Mi az, amin még javítanál?

Ez elég szürreálisan fog hangzani, de végtelen időre lenne szükség. Ahogy nekem, úgy a mentoroknak is. Úgy vélem a saját képességeihez és lehetőségeihez mérten mindenki a maximumot hozza ki magából. Persze lehet, ha kétszer ennyi időnk lenne mindenre, akkor csak még több időt szűrnánk el a semmire, de ki tudja. Emberpróbáló feladat az egyetem mellett bármi mást vállalni úgy, hogy ne menjen egyik a másik kárára és vice versa. Ha több időm lenne, átmennék minden ZH-n, minden rendezvény, minden ülés olyan tip-top lenne, hogy egy szúnyogot sem csapnának le az emberek, ha az nincs benne a programtervben. De mivel nincs időgépem és nem is vagyok Hermione Granger, maradok a tökéletes középút keresésénél, próbálok pontosságra és rendszerességre törekedni, hogy minden feladatnak, kötelességnek, bulinak meglegyen a saját helye és

„Az én olvasatomban az embert a barátok és a kapcsolatok teszik erőssé.”

ideje.

Mik a céljaid a jövőre tekintve?

Mostanra azért már úgy érzem belerázód-tam a poszthoz tartozó feladatok elvégzésébe, így jobban fogok tudni koncentrálni a részletekre. Szeretném magasabb színvonalon folytatni a munkámat, nyitott akarok lenni az újításokra, meg akarom látni az esetleges hibákat, melyek kijavításával még jobbá tehetjük magunkat és egymást. A már meglévő programokat, ötleteket szeretném megformálni, itt ott belenyúlani, hogy azok ki-elégítsék az adott célközönség igényeit, emellett

keresem azokat a vakfoltokat, azokat a lehetőségeket, amikre eddig nem fektettünk hangsúlyt. Úgy vélem a legfontosabb cél az, hogy mindenkinek megadjuk a lehetőséget, hogy azt csinálja, amit szeret, olyan közegben ahol a mellette állókat barátainak hívhatja.

MOLNÁR
PETRA



„Az autóiparban minden adott a sikeres karrierhez”

Szakmai kiállításon szinte lehetetlen nem összefutni régi kari hallgatókkal. Így történt ez a zalaegerszegi II. MOBIL konferencián is, ahol Dr. Szászi István, a Bosch alelnöke látogatta meg az alma mater standját.

2018. januártól vagy a Robert Bosch Kft. Autóipari Elektronika Divízió alelnöke. Hogyan vezetett idáig az utad a Közlekkarról?

A Közlekkart 1992 és 1997 között végeztem el, majd 1997-től 2000-ig doktoranduszi státuszban voltam. 2000-ben ott maradtam tanársegédnek, és két évvel később adjunktus lettem. 2004-ben épült a Bosch Budapesti Fejlesztési Központja, és ekkor döntöttem úgy, hogy eljövök ide. Az első 10-15 fő között voltam, ehhez képest ma már 2500 alkalmazottunk van. Viszonylag korán kijutottam Németországba a Bosch menedzsment-tréning programjával, ahol három évet töltöttem, majd 2009-ben hazatértem. Ekkor vettem át az első komolyabb szerepet csoportvezetőként, majd a Chassis System osztályvezetője lettem. 2009-ben újabb lehetőségem adódott, hogy Németországba menjek, ahol vice-president lettem a hidraulikus fék-

rendszerek területén öt évig. Mikor visszatértem Magyarországra, akkor neveztek ki az Autóipari Elektronika Divízió alelnökének, így nagyjából 900 ember munkájáért vagyok felelős ebben a pozícióban.

Gyerekkori álmod volt, hogy mérnök legyél? Miért éppen ezt a szakmát választottad középiskolásként?

A válasz egyszerű: szüleim azt akarták, hogy tanárnak menjek, mert a pedagógusoknak mindig volt munkájuk abban az időben. Nem volt mérnök a családban, és el is tudtam volna képzelni magamnak a matematika-fizika tanári szakot, de én egy kicsit izgalmasabb életre vágytam. Mindig is érdekelt az autók, így elkezdtem lapozgatni az akkori felvételi tájékoztatót, ahol megtaláltam a Közlekedésmérnöki Kart. A közlekedés nem érdekelt, kifejezetten a jármű-

vekkel akartam foglalkozni, és akkor láttam, hogy arra is van lehetőség a karon. Szüleim egy kicsit haragudtak is rám, mondván, rengeteg munkanélküli mérnök van – és ez tényleg így volt akkor Magyarországon, mert 1992-ben még nem volt jelen itthon az autóipar. Arra határozottan emlékszem, hogy ezzel érveltem a szüleimnek: az igaz, hogy minden tanárnak van állása, de gazdag tanárt még nem láttam. Olyan mérnököt láttam, aki munkanélküli, és olyat is, aki nem. De gazdag mérnököt már láttam. Én nem tudom, melyik csoportba fogok majd tartozni, de ha a lehetőség adott, hogy többet kihozzak magamból, akkor én inkább ezt választom, még ha rizikós is. Így utólag belegondolva már ez a döntés is megmutatta a rizikóvállalásomat, mert szeretek olyan dolgokat vállalni, amikben benne van a bukás is és a nyereség is. Engem ez éltet, ekkor tudok igazán kibontakozni.

Ebből az elszántságból azt gondolom, hogy nagyon pedáns hallgató lehetél...

Az első két évben kifejezetten gyenge tanuló voltam, katasztrofális átlaggal. Ez valószínűleg abból adódott, hogy gimnazistaként nem értettem a gépészeti tárgyakhoz. Műszaki rajzból Nyitrai tanár úr háromszor vágott ki, így érthető volt, hogy a ketteseknek is nagyon örültem... Nem találtam önmagam két évig, fogalmam sem volt, hogy mit keresek itt. Az áttörést az okozta, amikor elérkeztünk az Irányítástechnikához. Akkor azt mondtam, hogy megtaláltam azt, amit kerestem. Bármilyen

nevelőtanárként is dolgoztam. Összesen tíz évig laktam a Barossban. Doktoranduszként az Irányítástechnika tárgyfelelőse lettem, ami nagy felelősséggel járt, hiszen legalább 300 hallgató vette fel minden félévben.

Feleségeddel mindketten vidékről származtok. Volt róla szó, hogy visszatérjete a szülővárosotokba?

Nem terveztünk visszamenni. 2004 óta vagy Budapesten vagy Németországban laktunk. A külföldön töltött idő jelentősen befolyásol-

kép, hogy itt csak forgalomszervezőket képeznek – pedig nem. Ha ma valaki megkérdezné tőlem ipari szakemberként, hogy milyen magánegyetemet hoznék létre, mindenképpen az autópárházban gondolkodnék. Nagy potenciál van a Közlekkarban, és remélem, hogy ezt sok hallgató felismeri. A Kar kommunikációján is van javítanivaló ilyen tekintetben, jobban kellene azt hangsúlyozni, hogy ha idejön egy jó képességű középiskolás diák, belőle keresett autópárházi mérnök lesz. A pályaválasztás előtt álló fiataloknak jól kell felmérniük a lehetőségeiket – az

„...ma a leginnovatívabb autópárházi projekteken lehet dolgozni Magyarországon. Nyissátok fel a szemeteket, és vegyétek észre az előttek álló lehetőségeket.”

hihetetlen, ezután annyira motivált lettem, hogy ötös átlagokat értem el, Köztársasági ösztöndíjat kaptam. A szakmával együtt megtaláltam az inspiráló példaképet is Bokor József tanár úrban, aki máig jó barátom. Ebből is látszik, hogy milyen nagy szerepe lehet egy ilyen ösztönző személynek a pályaválasztás, szak- vagy szakirányválasztás előtt.

ta az internacionális gondolkodásomat. Megismertem a német kultúrát, és jól is érzem magam benne. Ez nem csupán a nyelvtudásról szól, hanem arról, hogy német kultúra szerint tudok kommunikálni és büszke is vagyok arra, hogy ilyen értékek mentén tudom az embereimet vezetni.

autópárházban pedig minden adott egy sikeres karrier befutásához. Ez nem csak Boschra igaz, hanem az összes cég nevében elmondható. Olyan megatrendeken dolgozhatnak a mostani és leendő mérnökök, mint az autonóm járművek, az e-mobility vagy a connectivity, ráadásul külföldre sem kell menniük.



BOSCH

Ha jól tudom, karunk dékánjával, Dr. Varga Istvánnal tankörtársak is voltatok...

Igen, ez így igaz. Dékán urat nagyon szorgalmas hallgatónak ismertem meg. Az első két évben még külön voltunk, majd a harmadik évtől kerültünk egy tankörbe. Akkor kezdtünk el egyre többet beszélgetni, mikor mind a ketten ugyanarra a tanszékre kerültünk. Ő a közlekedésszervezés automatizálása területén kezdett kutatni, én pedig a dinamikai rendszerek szabályzásával foglalkoztam. A tanszéken és a SZTAKI-ban töltött idő alatt jó barátság alakult ki közöttünk.

A tanulás mellett volt időd valamilyen közösségi tevékenységet is folytatni?

Viszonylag korán jelentkeztem a Kollégiumi Bizottságba, aminek később az elnöke is lettem, így főleg a kollégium életét szerveztem, majd

Szoktál visszajárni az egyetemre?

Igen, rendszeresen. Tiszteletbeli docens vagyok a Közlekedés- és Járműirányítási Tanszéken. Pár éve csináltunk egy két kreditet szabadon választható tantárgyat is a Bosch-os kollégákkal. Nekem nemcsak az számít, hogy sikeres ipari menedzser legyek, hanem értem a felsőoktatás, a tudománypolitika szerepét, így az a miszióm, hogy az akadémia, az egyetemet és az ipart kellőképpen összehozzuk. Sajnos kevés olyan ember van, aki mind a három területen jártas.

A Bosch-nál szép számban dolgoznak a KJK-n végzett hallgatók, és sok gyakornokotok is van, ahogy látom.

Valóban, és ennek nagyon örülünk. Mindig is promotáltam, hogy létezik a Közlekkar, csak az a baj, hogy a kollégák nagy része még mindig nem igazán ismeri. Sokakban él az a téves

Mit üzensz a hallgatóknak?

Higgyétek el, hogy ma a leginnovatívabb autópárházi projekteken lehet dolgozni Magyarországon. Nyissátok fel a szemeteket, és vegyétek észre az előttek álló lehetőségeket. Ez a legfontosabb.

Köszönöm az interjút! További sok sikert kívánok a munkádhoz!

DÓZSA
ESZTER



Selmecbányai élménybeszámoló

Idén is, akárcsak tavaly, amikor nem volt szerencsém a többiekkel tartani, meghívtunk a hagyományosan szeptember első hétvégéjére eső selmecbányai Szalamanderre, amely az egykor a világ első műszaki felsőoktatási intézményének otthont adó felvidéki város legjelentősebb rendezvénye.

A város alapvetően egy nyugodt kis település Felvidék szívében, kanyargós, szűk, helyenként igen meredek utcákkal. Szalamander idején azonban ezt a nyugalmat felváltja az eseményre, valamint az ezzel párhuzamosan tartott utcabálra érkező tömeg. A felvonuláson részt vesznek a selmeci Akadémia utód- és testvérintézményeinek jelenlegi és öregdiákjai, valamint a hagyományőrzéssel foglalkozó szervezetek meghívott vendégei. Mi a legutóbbi körbe tartoztunk, miniket a Szent Borbála Akadémiai Kör vezetősége invitált meg immár második alkalommal erre a rendezvényre, az ő jóvoltukból képviselhetjük karunkat ezen a jeles ünnepélyen. Érdemes megemlékezni másik pártfogói körünkről, az OMBKE Tatabányai Helyi Szervezetéről (Országos Magyar Bányász-Kohász Egyesület), akik aktívan ápolják a hazai hagyományőrzést és miniket is támogatásukról biztosítottak a rendezvény egész ideje alatt.

► 1. nap, szeptember 7. (péntek)

Amint Felvidék elkezd magasodni, úgy hegyek és dombok között nem sokkal később az országútról megpillantható, ahogyan a Leányvár fehérlik a távolban. Innen tudja az utazó, hogy közel már a cél. Első napunkon, viszonylag korai érkezés után átvettük a várkert tözsomszédságában található szállásunkat, majd felkerekedtünk megnézni a várost még a Szalamander előtti készülődés lázában. Első utunk meghívóink, a Szent Borbála Kör „főhadiszállására” vezetett, ahol a kör tagjainak vendégszeretete, egy pohárka pálinka és egy könnyed melegítő nótázás várt minket. Ebédünk elköltése után, melyet vágott sörrel koronáztunk meg, nekiindultunk a verőfényes nap-sütésben, hogy a város nevezetes pontjain koszorúinkkal tisztelegjünk elődeinknek. (A vágott sör egyébként úgy készül, hogy részben világos, részben barna sört tartalmaz, de a két sőrfajta olyan gonddal kerül csapolásra, hogy a rétegek nem keverednek, egyedülálló látvány- és ízvilá-

got kölcsönözve az italnak, melyet ittletünk során az esetek jelentős részében fogyasztottunk.) Két helyszín, az Akadémia és a temető, valamint két a helyszínhez és hangulathoz illő nóta, valamint az út közben elfogyasztott néhány korsó vágott sör után visszatértünk szállásunkra és elkezdtünk az esti Szalamanderre készülni. Ekkorra már népes tömeg gyűlt össze az Óváros főutcájának mentén, akik mind a felvonulásra voltak kíváncsiak. A fáklyák fénye a szürkületben, valamint az egyenruhában, zászlók alatt, vígan nótázva vonuló mai és egykori diákok tömege valóban egyedülálló élményt nyújt, mely minden korosztályt lenyűgözött. Estére erőnkől már csak 1-2 korsó sörre, vacsorára valamint egy hangulatos vendéglői beszélgetésre futotta a Szent Borbála Kör tagjaival, ezután aludni tértünk.

► 2. nap, szeptember 8. (szombat)

Reggelink elköltése után első utunk a Szentháromság téren található katolikus templomba vezetett, ahol egy rendhagyó magyar nyelvű misét tartottak. Fókuszban a Szalamander és annak apropója volt, a hagyományőrzéssel foglalkozó szervezetek vezetői külön beszédeket tartottak ennek keretén belül, melyet szlovák nyelvre is lefordítottak. Mise után szabadidőnkben megtekintettük a várost, délután pedig visszatértünk a szállásra lazítani egy keveset, hiszen estére meghívásunk volt a Szent Borbála Kör szakestélyére. Az eseményre egy étterem hátsó pincehelyiségében került sor (egykor ez volt a bánya kezdete), ahol a kör tagjai szívélyes üdvözléssel fogadtak, és elfoglaltuk szűkös, de kényelmes helyünket az addigra már rétesrel, pogácsával, gyümölcsökkel és zsíros deszkával roskadásig megrakott asztalok mellett. Hamarosan megtelt a terem, megittuk az üdvözlő borovicskánkat és a Sza-Sza-Szakestély nóta felcsendülésével kezdetét vette a szakestély is. Folyt a csapolt sör, és igencsak vidám hangulatú estének néztünk elébe, viszonylag rövid hivatalos résszel, mely

remek felszólalásokkal, tréfás bekiabálásokkal és odaillő, komolyabb nótákkal volt tarkítva. Az ezután következő hosszabb szabadfolyás pedig a kötetlen beszélgetés, nótázás és italozás megfelelő táptalajául szolgált, az est végén még a pince végéből nyíló tárnába is lekukkanthattunk. Hajnaltájban különvált a társaságunk, néhányunk pihenni tért, a többiek pedig folytatták az estét, még visszatértek a kör tagjaihoz egy kis beszélgetés, no meg néhány kupica jó gyümölcspárlat elfogyasztásának erejéig.

► 3. nap, szeptember 9. (vasárnap)

Az utolsó nap reggele már nem sok újat hozott, de program azért ide is jutott egy kevés. Még nem jártunk ugyanis a várban, a Honvéd-szobornál, ahol elhelyeztük utolsó koszorúinkat és egy ideillő nótával megemlékeztünk a múltbéli hazafikról. Ezután beszereztük az utolsó emléktárgyakat, valamint egy elhagyatott, romos ház felfedezésével némi izgalmat csempesztünk utolsó napunkba. Egy búcsúkávészás után elköszöntünk egymástól és a várostól is, összepakolás után pedig útnak indultunk Budapest felé. A három nap élménycsomagját egy újságikk formájában a teljesség igénye mellett leírni nem lehet, így egy ízelítőt próbáltam nyújtani az olvasóknak a város és az esemény hangulatáról. Mi, akik megjártuk ezt az utat, mind jó kedvvel és mosollyal az arcunkon emlékszünk vissza erre a pár remek napra, így remélem a többiek nevében, akik velem tartottak is kijelenthetem: „Ha Selmec hív, mi ott leszünk...”.

Jó szerencsét! Üdv az Erdésznek! Jó utat a Közlekesnek!

KÖVÉR
ISTVÁN



„Nem nézünk meg egy filmet?”

Ki ne hallotta volna már ezt a mondatot? Második-harmadik héten azért, mert még van idő. A hetedik-nyolcadik héten azért, mert jó egy kicsit kikapcsolódni két ZH között. A Baross Filmklub, azzal a szándékkal jött létre, hogy összehozzon egy olyan társaságot/keménymagot, akik a filmnézésben látják a kikapcsolódás lehetőségét. Legyen szó vígjátékról, horrorról vagy egy izgalmas akciófilmről. Minden héten egy klasszikus, kult filmet szeretnénk vetíteni, amit nem biztos, hogy az ember leül egyedül megnézni, viszont ha van egy társaság, akivel végig röhögheti, rettegheti vagy izgulhatja az aktuális filmet, sokkal szívesebben áll neki, vagy könnyebben ütemezi az idejét egy előre megszervezett vetítéshez.

Az egész klub ötlete egy áramlástan kon-zultáció után jött, amikor is beültünk a Martos csocsóba egy sör mellé. Hatodik hét volt, fáradtak voltunk és nagy volt a hangzavar. „Milyen jó lenne, ha beülhetnénk valahova, betennénk egy filmet és elsörözgetnénk mellette”. Gondoltuk. Azonban egyikünk szobája sem volt szabad préda, ugyanis -hatodik hét lévén- mindegyikben tanultak és senkit sem szerettünk volna zavarni. „Kell egy csapat!” Akivel leülhetünk filmezni egyet bármikor. Biztos vannak emberek, akik hasonlóan gondolkodnak, csak nem adnak neki nagyobb hangot, vagy nem akarnak nagyobb energiát fektetni az egészbe. Jó, de hol nézzük? Jó lenne egy nagy képernyőt szerezni valahonnan, ha már többen vagyunk, mint kető, a laptop monitorja nem annyira élvezhető. Várjunk... a HK irodában van projektor. Egy dolgot kipipáltunk a listáról. A következő kérdés a „Hol?”. Amennyiben ezt nagyban szeretnénk csinálni, nem lesz elég egy koliszoba kapacitása. A díszterem kilőve (rettenetesen visszahangzik). HaBár: nagyon jó hangosítás és hely szempontjából is. Mi azonban nem szerettük volna, hogy miközben pörög egy film, hátul a pultnál valakik épp beszélgessenek, zörögjenek, mászkálásukkal zavarjanak. Olyan helyszín kell, ami nem ront a filmélményen. (Itt szeretném megjegyezni, hogy a vezetőségnek semmi problémája, a HaBár szórakoztató és élmény centrummal, SÖT rendszeres látogatói is!). Van azonban, egy zsákutcánk ahol kényelmesen elférünk. Kell még egy hangszóró szett, és így mindent kipipáltunk a listáról. Ezek után már csak az emberek hiányoztak, ha pedig csinálunk valamit, akkor, az miért is ne működhetne nagyban? Legyen egy Filmklub. Mi megrendezzük, élvezzük és megosztjuk másokkal is az élményt, a tőlünk telhető legjobb minőségben. A tervünk erre a félévre, hogy minden héten, előreláthatóan szerda esténként vetítünk egy filmet. Jelenleg a legtöbb filmet magyar szinkronnal adjuk, de hamarosan az igényeknek eleget téve, szeretnénk átállni az eredeti szinkronra, a hangélmény fokozása, és ezzel a komplett filmélmény növelésének érdekében. Szeretnénk egy kis nyereményjátékkal is kedveskedni a későbbiekben, erről a tizedik hét környékén hallhattok majd bővebben. Tervben van az Rendezvényszervező Bizottsággal (értsd



RB) egy közös, egész féléven átívelő esemény, ahol a Marvel filmeké lesz a főszerep. Fejlesztani szeretnénk a technikát is, hogy élvezhetőbbek legyenek a vetítések. (Gondolunk itt normális, nagy vászonra, jobb projektorra, jobb hangrendszerre.) Illetve egy kisebb kooperáció is lesz a közeljövőben a Bogrács körrel, ahol a film témájához illő falatozni valóval készülnek a srácok. Hosszú távú terveink között szerepel, egy kényelmesebb nézőtér kialakítása, aminek keretében lecserélnénk a székeket, így kevésbé lennének fapadosak a körülmények. Reméljük sok vetítésen találkozunk, és mindenki megtalálja a magának legkedvesebb filmeket, illetve a sokszor látott klasszikusokban is találunk új, rejtett kis részleteket. Reményeink szerint, kezdeményezésünk által, többen belekóstolnak

majd olyan műfajokba is, ami eddig eszükbe sem jutott, vagy, egy-egy nem minőségi film által negatívan él emlékezetükben. Mi így szeretnénk egy kis filmes kultúrát csempészni a kollégium életébe, remélhetően, nem sikertelenül. Várunk mindenkit sok szeretettel, szerda esténként egy kis közös kulturálódásra. Ne feledjétek, a rágcsát ti hozzátok, és erről a nézőtérről a sör sincs kitiltva!

**BOROS
ZOLTÁN**



ERASMUS+ és barátai

Amennyiben szívesen kipróbálnád magad külföldön és tanulnál is újdonságokat, fejlesztenéd nyelvtudásod vagy új nyelvet tanulnál, esetleg szívesen megismerkednél külföldi diákokkal, akkor ez a cikk neked való lesz. A következőkben röviden bemutatom neked az ERASMUS+-t és barátait, illetve igyekszem meggyőzni téged (ha még nem vagy), hogy miért érdemes külföldre menni ösztöndíjjal.

► Mi is az az ERASMUS+?

Az Európai Bizottság egyik legsikeresebb programja, amely az Európai Felsőoktatási Tér-ség hallgatóinak mobilitását segíti. A programnak köszönhetően más országok társintézményeiben végezheted tanulmányaid hosszabb vagy rövidebb ideig. Hallgatók és egyetemi oktatók egyaránt pályázhatnak tanulmányi útra, gyakorlatra, kutatásra. Nézzük is meg sorjában a lehetséges pályázási lehetőségeket ezzel kapcsolatban:

► Erasmus tanulmányi ösztöndíj

A mobilitási pályázatot a BME írja ki minden év decemberében, általában február eleji jelentkezési határidővel. Ekkor a következő tanévre lehet pályázni, azaz a 2018/2019 telén leadott pályázat 2019/2020-as tanévre vonatkozik majd. Az elbírálás karunként történik.

Az adott és az előző évek pályázási folyamatait, a pályázható egyetemek listáját és további hivatalos információkat a BME Erasmus oldalán találasz meg: KTH honlapja/Külföldi részképzés/Erasmus+/Tanulmányi ösztöndíj.

Mennyi ösztöndíjat kaphatsz, és mely országok vesznek részt a programban?

2018-as intézményi pályázatok esetén a következő ösztöndíj összegek jártak havonta a tanulmányi ösztöndíjt nyerteknek:

Magas megélhetési költségű országok:

520 €/hó

Dánia, Finnország, Írország, Izland, Lichtenstein, Luxemburg, Norvégia, Svédország, Nagy-Britannia

Közepes megélhetési költségű országok:

470 €/hó

Ausztria, Belgium, Ciprus, Németország, Görögország, Spanyolország, Franciaország, Olaszország, Hollandia, Málta, Portugália

Alacsony megélhetési költségű országok:

420 €/hó

Bulgária, Csehország, Észtország, Horvátország, Magyarország, Litvánia, Lettország, Lengyelország, Románia, Szlovénia, Szlovákia, Macedónia, Törökország

Szociális alapú kiegészítő pénzügyi támogatás: **200 €/hó** minden ország esetén.



► Campus Mundi pályázat

A Campus Mundi a Széchenyi 2020 kere-tén belül létrehozott ösztöndíjprogram, amely a magyar felsőoktatás nemzetközi versenyképességének fejlesztésére jött létre. A Campus Mundi ösztöndíjprogram háromféle ösztöndíjat kínál a világ szinte minden országába: részkép-zés, szakmai gyakorlat, rövid tanulmányút.

Amennyiben az Erasmus+ ösztöndíj pályá-zása során a kari lista elejére kerül, akkor az egyetem Campus Mundi ösztöndíjra javasolhat. A Campus Mundi legfőbb előnye, hogy az ösz-töndíj mértéke külföldi részképzéshez (ország-tól függően) 200 000-350 000 Ft havonta, te-hát magasabb, mint az Erasmus+ által nyújtott ösztöndíj. Pályázni folyamatosan lehet, javasolt a részképzés kezdő napja előtt 3 hónappal be-nyújtani a pályázatot.

Campus Mundi külföldi részképzésre azon-ban Erasmus+ nélkül is pályázhatsz, a részle-tekről a hivatalos honlapjukon tájékozódhatsz: <https://tka.hu/celcsoport/5087/campus-mundi>

► Erasmus szakmai gyakorlat

A gyakorlat egy vállalkozásnál, szervezet-nél vagy felsőoktatási intézménynél tölthető el (2-12 hónap). A szakmai gyakorlat nagy előnye, hogy aktív és passzív féléven is igénybe vehető, illetve friss diplomát szerzett hallgatók is részt vehetnek rajta a záróvizsga utáni évben. Fontos

azonban, hogy a pályázatot még aktív hallgatói jogviszony alatt kell benyújtani.

Pályázás folyamatosan történik a 2018/2019-es évre (a gyakorlat legkésőbb 2019. szeptember 1-ig tarthat). A pályázatot minden hónap 1-15. között van lehetőség lead-ni. Az ösztöndíj összegek magasabbak, mint a tanulmányi ösztöndíj esetén.

2018-as intézményi pályázatok esetén a kö-vetkező ösztöndíj összegek jártak havonta a gyakorlati ösztöndíjt nyerteknek:

Magas megélhetési költségű országok:

620 €/hó

Közepes megélhetési költségű országok:

570 €/hó

Alacsony megélhetési költségű országok:

520 €/hó

Szociális alapú kiegészítő pénzügyi tá-mogatás egységesen: **100 €/hó** volt.

► EVS program

Európai Önkéntes Szervezet – az ERASMUS részprogramja, amelynek révén 30 éves koroto-kig önkéntesnek is jelentkezhetnek a világ bár-mely részére.

<http://www.eplusifusag.hu/hu/evs/home>

► ATHENS program

Az ATHENS Európa 15 vezető műszaki Egyetemét összekötő szervezet. Fő tevékenysége az évente két alkalommal (március, november) megrendezett hétnapos intenzív szakmai kurzus. Körülbelül 150 képzés közül válogathatsz kedved szerint. A kar általában a szállás költségeit állja, a többi azonban téged terhel. Az előadások nyelve angol, francia, spanyol. További információt a szervezet honlapján találhatsz: <http://athensnetwork.eu/>

► Egy-két hasznos tanács Erasmus+ pályázathoz

- A pályázat előtt olvasd utána mindennek a BME Erasmus oldalán: KJK-ról pályázható intézmények, pályázáshoz szükséges okmányok, elbírálási rendszer stb.

- Állítsd be Facebookon, hogy a BME Erasmus oldalának posztjairól kapj értesítést, így az általuk megosztott fontos információkról nem fogsz lemaradni. Menj el a fórumokra.

- Kezdd el időben a kiválasztott egyetem tanulmányozását: nézd meg a programtervét, milyen tárgyakat hallgathatsz majd és milyen nyelven. A tantárgyak az intézmények honlapján általában megtalálhatóak, amennyiben nem, írd bátran a fogadó intézmény Erasmus koordinátorának. A dél-európai országok esetén ne ijedj meg, ha pár héttel később válaszolnak csak az intézményi koordinátorok. (Portugália, Spanyolország és Franciaország esetén légy különös tekintettel az oktatás nyelvére!)

- Az ösztöndíj nagyon jó, de sok ország esetén nem fed minden költséget. Mérd fel előre, hogy megengedheted-e magadnak az adott országot. Hiszen egy-két (sok) utazás nélkül nincs Erasmus.



- Összesen öt helyre adhatsz be pályázatot, használd ki minél többet belőle.

- Ne hagyd az utolsó pillanatra a papírok begyűjtését és leadását. Leadás előtt nézd meg, hogy biztos minden szükséges papírt aláírtál és beleraktál a borítékba. Formai hiba esetén a pályázatot automatikusan elutasításra kerül. Nem lenne jó egy papír miatt lemaradni életed egyik legnagyobb lehetőségéről!

► Mit adhat a külföldi ösztöndíj?

A szerkesztőség azt kérte tőlem, hogy foglazzam meg, hogy mit adott nekem a program és mit hasznosítottam belőle. Ennek összefoglalása bevallom máig nehéz, hiszen mindig újabb és újabb előnyei jelentkeznek vagy valami újat hiányolok azokból az időkből. Röviden

megfogalmazva azonban: 2 x MINDENT. Kicsit bővebben pedig: öt hónapot éltem Barcelonában. Egyhetes kurzuson voltam Prágában. Öt hónapot laktam Tallinnban. Új barátokat szereztem, megismertem más országok szokásait és gondolkodását. Felnőttem és önállósodtam. Megtanultam feltalálni magam minden helyzetben. Megismertem a honvágyat. Rájöttem mit szeretek Budapesten és a magyarokban. Fejlődött az angolom. Nyitottabb lettem. Rájöttem, hogy a spanyol mentalitás ragadós. Megtapasztaltam az „ERASMUS utáni depressziót”. ESN BME mentor lettem. Rájöttem, hogy az ember megélheti az itthoni ERASMUS-át is az ESN-ben. Tengerészetről tanultam, amelyre itthon nem volt lehetőségem és jelenleg is tengeri osztályon dolgozom. A munkahelyemen bátran küldenek külföldi tréningekre. Új hobbiim lett: az utazás. Így utaztam és utaztam. Új helyeket fedeztem fel, kompoztam, tevékeltem, kutyaszánóztam. Elmondhatom, hogy az ERASMUS életem legjobb döntései között van.

► Tanulság

Pályázz ERASMUS-ra! Mindenki másként éli meg, mindenkinek mást ad és mindenkinek máshogy válik hasznára, de hidd el, hogy csak jó származhat belőle és megéri azt a (még) egy félév csúszást.

TÁJÉKOZÓDJ és ÉLJ a lehetőségekkel! A BME rengeteg más külföldi tanulmányi út lehetőséget nyújt a világ számos részére, legyen akár szó egy hétről vagy hónapokról.

És ha bármilyen kérdésed van fordulj bátran akár hozzám is, igyekszem segíteni vagy legalább a lelkesedésem átadni (maraz.katalin@gmail.com). Ha pedig belekóstolnál az itthoni Erasmus érzésbe, akkor jelentkez mentornak az ESN BME-be és ott találkozunk.

MARÁZ
KATALIN

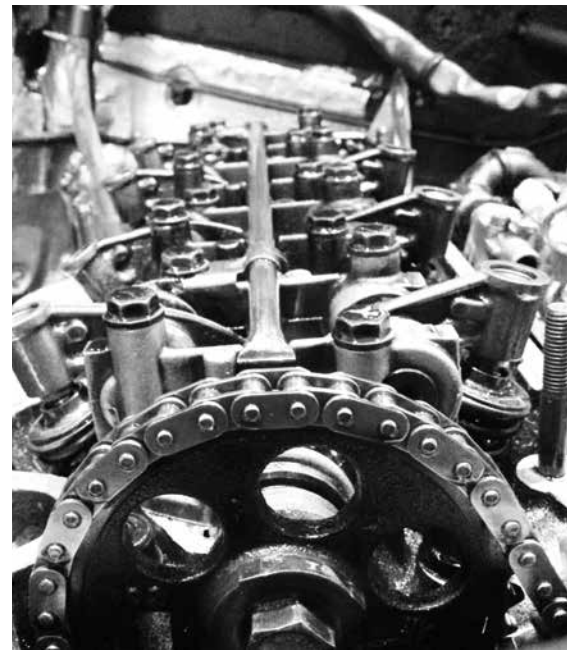


A szerelő ócsárol

A félreértések elkerülése végett egyáltalán nem a tájegységről van szó. Hanem ezekről a minden hájjal megkent, nyakig olajos, nagyon sokat gürcölő, egyszer alul-, egyszer túlfizetett, kedves dolgozókról. Életünk során nagy valószínűséggel mindegyikünk fog találkozni egy szapuló szerelővel. Sokszor magukon kívül, eltorzult arccal próbálják meg a lehetetlent, vezéreket megszégyenítő üvöltéssel karöltve. Némelyik simán csak egy pancser, de egy közös van bennük: az alkotót szidalmazzák. Miért csak tervezett, és nem gondolkozott? Ebben az írásban igyekezni fogok tervezésből vagy anyagválasztásból eredő eseteket megjeleníteni az olajos oldalról külföldi tapasztalatok alapján.

Egyszerűbb mérnökhallgatóként autót szerelni, mint autótechnikusként mérnökhallgatni, hiába igyekszem ennek ellenkezőjéről bizonyítást tenni. A csodálatos egyetemi évekbe egyre jobban belemerülve jött az ötlet motívatlanságomat felülírva: Irány a nyugat! Hiszen ott minden jobb. Biztos sok személyes ismerősi példa van hasonló esetekre. Nekem Svájc németek lakta része jutott, német nyelv ismerete nélkül. Gondoltam passzívulok egy évet, ami jót tesz a nyelvtudásomnak és a pénztárcámnak, valamint a szakmai fejlődésemnek. Szerencsém volt, mivel egy kihagyhatatlan lehetőségnek köszönhetően soha többé nem kell visszatérnem az első szervizbe, ahova kerültem. Nyilván, ha az ember szakmai élete kivirágzóban van, inkább nyitottabb és szívesen tanulna valakitől. Itt erre nem lesz példa, sokkal inkább azt fejem ki, hogyan lehet hibás konstrukciókat tervezni. A nyelvi korlátokat viszonylag jól áthidalva, angolul kommunikáltam a műhely tulajával a teljes időszak alatt. Megfogadtam, hogy őszinte leszek: láttam már rosszabb sufiműhelyt is. Sajnos emberünk egy igazi menedzser típus volt zéró szaktudással. Nyilván profitorientáltan kezelte az egészet. Kértem

1-2 napot takarításra, hogy lássam az összes szerszámot, de mint kiderült, erre azért nem volt idő, mert dolgozni jöttem ide, nem nézelődni. A megbeszéltek és a negatív érzéseim ellenére megkaptam az összes büntetőjogi felelősséget, plusz egy műhelyt egy olyan országban, ahol fogalmam sem volt a műszaki vizsga minimumkövetelményeiről. Ennek ellenére nekem kellett rá felkészítenem az autót. Előjáróban kénytelen vagyok egy kicsit az ottani szerelési kultúráról és az autós helyzetről beszélni. Drága hely, a szó legszorosabb értelmében. Komolyabb motormechanikai problémák esetén egyből az alkatrészcsere lehetősége jön fel, nincs javítás, mert költséges. Sokszor akár a komplett motort, vagy az autót cserélik. Nem jellemző sem a felújító-, sem a gépműhely. Habár vannak ilyenek, de drágák. A gondolkodó szerelők inkább kelet-európára jellemzőek. Itt nem megfizethető egy hosszantartó hibafeltárás, ezért eldobják az eszközt. Nagy töréskár esetén szintén ezt a megoldást választják, vagy balkániak csapnak le rá, akiknek még megéri a hibát kijavítani. A műszaki vizsgával rendelkező autókknak kvázi minimálára van a piacon, mivel a kemény követelményrendszer miatt a csak tökéletesen lehet



megcsinálni mindent. Tilos mosatlan motorral menni és a képződő olajcsepp már kicsúszik az itthoni jólvánazúgy, vagy az áttoljuk egy tízesért kategóriából. Meghatározó az autók átlagéletkorát tekintve a kedvező lízingfeltételek sora is.

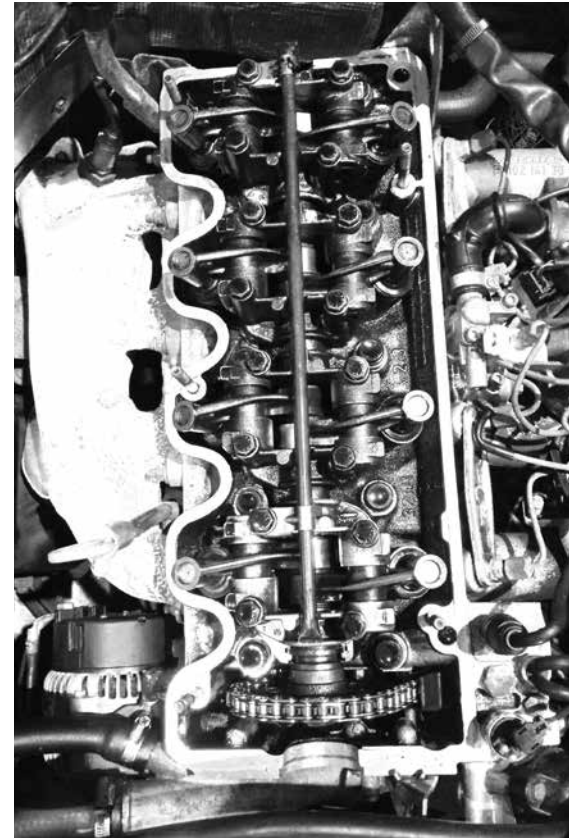
A legelső, emlékezetembe jól bevésődött probléma egy átlagos, hölgy sofőr esete volt. Golf 6 típusú jármű, egyik legendásan hírhedt TSI motorjával felszerelve(1.4), sport futómű meg ilyesmi. Nem számít, mert lízingre van úgy is. Mind tudunk a láncfeszítő/lánc problémákról. Indításkor elégtelen olajnyomás miatt becsörrenő vezérműlánc, vagy akár átugrott vezérlés jelentkezik a lánc megnyúltságának függvényében. Köszönhetően a konszerni mérnökgárda gyors reakciójának, rengeteg félmegoldás született, amelyeket együtt alkalmazva sem sikerült kitenni egy egészet. Erősebb lánc anyag és előfeszítő rugó, valamint a vezérlést takaró öntött könnyűfém fedél belsőjére egy az előzőhöz képest extra felöntés, hogy ne ugorjon át a lánc. A csörgés úgyszem zavar senkit, amíg nem szakad össze az egész. Csodával határos módon ciripelt ez a motor. Előtte egy montenegrói cserélt benne láncszettet. Mivel az autó a lábán jött, annyira rossz nem lehetett. A rengeteg tehetséggel megál-

dott tulaj, meg ez a korábbi kócker a fülét nem volt képes odatenni. Magyarul a zajforrás pozícióját akusztikus lokációval határoztam meg... Itt jön a poén, mivel a láncsal nem volt baj. Cserébe a duplavezérműtengely egyikéről volt hajtva a nagynyomású szivattyú. A bütyök lökdösött egy dugattyút, amely útja a vezérműtengelyház anyagában volt kialakítva. Nyilván eszközhány miatt a most következő logikai sor nem igazolható mérésekkel. Tehát tarsolyunkban van: elégtelen indításkori olajnyomás, gyenge lánc és láncelőfeszítés. Kikapott ez a kis hengeres rész amiben a dugattyú járt a vezérműtengelyre merőlegesen. Extra információ, maguk a vezérműtengelyek is ugyanebben az alumínium házban forogtak. Teljesen feleslegesen azért még kicseréltettem velem egy új ilyen kis dugattyút, hogy ez majd jó lesz, de hát nem, hiába mondtam. Ebben a pontban jön elő a kultúra. Márkaszerelvben ez az autó szinte kuka, mert gazdasági totálkár közelében van 4 évesen. Egy független műhelyben meg egy vagyon, mert motort akarnak cserélni. Aztán ott voltunk mi. A megbontásos vizsgálat során kiderült, hogy a vezérműtengelyek olajjal kent forgási felületein karcok és bemaródások vannak körbe. A német ebay-nek köszönhetően az autó megmenekült és mindössze 2 vezérműtengelyt, ezek házát, és az ebben futó nagynyomású szivattyú dugattyúját kellett kicserélni (anyagköltség kb. 6-700 euró). Végülis nem került olyan sokba. Szerintem sokat segített volna egy perselyes megoldás, mert a kényszerkenési igények jobban megvalósíthatóak ilyen esetben.

Második alkalommal egy középkategóriás családi kombi az alany, ugyaneztől a konszertől. Hat hengeres 3.2 szívó motor V elrendezésben. Többnyire agyonüthetetlen kellene legyen, mert nincs benne semmi túl bonyolult (AUK/BKH). A6 a neve és 120 ezer km-nél a

kedves kuncsaft magától eldöntötte, korábbi más műhelyben történt diagnosztizálás alapján, hogy neki a gyűrűket ki kell cseréltetnie. Szerencsére kis utána olvasás, megbontás és mérés után kiderült, hogy igaza volt. Csak nem a gyűrűk koptak el hanem a blokköntvény. Nem volt kompresszió, viszont kézzel(!!!) érezhető volt a felülettől való eltérés a hengerfalon. Viszonylag hamar kibukott, hogy csak egy másik motorkód blokkja felel meg, ami mindössze annyiban tér el, hogy az anyagminőség ezúttal megfelelő. 10 éves autóként az előzőekben leírtak segítettek a folyamat megvalósulásában. Német ebay-ről használt üres blokk (900 euró), és sok-sok órányi szerelés. Végül is semminek sem volt baja, csak a blokköntvénynek. Tehát leszámítva a tömítéseket, csavarokat, minden más maradt a régi.

A harmadik eset vegyes érzéseket okozott. A cégcsoport ugyanaz, mint az előző esetekben. Itt megjegyezném, hogy voltak más problémák is, de nekem ezek maradtak meg a fejemben a másfél év alatt, mint érdekességek. Passat B6 2.0 ptdi (BKD). Kenési problémákkal lett híres ez a család. Az olajszivattyú hajtásának anyagi minősége hagyott némi kívánnivalót maga után. Egy kellemes tavaszi estén, amikor az ügyfél frissen elkészült autójával a próbaútról visszafelé haladva, az a kellemetlen meglepetés ért, hogy egyszer csak összeszakadt az autó vezérlése. Az ember lelkiismerete egyből azt kérdezi, hogy hol rontottam el. Mindössze ott, hogy az alumínium hengerfejen levő acél töcsavart hiába húztam le az előírt nyomatékra csere után, az már abban nem fogott eleget. Aztán kiderült számomra, hogy ez egy jellegzetes betegség, tudhattam volna. A második vezérléscsere után a legtöbb menet elmegy és nagyobb tesztek be. Öröm az ürömben a zsebes dugattyú. Úgy verte meg a szelepeket a dugattyú, hogy a



himbákat törölte el, és nem a szelep hajlította meg. Ez a példa jó szemléltetése annak, hogy egy ilyen probléma esetén a rendszer leggyengébb eleme a himba volt, amit hengerfej levétel nélkül ki lehetett cserélni. Valamint a javításhoz az alkatrészigény kisebb (körülbelül 700 svájci frank önköltség, plusz a munkadíj). Ezt nevezhetnénk passzív mechanikai motorvédelemnek is. A negatívum az alulméretezett menet az alu hengerfejen, amin ráadásul a vezérlés egyik vezetőgörgője van. Érezzük hát a kettősségét ennek és vonjuk le a következtetéseket.

Ezen helyzeteknek hála került át rengeteg szó az aktív szókincsembbe. Sosem hittem volna, hogy így tudok káromkodni, meg üvöltöni. Előfordult, hogy ájtott a szomszéd, hogy nem lett e bajom. Száz szónak is egy a vége: az egyetemi tanulmányaim rávilágítottak a mérnöki logikára a szerelésben. Nem kellett, hogy ismerjek egy adott konstrukciót, csak kicsit gondolkodni. Értelmet nyertek a szerelési síkok, könnyebben megtaláltam azokat a csavarokat, amelyekről nem hittem, hogy ott vannak. Összességében az itt szerzett tapasztalatok segítettek felismerni azt, hogy mindkét oldalnak vannak korlátozottai, és sokszor nem könnyű átlendülni rajtuk. Remélem idővel a két hivatás közelebb kerülhet majd egymáshoz.

ERDÉLYI
ISTVÁN



Színező szépségverseny

Vigyünk egy kis színt a szürke hétköznapokba! Színezzétek ki az alábbi illusztrációt és adjátok le a HK irodában, vagy bármelyik szerkesztőségi tagnak november 25-ig . A legszebb alkotásokat következő lapszámunkban láthatjátok viszont. Színezésre fel!





DORSA ESZTER 2018.

A lemezmotor

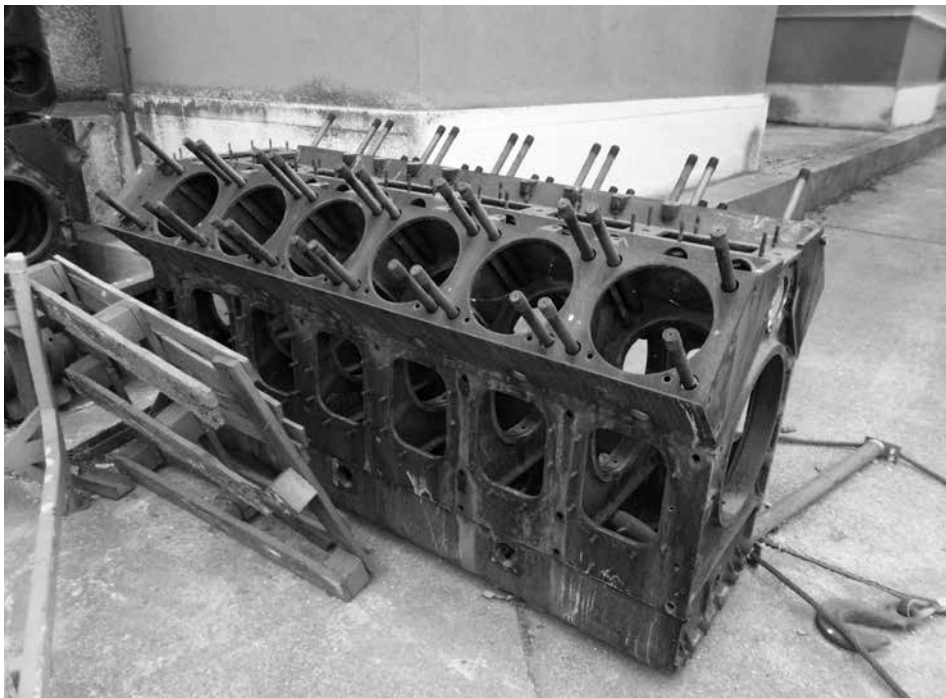
A belsőégésű motorral hajtott járművek lassan 140 éves töretlen fejlődése során megannyi gépgyár jelent meg világszerte, és ezzel együtt hatványozottan több elképzelés jött létre a minél tökéletesebb és a kívánt célnak megfelelő konstrukciók megvalósítására. Mint azt sok esetben tapasztalhatjuk, tengernyi elképzelés csak a tervezőasztalok fiókjáig jutott, azonban egyes szerencsésebb elképzelések, ha ellentmondásos úton is, de megvalósultak. Legutóbbira kiváló, talán mindenki által ismert példa a Wankel motor, mely előnyeit és hátrányait hosszasan sorolhatnánk.

Visszakanyarodva a címhez, a lemezmotorról, mint konstrukcióról nem sokat hallani, pedig az érdekes elképzelésen túl az sem elhanyagolható, hogy egy budapesti mérnöknek, Fejes Jenőnek szabadalmáról beszélünk. Mi fán terem a lemezmotor? A választ a következő sorokban fogom kifejteni.

képbe a 3-5 mm vastag hidegen hengerelt acéllemez, mint alapanyag. A kívánt tömegcsökkenést azzal valósították meg, hogy a hengereket körülvevő vízköpeny falát a nagy tömegű öntvény helyett acéllemezekből hegesztett falakkal hozták létre. Az új konstrukció bevált, és Fejes Jenő már a Ganz-Fiat Magyar Repülőgépgyár

▶ A konstrukció

Ha valaki jártas a személygépjármű motorok felépítésében, netán szerelt/szerel is ilyet, a motortömb kapcsán mindenkinek az öntöttvas netán öntött könnyűfém kivitel fog derengeni, esetlegesen a kivehető hengerperselyes technológia. Ha öntöttvas motortömbökről beszélünk mindenkinek a nagy tömeg fog először eszébe jutni, illetve az, hogy a vízköpenyt hogy lehet legyártani. Természetesen a válasz elméletben egyszerű: egy olyan homokmagot /negatívot/ kell létrehozni, mely a folyékony acél hatására sem esik össze, kialakítja a kívánt formát, de viszonylag könnyen eltávolítható. A homokmag alkalmas erre, az öntés végén homokóra szerűen ömlik ki a homok a vízköpeny helyéből. Azonban végig gondolva a gyártási folyamatot láthatjuk, hogy az öntőformákat bonyolult előállítani, továbbá a homokmagok is egyszerűhasználatosak. Továbbá a felhasznált anyagmennyiség egy része is csak plusz tömeg, a technológiából fakadóan nem lehet kihagyni az öntésből.



▶ A konstrukciós újítás

A lemezmotor létrejöttének megértéséhez némiképp fel kell elevenítenünk a XX század történelmével kapcsolatos ismereteinket. Nevezetesen 1917-ben járunk Budapesten a Magyar Általános Gépgyárban. A „Nagy Háborúban” ekkor már egyre jobban érezhető az Osztrák Magyar Monarchia veresége, de a gépgyár Fejes Jenő közreműködésével még ontja magából a légierőnek szánt négyütemű belső égésű motorokat. Mivel akkoriban még a járműveknél az egységnyi tömegre vonatkoztatott beépített teljesítmény aránya jócskán elmaradt a maiaktól, ezért főleg a katonai repülőgépekben arra törekedtek, hogy a lehető legkisebb legyen a vízhűtésű erőforrás tömege. Ekkor jött

igazgatójaként rögvést elkezdte átültetni gumikerekű járművekbe is az erőforrást. Sőt tovább gondolva az elképzeléseit már magát a forgattyúházat /"blokkot"/ és a hengerfejet is egyre inkább lemezekből, csövekből igyekezett hegesztéssel létrehozni. Azonban ekkor már a Trianoni Békediktátum értelmében le kellett állítani a hadiüzem termelését, de Fejes saját költségén, a gyár gépeivel ugyan, de legyártotta az első hegesztett szerkezetű motort 1921-ben. A fejlesztés viszont a nehéz gazdasági helyzet ellenére sem állt meg, sőt 1922-ben a szabadság levédése után meg is alakult a Fejes Lemezmotor és Gépgyár. Azt hihetnénk, hogy innen már majdnem kikövezett út állt a találmány előtt, ám előjöttek a technológiai problémák, a csak mérsékeltnek mondható előnyökkel szemben.

Ugyanezen gondolatok mentén alkotta meg a lemezmotort Fejes, elképzelése szerint az alábbi előnyök származnak a hegesztett kivitelből:

- kereskedelemben mindenhol kapható acéllemezek, csövek képviselik az alapanyagot

- konstrukciós változtatás esetén sokkal egyszerűbb a kívánt formára alakítás lemezollóval, mint öntőminta készítésével /akkoriban még nem nagyon létezett a sajtolás-préselés mint technológia/

- öntőminta helyett könnyen modulálható hegesztőszablonokat alkalmaznak

- sokkal kisebb tömegű a hegesztett forgattyúház, mely szilárdságban nem marad el az öntvényhez képest

Mindemellett ki kell emelni azt, hogy a technológia bőven rejtett magában buktatókat is:

- az akkori lemezalakítási technológiákkal (lemezzelő) nehezen volt a pontosság garantálható

- a hegesztés technológiája is gyerekpőben járt, továbbá technológiája idő- és munkaerőigényes volt, nem lehetett gyorsítani a gyártást

- a maihoz képest kezdetleges hegesztési technológia kockázatos volt a beedződés és tömítetlenség szempontjából is

Mind ezek ellenére fejlesztés tovább folytatódott és kisszerűs gyártás is folyt, hol a királyi Posta, hol a GYSEV vett 1-2 lemezmotoros gépjárművet. Napjainkra ebből a technológiai kuriózumból azonban nem sok példány maradt fenn, de ha valaki a szolnoki Reptárban jár, találkozhat eggyel, esetleg, ha sikerül bejutnia a Közlekedési Múzeum Tatai úti raktárába ott is talál egy viszonylag ép példányt.

► A lemezmotor utóélete és öröksége

Az előbbi sorokat olvasva azt hihetnénk, hogy az egész elképzelésből mindössze pár fénykép és vaskupac maradt, pedig ez nem így történt, hiszen a hegesztett alkatrészek belsőégésű hajtó és mozdonymotorokban való használata már 15 évvel a lemezmotor után elkezdődött. Természetesen ehhez az kellett, hogy a lemezalakítási

technológiák, gépek illetve a hegesztési eljárások is hatalmas fejlődésen menjenek át. Például egy forgattyúház lemezalakatrészeinek vágása ma már CNC lézervágóval is lehetséges meglehetősen rövid időigénnyel.

Az ívhegesztés technológiája pedig lehetővé teszi azt, hogy felügyelt haladási sebességgel, ismert hőhatásövezettel, stb. akár automatizáltan is véghez vigye a forgattyúház gyártását, legalábbis egy részét.

A többcélú, 1500-2500 kW-os dieselmotorokat gyártó cégek hamar felismerték a hegesztett forgattyúházban rejlő előnyöket:

- nagy méretű motorblokkoknál sokkal nagyobb az öntött és hegesztett szerkezetek közötti tömegkülönbség az utóbbi javára /akár 3-4 tonna (!) tömegű forgattyúházakról beszélünk/

- másrészt egy kb 10m x 4m x 4m befoglaló méretű motorban viszonylagosan jó hozzáférés biztosítható a hegesztési varratok elkészítéséhez /szemben egy személygépkocsi 1,5m x 1m x 1m-es motorjával/

- jellemző, hogy ezeknél a motoroknál az éves gyártott darabszám megengedi az öntésnél lassabb technológiai időt /pl. a General Motors az EMD 567 típusból évente átlagosan négyszázat gyártott az elmúlt 80 évben szemben pl. egy AUDI-val, ahol ezt körülbelül naponta produkálják/

Ezeket a motorokat a gyártók többféle, több hengeres kivitelben gyártják, azonban a lehető legkevesebb eltérő alkatrésszel. Így pl a V6-os és a V12-es motorok csak a forgattyúháza és a tengelyei különböznek. Ugyanaz a hengerenkénti hengerfej, hengerpersely, hajtórúd alkotja egyaránt őket. Így itt gyártás szempontjából szerencsésebb eset lehet az, hogy ha nem kell hatféle forgattyúház öntőmintát alkalmazni, raktárban tárolni, hanem a szétszerelhető V6 és V12 gyártására is alkalmazható hegesztőszablonba behelyezni a hatféle CNC kód által vágott lemezalakatrészeket. A gyártási technológiára a nagy pontosság a jellemző, fokozott figyelem fordítva a hegesztés közbeni vetemedésre és anyagszerkezeti átalakulásokra.



Ha valaki ilyen, hegesztett forgattyúházzal rendelkező mozdonymotort szeretne látni, nem kell messzire mennie. A magyar vasutakon futó eredeti M41 „Csörgő” sorozat /motor: 12PA4-185VG/ és a legendás M62 „Szergej” /motor: 14D40/ mozdonyok bármelyikében megtalálhatja ezt a konstrukciót. Továbbá, ha valakit a hegesztett lemez forgattyúházas motorok gyártása érdekel, a Ganz-Motorban még találkozhat vele, sajnos napjainkban egy Ázsia-negyed közepén...

Összefoglalásképp elmondható, hogy a teljesen hegesztett szerkezetű motorok főleg személygépjárművekben nem tudtak elterjedni, de az innovatív Fejes Jenő általi gondolat az 1930-as évektől kezdve egyre nagyobb szerepet kapott nagymotorok forgattyúházában. Érdekes kérdés az, hogy mi lett volna, ha 1920-30 táján rendelkezésre állnak a cikkben említett eljárások, gépek vagy akár az alumínium-ötvözetek hegesztési technológiája. Meg kell jegyezni tehát, hogy a szabadalom vagy 30 évvel megelőzte a korát, sajnos nem „Eugen Fejes Patent” védjegy alatt...

KÉRI
BALÁZS



Na shledanou, Békapofa!

Csehország vasúti közlekedéstörténetében egy éra ért véget idén nyáron. A Prága elővárosait kiszolgáló vasútvonalak ikonikus szerelvénye, a cseh vasútbarátok körében leginkább Žabotlam, idehaza Békapofa néven ismert motorvonatok utolsó példánya is végleg nyugdíjba vonult. A cseh államvasút méltó búcsút vett eme járművétől, utolsó útjára én is elkísértem.

A szocialista Csehszlovákia még tíz éves sem volt, amikor a legtöbb vonatot gőzösök továbbították. Mikor először felmerült az országban az igény egy nagy kapacitású, fürge elővárosi motorvonat építésére, a meglévő járműpark nem volt alkalmas a nagyvárosok rugalmas kiszolgálására. Több éves tervezés után készültek el -korábbi prototípusok alapján- az EMS 475.1 sorozat első járművei 1959-ben, és árasztották el a következő évtized alatt főleg Prága környékének vasútvonalait. Az új motorvonat a maga korában úttörőnek számított alacsonypadlós kialakításával, a járműbe a 30 cm magas peronról szintben lehetett belépni. Igazán formabontó azonban mégis az orrának szokatlan kialakítása lett, melyről bárki megismerheti, és bizonyosan ez is hozzájárult a típus ismertségéhez. Sokakban egy mosolygó békát idézett fel a jármű, innen ered az elnevezése. Azoktól, akik igazán szépnek találták, kifinomultabb becenevet is kapott, ők Cadillacnek nevezték a vonatot. A típus gyerekbetegségei ellenére sikeresztörvív vált, a sorozatgyártásban 1964-1968 között 51 egységet készült el, majd a belső tér kismértékű áttervezése után 1972-1973 között még 11 egységet építettek. A Békapofák 3kV egyenáramú vontatásra lettek tervezve, ez meghatározta a felhasználási területüket, ugyanis Csehországban és Szlovákiában a mai napig kétféle áramnemet használnak az egyes vasútvonalakon. A vidéki városokba, elsősorban Bohumínba és Kassára is került belőlük, de ez az állapot mindössze kilenc évig tartott, 1976-ban kapacitáshiány miatt az összes egységet visszarendelték a fővárosba. Ők pedig egészen a közelmúltig szolgálták az utazóközönséget, az emberek emlékezetében összefonódva Prága városával.

A járművek a kétezres években kezdtek kiszorulni az elővárosi közlekedésből, amikor az állatnevekbe érezhetően beleszerelmesedett cseh vasutakhoz nagy számban kezdtek érkezni a Škoda CityElefant emeletes motorvonatok, kifejezetten azzal a céllal, hogy a teljes Békapofa-járműparkot kicseréljék. Noha a tervezett élettartammal a csehek is rugalmasan bánnak - a Békákét 15 évben állapították meg - azt talán senki nem gondolta, hogy az utolsó szerelvények kivonása egészen 2018-ig nem fog elérkezni. A Békapofák utolsó mohikánja, a 451.025-026 számú egység 54 év szolgálat után augusztus 10-én közlekedett menetrend szerint utoljára, az alig 15 km hosszú S41-es viszonylaton, Prága-Libeň és Roztoky u Prahy között. Másnap azonban még egy nagy út várt rá, mielőtt békésen nyugdíjba vonult volna.

Augusztus 11-én csípős reggelre ébredt a „száztornyú” város, de engem ez nem tudott elkedvetleníteni, sőt kivételesen szerencsésnek éreztem magam. Egész más okból tartózkodtam Prágában, nem is tudtam még a nyugdíjazásról, amikor az utat szerveztem, de mégis úgy jött ki a lépés, hogy a szombatomat rá tudtam áldozni a búcsúkirándulásra. Rádásul a libeňi pályaudvar éppen a lakásunk alatti völgyben terült el. Korán indultam, hogy biztosan ne maradjak le az érkező szerelvényről. Már a buszon több alakról sejtettem, hogy ugyanoda tartunk, vonatos pólókban, vagy egyéb ereklyékkel, és persze fényképezőgéppel felszerelve beszélgettek egymással. Ugyanott is szálltunk le, s a csordát követve hamar rátaláltam a célpontra. Libeň igazi múlt rendszerbéli állomás, egy nagy betonkocka, modernizáló, bár mai szemmel már simán csak unalmasan szögletes felirattal. A peronon rengeteg izgatott cseh ropogtatta a mássalhangzókat, elvétve hallottam csak más nyelvet, magyar szót pedig szomorúságomra egyáltalán nem. Mindenki a nap hőisére várt. Nem kellett sokáig. Talán, ha öt percet lődörögtem a peronon, mikor füttyszót hallottunk a távolból, majd a sínek percegését, melyből azonnal tudni lehet, hogy vonat közeledik. Mindenki az állomás végén fekvő ív felé irányította a kameráját, telefonját, és tekintetét, ahol nem egy,

hanem mindjárt két Békapofa bukkant fel. Elöl az utoljára nyugdíjazott babakék példány, párja pedig a már régebb óta muzeális járműként szolgáló, történelmi világoskék-fehér csíkos festésű 045-046-os egység, mely Šumperkből érkezett előző este, hogy még különlegesebbé tegye az utazást, illetve a nap végén visszahozzon bennünket Prágába. A csapat megrohamozta a szerelvényt, sikerült helyet szerezni az első vonatban, mégiscsak ő a fontosabb, a másikkal lesz is még alkalmam utazni. Hamar beszéltünk mindenkit, hogy a pár percnyi késésünk ne szaporodjon, majd útnak indultunk. Furcsa érzés volt. Én most ültem életemben először ilyen járművön, és amíg kigördültünk az állomásból, végig arra gondoltam, mit jelenthet most ez az út a sok körülöttem ülőnek, a cseheknek, a prágaiaknak, akik nap, mint nap találkoztak vele, és utaztak rajta, évtizedeken keresztül. Valószínűleg a mindennapok nosztalgikus megelevenedését, legalábbis mindenki rögtön derűlten fordult az útjárásához, és történeteket kezdett mesélni. De mivel ezekből semmit nem értettem, inkább a saját élmények felszívására koncentráltam. Magát a vonatot sok szempontból a hévekhez tudtam hasonlítani: ugyanúgy elővárosi közlekedésben vesznek részt, részben egyidőben is készültek, és a hangulatuk is elég hasonló. Egyedül a jól ismert csattogás hiányzik, a Békapofa





levegős menetvezérlését egészen halkra sikerült tervezni, hangját csak a vezetőállás mögött állva lehet megfigyelni. Szót érdemel az útvonal is, mert bizony nem akármilyen tájakon vezetett a kirándulás. Északra indultunk a Moldva völgyében, arra, amerre egészen az előző napig lehetett találkozni a Békákkal. A pálya itt közvetlenül a folyó partján tekereg, mindkét oldalon magasba nyúló zöld ormokkal szegélyezve. Egy rövidtávon épp csak annyira hagytuk el a vizet, hogy ne vegyük észre, ahogy a Moldva az Elbába ömlik, és kisértatva már az utóbbi partján kanyarogtunk ugyanúgy, még magasabb hegyfokok közt, mint addig. Egy hosszú ível megkerültük a Labe Arénát, mely a cseh evezőssport fő versenyszíne, majd nemsokára megálltunk Lovosice településen, időt adva egy kis pihenésre és fotózásra. A környezet ehhez egyáltalán nem volt idilli, bár ha őszinték vagyunk, egész Csehszlovákiában alig találni olyan vasútállomást, ahol az volna. A világítás viszont tökéletesen sikerült, a felhők mögül előbújó nap éppen a Békapofánk orrára kötözött koszorút sütötte be annyi időre, amíg pár felvétel készíthettünk. Innen aztán már nem volt megállás egészen Bohémia északi csücskéig, Ústí nad Labem városáig, ahol egy nagyobb tömeg várta vonatunkat. Páran fel, mások leszálltak, rengetegen fotózták az eseményt. A forgalmista büszkén vonult ki a peronra, pár szót váltott a mozdonyvezetővel, majd a megtiszteltetéstől dagadó mellkassal menesztett. Idáig egyébként menetrendszerűen is előfordultak a Békapofák egy időben.

Bő hetven kilométernyire jártunk Prágától, de még hátra volt az út utolsó harmada, most már nyugati irányban. A cél Chomutov, ahol a vasútállomás szomszédságában található a Nemzeti Műszaki Múzeum vasúti raktára. Ez a névvel ellentétben egy kiállítóter, ahol a cseh vasúti közlekedés történetének legfontosabb járműveiből őriznek példányokat, és az érdeklődők számára testközelből megtapasztalhatóvá teszik őket. Ide érkezett nyugdíjas éveinek eltöltésére az utolsó szolgálatban állt Békapofa. Minket a különleges menet vendégeiként mondhatni háztól-házig vittek, egészen be a raktár udvarára,

ami egyébként kisebb forgatagot okozott a város életében. Először a vasútállomásra érkezünk, innen aztán -a múzeum területén felsővezeték nem lévén- dízelmozdonyral fűrészeltünk be a telephelyre. A művelet két visszafogással úgy húsz percig tartott, ezalatt kétszer kereszteltük ugyanazt a vasúti átjárót a város szívében, amit időközben nem nagyon nyithattak meg, kocsisor végét már látni sem lehetett az úton. Szerencsére a sofőrök nem tűntek idegesnek, inkább csodálkoztak a különös menetünkön. Amikor azt mondtam, háztól-házig, azt szó szerint értettem: addig kígyóztunk a múzeum számtalan váltóköri zétéin át, míg a túlvégen a kiállítás bejáratát el nem értük. Idáig tartott hát a 025-026-os motorvonat utolsó útja, persze ígéretet tettek rá, hogy nosztalgia üzemből közlekedik még néhány nap. Még utoljára lefotózhatta, megsimogathatta mindenki a tisztesen kiszolgált vonatot, aztán lekerült róla a koszorú, és eltoltatták a számára kijelölt pihenőhelyre.

A napnak azonban még korántsem volt vége. A múzeumi belépőt természetesen magába foglalta a jegyár, a bejáratnál gőzmozdonyos stemplivel érvényesítették a menetjegyet (szép darabja lesz a gyűjteményemnek). A raktár látogatható része két félkör formájú fűtőházból és pár kisebb kapcsolódó épületből áll. Ezek igazi kincseket rejtnek magukban. Meghökkenő látni például olyan gőzmozdonyt, melynek elején óriási Škoda logó díszleleg – ma már egész más járművekre asszociálunk a márkanév hallatán. Mellettük még a másik nagy csehszlovák gépgyártó, a ma is vasúti járműveiről (mifelénk főleg a Tátra villamosokról) ismert Českomoravská-Kolben-Daněk, azaz ČKD mozdonyai találhatók meg itt nagy számban. Emellett motorkocsik, személy-és tehervonati kocsik is ki vannak állítva. Még olyan tolatómozdonyt is lehet látni, ami gyakorlatilag egy kerekre szerelt bódé, és elég vicces látványt nyújt szokatlan arányaival. A járművek kettesével állnak a vágányokon, általában egy mozdony és egy vasúti kocsik van összepárosítva. Néhol egyéb műszaki érdekességek foglalkoznak el egy-egy vágányt, például a vaskerekű fejlődéstörténet szerint, a kedvencem az a da-

rab, melyet hajlító terhelési tesztnak vetettek alá, mielőtt kiállítási tárgy lett belőle. Természetesen minden feliratozva van, angolul és németül is, így az összes jármű történetével megismerkedhetünk kicsit. Egy órát még a felületes szemléldő is elbarangolhat itt, de aki minden részlet iránt érdeklődik, az fél napot is könnyen eltölthet a csarnokokban. Nekünk szűk háromórnyi tartózkodásunk volt, amibe belefért még egy rövid séta is a városban. Illetve belefért volna, de a város szélén nem sok látogatnivaló akadt. Aki-nek több ideje van, a helyi trolizemet tudom ajánlani Chomutov bejáráására.

Nem tudom, a többi utas hogy jutott vissza a vasútállomásra, nekem hosszú keresgélés után egy lyukas kerítésen, egy töltésoldalon és rengeteg vágányon át sikerült, ráadásul az indulásig alig pár perc volt csak hátra, így nagyon megkönnyebbültem, mikor megláttam az odaútról már ismerős fehér-kék Békapofát indulásra készen várakozni. Felpattantam, és már indultunk is vissza a főváros felé. A hazafele vezető úton egy csapat videós, a cseh Pozor vlak nevű vlog munkatársai interjúkat készítettek az utasokkal, a háziga Cseh Vasutak pedig frissítővel és rágcslálnivalóval kedveskedett nekünk. Szavam sem lehetett, teljes értékű programot kaptunk az egész napra, teljesen barátságos áron, és véleményem szerint részesei lehetünk egy kis szeletnyi vasúttörténelemnek. A visszaúton még eltöprengetem azon, hogy vajon ki volt az a széperkékét vesztett cseh mérnök (vagy inkább valami magasrangú elvtárs), aki egy böszme gyáregységet telepített a gyönyörű Elba-völgybe, közvetlenül egy szirtfokon magasodó patinás várrom alá, de aztán a kellemes, halk zakatolás ütemére elnyomott engem az álom.

KIRÁLY
MÓRIC



Gőzfelhős ünnep

Idén ünnepli a MÁV fennállásának 150. évét. Ennek tiszteletére szeptember elején nemzetközi járműparádét rendeztek a Vasúttörténeti Parkban, ahol egyes mozdonyokon kicsit utazhattak az érdeklődők. Emellett több vonalon is különjáratok közlekedtek a hétvégén.

A társaság kialakulása a kapitalizmusnak volt köszönhető. Az 1848-as szabadságharc után sorra nyíltak meg a különböző társaságok vasútvonalai, melyek különböző gazdasági érdekek alá voltak rendelve, és érintettek illetve kerültek ki településeket. Ez a kialakulás ma is hatással van a hazai vasúti közlekedésre.

A társaságok számításai nem mindig voltak pontosak. 1868-ban csődbe ment a Pest-Salgótarján vonalat kezelő vállalat, melyet az állam vásárolt meg. Ez lett az alapja a mai MÁV-nak, melynek jogelődje a következő évben nyílt meg. Ezek után a magyar kormány részenként vásárolta fel a különböző kisebb-nagyobb vonalhálózatokat tulajdonosaiktól.

A terv végrehajtásához kollégiumunk névadója, Baross Gábor cselet használt fel. Hajléktalanokat és nincsteleneket elegáns ruhákba öltöztetve vásároltatta fel apránként a társaságok részvényeit, míg többségi tulajdonos nem lett a kormány. A strómanok a munkáért cserébe a ruhákat kapták meg.



A vasúttársaság 1984-ben hozta létre első szervezetét a régi járművek és emlékek megőrzésére. Ennek egyik vetülete a MÁV Nosztalgia Kft, amelynek a 25. évfordulóját ünnepli a vasút. Az esemény egy másik eredmény helyszínén, a Vasúttörténeti Parkban volt, itt gyűjtötték össze a kiállítandó járműveket.

A hétvégi programok a szakmai szekcióval párhuzamosan kezdődtek. A szokásos nagy szavak

közben gőzerővel készültek a következő két nap látogatóira a résztvevők. Szombaton kezdődött el az igazi ünnepség, ahol a Gözmozdony Grand Prix is szórakoztatta a közönséget. Az angol postával való kezdés után egymást váltották a látványosabbnál látványosabb programok: tűzoltás mozdony segítségével, sörösdoboz egyensúlyozása a gép rudazatán, kisasszonyok kiszabadítása. Végül gyorsulási versennyel zárták a számok. A versenyt végül az amerikai háborús mozdony, a 411.118 és háromfős csapata nyerte.

Ez után interaktív programok kezdődtek. Lehetett hajtányozni és gözmozdonyokkal utazni az arra fogékonyaknak. Este koncertek voltak, miközben a kerti vasút szállította a vendégeket.

Vasárnap folytatódtak az események. A járműparádé aznap is lenyűgözte a résztvevőket. A fordítókörön megjáratott gépek tematikusan álltak fel a fogadó vágányokra: először a gőzösök, utánuk a motorkocsik, majd több sorban a különböző hazai, külföldi és magánvasúti dízeljárművek álltak. A járművek egy részén kisebb információs tábla közölte a fontosabb tudnivalókat a közönséggel.

A vaskerekű résztvevők is sokan voltak: a MÁV különböző vállalatai mellett a HÉV pár járműve is megjelent. Rajtuk kívül a NOHAB-GM Alapítvány és a CRS mutatta be dízelmozdonyait – utóbbi pár vagonját is. A külföldi vendégek is kitétek magukért, a CD egyedi formatervű cseh motorocsit, az osztrák vasút egy gőzöst hozott el. A legnagyobb kontingenst a szlovák fél vonaltatta fel: egy-egy gyorsvonati gép és német származású hadimozdony mellett egy idősebb dízelgépet is bemutatnak.

A felvonult járműveken kívül sok volt még kiállítva. Az első V43 mozdony mellett állt a 150. évét ünneplő matricázású 470-es Taurus mozdony, melynek belsejét is meg lehetett tekinteni. Másik oldalán a külsőleg megújult M63-as dízelmozdony foglalt helyett. A fűtőház mellett a frissen üzembe helyezett 1026-os gőzös állt.

A bevezetőben említett vasúti magáncégek az előző évtizedben keltek újra életre, igaz ma már teherszállításban jeleskedik szinte mind. A hazánkba érkezett francia villamos mozdonyok mellett különböző magáncégek és üzemek ittthoni gyártású dízeljei is bemutatkoztak.

A különböző parkon belüli látványosság mellett a hétvégén különjáratok is indultak. Szombaton egy hazai és egy dán NOHAB különvonatot indítottak a szentendrei HÉV vonalán, ahol az üzemi területekre is bejuthattak az érdeklődők.



Vasárnap két látványosság volt: az előző napi két mozdony a Balaton északi partján át Tapolcára továbbított különvonatot. A másik ünnepi járáthoz hasonló nem nagyon volt idehaza. A fővárost körüljáró Gőzfelhős csillagtúra során a budapesti vonalakon kalandozhattak a résztvevők. Ezt két gőzöst vontatta egy hazai 424-es gőzös és a szlovákok 555-ös mozdonya.

Az év maradék részére több meglepetést is tervez a vasút. Ezek közül az egyik már azóta bemutatkozott. Öt darab gyorsvonati kocsit a cég régi festésében kap fővizsgát, és így fogják az utasokat szállítani – többek között Szeged felé.

HELMÉCZY
KÁROLY



Hollandia, a tulipánok földje

Aki gyakran utazik, tudja, hogy a legemlékezetesebbek azok a kirándulások, amikor barátokhoz, ismerősökhöz megy az ember – vagy kedves ismeretleneknél couchsurföl. Hiszen ekkor övé a legjobb idegenvezető és programszervező, a legfinomabb helyi ételek és italok szakértője, és nem utolsó sorban, a szállásfoglalással sem kell bajlódnia.

Így sikerült eljutnom kedvenc országomba, Hollandiába egy hétre régi ismerőseimhez. Hogy miért is kedvenc?

1. Kerékpárok mindenhol, minden évszakban és napszakban. Reggel munkába menet öltönyben-blézerben, este csinosan buliba – hajnali négykor akár hazafelé tolva.

2. Építészet – tágas lakások, hatalmas ablakok (amin rendes turistaként én is akarva-akaratlanul bebámultam), letisztult belső terek. Nem tudom, hogyan csinálják, de ott mintha nem lenne kupi, minden csillog-villog, pedig jártam vagy hat különböző lakásban.

3. Sajtok minden mennyiségben és minőségben – lehet kerek, szögletes, hosszú, rövid, gömbölyű, lapos, lyukas, tavalyi, ideai. (Gombóc Artúr után szabadon.)

4. Édességek: stroopwafels (karamellás-szíropos ostya), vlaflip (édes joghurt alapú desszert), hagelslag (csokiszórás vajas kenyéren, amit ha itthon is ismernénk, sok gyereknel veteledne a Nutellával)

5. Nyitott emberek – nem számít, hogy idős vagy fiatal, mindenki jól el lehet csevegni, mert nagyon érdeklődők, és szinte kivétel nélkül tudnak angolul (is).

Természetesen vannak hátrányok is, az egyik legnagyobb talán az időjárás. Szerencsére sikerült olyan hetet kifognom, amikor egy csepp

eső sem esett (igen, ezt még vendéglátóim is nehezen hitték el), és olyan barna lettem, mintha Hawaii-on nyaraltam volna.

Mit ne hagyjak ki semmiképp, ha arra jártok?

Egyik kedvenc új helyem Hollandiában a Texel-sziget lett, ahova az ország legészakibb városából, Den Helderből húsz perc alatt lehet eljutni komppal. Igazi nyaralóparadicsom hollandoknak és németeknek egyaránt. A sziget nem túl nagy, biciklivel könnyen bejárható, de mi az erős szél miatt a Solexet választottuk, ami valójában egy bicikliszerű járgány motorral az elején, és körülbelül 40 km/h-val lehet vele repeszteni. Van ott minden: strand, halászat, kikötők, fókamenhely, sörgyár, éjszakai élet, így kicsik-nagyok találnak kedvükre valót.

A főváros, Amszterdam is kötelező megálló, azonban semmiképp nem kocsival, mert lehetetlen a parkolás – ha pedig lehetséges, akkor nagyon drága. Mi is vonattal mentünk (a helyiek panaszkodtak, hogy rengeteget késik, de ők még ezek szerint nem ismerik a MÁV-ot), ami a központban tett le, és onnan kényelmesen gyalog vagy biciklivel megközelíthető sok látványosság. A vasútállomásról kiérve sétahajókázással kezdtünk, ami egy óra alatt végigvit a városon és érintettünk pár látnivalót, például az Anne Frank házat és a Holland Tengerészeti Múzeumot. A sétahajónál kínáltak kombinált jegyeket

(például hajózás és egy választott múzeum), de ez diákoknak egyáltalán nem éri meg, mert van, ahol elfogadják a diákigazolványt.

Mivel még vendéglátóm sem járt a holland nemzeti múzeumban, azaz a Rijksmuseumban, így elmentünk oda is. A hatalmas épületet nem könnyű bejárni, de a jegyeladó hölgy készségesen segített, hogy miket érdemes megnézni mindenképp: Rembrandt, Vermeer és Van Gogh művei mindenki számára ismerősek lehetnek valahonnan. A Rijksmuseum előtt pedig ott díszleg az egyik I amsterdam felirat, aminél kihagyhatatlan a fotózkodás.

A kisebb településekre is érdemes ellátogatni. Vendéglátóim szülei elvittek minket a motorcsónakjukon a közeli Zaanse Schansba, az ország híres skanzenjébe. Gondolom, ez a név elsőre nem mond túl sokat, de ha beírjuk a gugliba, hogy Hollandia, az első között adja ki a hasonló imázs fotókat:



Nos, ez a gyönyörű Zaanse Schans. Most már beugrott? Élőben még szebb, de vendéglátóim elárulták, hogy a tulipánföld Photoshop-alkotás.

Remélem, ezzel a kis élménybeszámolóval kedvet csináltam ahhoz, hogy meglátogassátok Hollandiát. Ha kérdésetek van, keressetek nyugodtan!

Fijne dag! (Szép napot!)

DÓZSA
ESZTER



Tudtad-e?

A szünet elteltével ez a rovatunk is visszatér az iskolapad mögé. Igyekeztünk Titeket egész nyáron szórakoztatni érdekességekkel és ezt azzal ünnepeljük meg, hogy összegyűjtöttük Nektek a nyáron közzétett bejegyzések közül a legnépszerűbbeket! Jó olvasást!

...hogyan Daniel Craig Aston Martin márkájú Bond-autója 468 500 dollárért (118,4 millió forint) kelt el egy jótékonyági árverésen, a bevétel hátrányos helyzetű diákok továbbtanulását fogja segíteni?

A New York-i árverés eredményét bejelentő Christie's aukciónak szakemberei előzetesen 400-600 ezer dollárra becsülték a limitált darabszámban készült Aston Martin típusú gépkocsi kifejezetten Daniel Craig számára gyártott példányának értékét. Az Aston Martin több mint 50 éve jellegzetes kelléke a Bond-filmeknek, először a Goldfinger című 1964-es epizódban ült egy Aston Martin DB5 sportkocsiban Sean Connery.

Az autómárka Craig mind a négy Bond-filmjében megjelent. A színész autója egy 2014-es Vanquish, ebből a típusból csak száz készült a márka századik születésnapjára. Craig kocsija a 007-es számot kapta. Az éjkék karosszériájú autóhoz a belső berendezés is sötétkék bőrből készült a színész kedvelt színvilágát tükrözve. A gépkocsi végsebessége óránként 295 kilométer. Az árverés bevételét a New York-i központú The Opportunity Network jótékonyági szervezetnek adják, Craig és felesége, Rachel Weisz is tagjai a szervezet igazgatótanácsának.

...hogyan napelemmel működő okospad várja a járókelőket?

A világ egyik legsokoldalúbb utcai padját helyezték el a Nokia Skypark irodaház előtt a Futu-real-csoport pilot projektjének keretében, ami a közterületek jövőjét vetíti előre. A 800 kilogramm teherbírású Steora okospad teljes mértékben napelemből származó energiát használ. A pad optimalizálja saját energiafelhasználását, így az sosem kapcsol le, és időjárás viszonyoktól függetlenül folyamatosan üzemel.

A Corvin Sétány első okospadja beépített érzékelővel képes adatokat gyűjteni annak kihasználtságáról és a környezeti körülményekről. Integrált lámpái két méterrel belül megvilágítják az ülőalkalmatosság környezetét, lehetővé téve a felhasználók számára az éjszakai használatot. A fehér színű, acélváz pad ellenáll a természet viszontagságainak, az ülőfelület anyaga szintén tűzbiztos és bármikor könnyen újrapolírozható az eredeti állapot visszaállítása érdekében.

Az okospad egy független felhasználású, vezeték nélküli készülék-töltővel és két smart USB csatlakozóval is rendelkezik, amik a mobilkészülékek gyorstöltését teszik lehetővé. A 4G router segítségével az internet kapcsolat a pad négy méteres körzetében elérhető.

...hogyan elektromos kerékpárfelvonó segíti Norvégiában az embereket?

A Trondheim nevű norvég városban egy nagyon hasznos szerkezet várja a felfelé tartó kerékpárosokat a probléma leküzdésére ami nem más, mint a CycloCable elnevezésű biciklifelvonó.

A szerkezet, ami abban különbözik a megszokott felvonóktól, hogy itt a járművet is mi hozzuk magunkkal. Az útburkolat alatt 130 méter hosszú szakaszon beépített kábelrendszer, egy rendkívül meredek emelkedőn segíti feljutni az arra kerékpározó, rollerező vagy akár babakocsit toló embereket.

Használata rendkívül egyszerű, ugyanis elég csak az egyik lábunkkal rálépnünk a felvonó erre kialakított kis korongjára, és máris indulhat a hegymenet.

...hogyan Kínából jöhet az első teljesen önvezető elektromos autó?

Sok autógyártó dolgozik már az önvezető autókra, de a sorozatgyártásig egyelőre csak a vezetőt segítő asszisztensek jutottak, a Tesla is ilyen. Most egy feltörekvő kínai márka, a Byton ígéri, hogy elsőként kezd gyártani a teljesen önvezető elektromos szedánját.

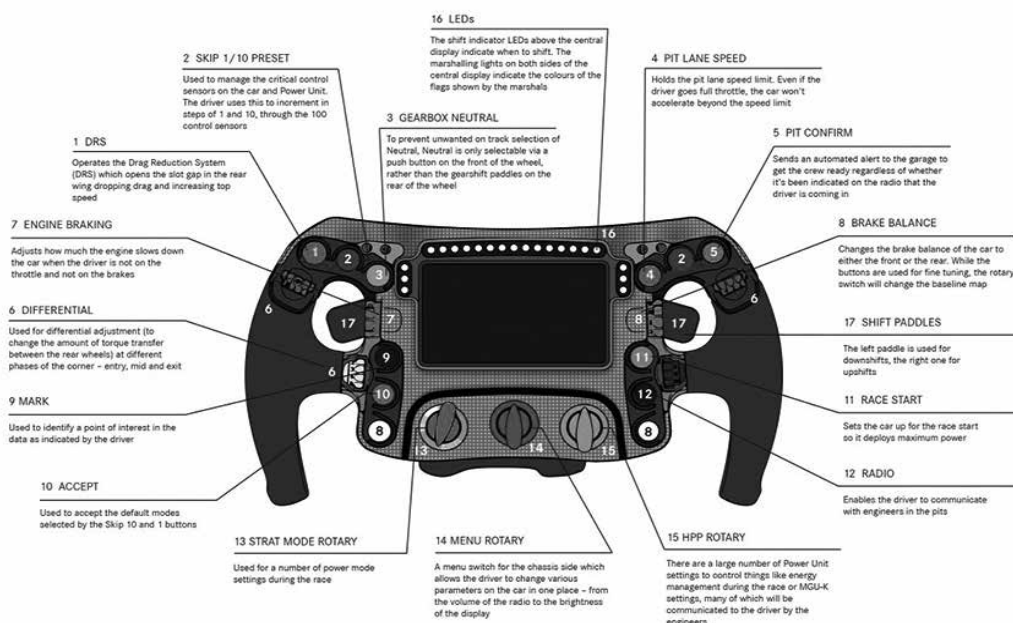
Még csak fél év telt el a Byton bemutatkozása óta, máris itt a második nagy dobásuk. A kínai autómárka első prototípusát a Las Vegas-i elektronikai kiállításon mutatta be, az időközben M-Byte néven emlegetett SUV érdekessége az egész műszerfalat átfogó, 49 color színes képernyő volt, ami még tévének is méretes lenne.

Most pedig itt a második tanulmányautó, amit ötletesen K-Byte névre kereszteltek, és amit az első teljesen önvezető autónak ígérnek. Sok gyártó kísérletezik már a megoldással, de a Byton a tervek szerint a 2020-ban végzett tesztek után 2021-re sorozatban is gyártaná a vezető beavatkozása nélkül közlekedő, lidar segítségével tájékozódó elektromos szedánokat.

A teljesítményéről még nem árultak el részleteket, de abból, hogy ugyanarra az alapra épül, mint az M-Byte, már sokra következtethetünk. A gyártáshoz közelebb álló SUV ugyanis két változatban jön: az egymotoros 272 lóerős lesz, 400 kilométeres hatótávval, a kétmotoros összerékhajtású pedig 475 lóerős, 520 kilométeres hatótávval.

...hogyan mire valók az F1-es kormányon lévő gombok?

Biztosan láttad már a Forma-1-es belső-kamerás felvételeken, hogy a pilóták menet közben állandóan babrálják a gombokkal és kapcsolókkal rendesen ellátott kormányukat. Most pedig megtudhatod, hogy mi mire való.



A Mercedes ugyanis felfedte titkát, és egy látványos grafika segítségével magyarázza el, mire való az a 17 gomb és kapcsoló a kormányon, amivel Lewis Hamilton és Valtteri Bottas szórakozik. Lássuk őket!

1. DRS: Megnyomására aktiválható az állítható hátsó szárny. Ha a pilóta megnyomja, a szárny lapja lecsukódik, így csökken a légellenállás és növekszik a csúcssebesség.

2. Skip 1/10 preset: Az autó és az erőforrás kritikus jelentőségű érzékelőit kezeli. Ezekből mintegy 100 darabot helyeznek el az autón, a versenyző 1-10 közötti skálán állíthat rajta.

3. Üres fokozat a sebességváltón: A kormány hátlapján elhelyezett „pillangókapcsolók” révén nem lehet véletlenül üresbe kapcsolni a sebességváltót, csak a 3-as jelzésű gomb megnyomásával.

4. Boksutcai sebességkorlátozó: Ezt kapcsolják be a versenyzők, mielőtt átszelik a boksutca elejét jelző fehér vonalat. Az adott hétév-géttől függően maximum 60-80 km/h-s tempóra mérsékeli a sebességet.

5. Boksutcai megerősítő: Ha a pilóta megnyomja ezt a gombot, a szerelők automatikusan jelzést kapnak arról, hogy az autó a boksutca fog hajtani, függetlenül attól, hogy a versenyző erről szól-e a rádión. Lewis Hamilton mérnöke a rádión a „pit confirm” szókapcsolattal szokta kérni a gomb megnyomását.

6. Differenciál: Itt állítható, hogy a hátsó kerekek között miként történjen a nyomaték elosztása a kanyarok elején, csúcspontján és kifelé.

7. Motorfék: Beállítható, hogy a motor mennyire lassítsa le az autót, amikor a pilóta éppen nem nyomja a gázpedált.

8. Fékerő-elosztás: Előre vagy hátra tolható a fékbalansz. A gombokkal finomítható a beállítás, az alapvető kiosztás a forgókapcsolókkal változtatható.

9. Mark: A versenyző ezzel választhatja ki, hogy milyen adatokra kíváncsi.

10. Elfogadás: A 2-es pontban említett művelet után ezzel lehet jóváhagyni a változtatást.



Tudtad-e, hogy a világ leggyorsabb autója lenne a következő Nissan GT-R?

11. Rajt: Speciális beállítás a rajtokhoz, az autó maximális teljesítményét felszabadítja.

12. Rádió: Ennek megnyomásával kommunikálhat a pilóta a mérnökével.

13. „Strat mode” (stratégia üzemmód) kapcsoló: Az erőforrás különböző teljesítménybeállításait lehet módosítani ezzel a verseny során.

14. Menü kapcsoló: Az autót érintő beállítások változtathatók meg ezzel, „csomagban”, például a rádió hang- és a kijelző fényerőjét.

15. „HPP” kapcsoló: Ez az erőforrás főkapcsolója (az HPP a High Performance Powertrains, a Mercedes F1-es motorgyárának betűszava), ezzel kezelhető a hibrid rendszer energiame nedzsmentje vagy az MGU-K beállításai. Ezt a pilóta a mérnöke utasítására állítja át.

16. LED-ek: Ezek a fényforrások jelzik a pilótának, hogy mikor kell sebességfokozatot váltani. A fénysor két szélén sportbírói zászlójelzéseket utánzó fények láthatók (pl. sárga zászló).

17. Sebességváltó fűlek: A baloldallal lefelé, a jobboldallal felfelé lehet váltani.

Azt azért megjegyeznénk, hogy a gomb- és kapcsolókiosztás teljesen egyénre szabott, azaz csapatonként, sőt pilótánként is változó.

...hogy a világ leggyorsabb autója lenne a következő Nissan GT-R?

Annak ellenére, hogy eredetileg nem világverőnek szánták, nála jóval drágább szuperautókat is képes legyőzni a jelenlegi GT-R, ha gyorsulásról van szó. A Nissannál már tervezgetik a következő generációt, ami egyenesen a világ leggyorsabb sportkocsija lenne.

A bátor kijelentést Alfonso Albaisa, a Nissan vezető dizájnere tette a goodwoodi fesztiválon az Autocar magazinnak adott interjújában. Mint mondja, a mérnökök már dolgoznak a GT-R utódján, és amint megvannak a műszaki alapok, kezdődhet a dizájn véglegesítése. Addig is készülnek a skiccek a Nissan stúdiójában, és Albaisa szerint ezek alapján a GT-R továbbra is egyedi külsejű sportautó lesz, meghatározó jelenség marad a kategóriájában.

Még nem dőlt el, hogy milyen mértékben kapna hibrid hajtást a GT-R utódja, de az valószínűnek látszik, hogy a néhány évvel ezelőtt készült, a rajt előtt visszavont Le Mans-i versenyautó 3 literes biturbó V6-osa és elektromotor mozgatta majd a Nissan nagyágyúját, a jelenleginél nagyobb, bőven 600 lóerő fölötti teljesítménnyel. A formáját illetően pedig nem is a most leleplezett Italdesign GT-R50, hanem inkább a korábbi Vision Gran Turismo koncepció lenne az irányadó.

Ha te is találsz valami érdekességet az interneten, ami szerinted beleillik a Napi Közhírbe, ne habozz! Küldd el nekünk a kozhir@kozlekkar.hu email címre! Szeretettel várjuk őket!

MOLNÁR
PETRA



Tudtad-e, hogy Kínából jöhet az első teljesen önvezető elektromos autó?

Képregény Videójáték

► Deadpool (2012 - 2015)

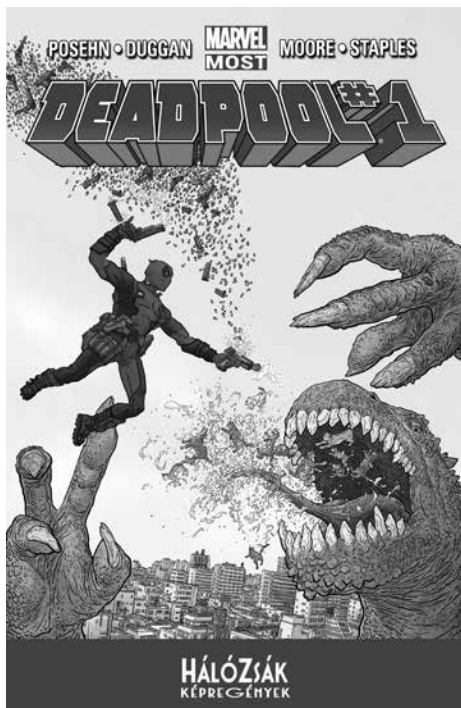
A 2016-ban megjelent mozifilmnek hála, mára már mindenki ismeri Wade Wilson történetét. Azonban nem volt mindig ennyire közkedvelt talán annak köszönhetően, hogy eddig romantikusnak, önfeláldozónak és szerethetőnek még nem igazán láthattuk.

Ha valakinek ismerős volt korábbról a karakter, akkor annak feltűnhetett a filmvászonra vitt verzióban Hollywood keze nyoma. A képregények alapvetően sokkal szabadabb közeget biztosítottak Deadpool-nak, aki ezt bőven ki is használta. Humora sokkal sötétebb, stílusa brutálisabb, a képregény szereplői között is megosztóbb, általában sokkal önzőbb és öntörvényűbb, plusz az összes valaha kitalált Marvel-figuránál eszemetebb – nem jó értelemben.

Ha a fentiek ellenére – vagy esetleg pont azok miatt – érdekel, hogy kicsoda is valójában a nagyszájú zsoldos, akkor itt érdemes kezdeni. Ebben a sorozatban Amerikát a saját halott elnökei támadják meg, egy zombihadsereg élén. Mégpedig azért, hogy az emberek szemében makulátlanok maradjanak az olyan jelenkori hősök, mint Amerika Kapitány. Valaki olyanra kell bízni az ügyet, akinek nem számít, ha az országot nagygyá és dicsővé tevő hősöket kell lekasabolnia.

A későbbiekben több ismert karakter is színre lép, mint például Logan, vagy Coulson ügynök, hogy segítséget nyújtsanak egy ex-S.H.I.E.L.D. ügynök tudatát kiszabadítani Wade fejéből.

A szériában 45 füzet jelent meg, ezek mindegyike megvásárolható a kiadótól közvetlenül, digitális formában, illetve már több, mint a fele elérhető magyar fordításban.



► Karen Traviss - Republic Commando

A Csillagok Háborúja világában mindig van valami még fel nem fedezett részlet, amit szerencsénkre sok remek író próbál meg a lehető leghitelesebben és leghangulatosabban elmesélni – akár azok számára is kedvessé téve az univerzumot, akiket nem különösebben ragadott eddig magával.

Egy messzi-messzi galaxisban járunk, valamikor réges-régen. A Szeparatista Szövetség és a Galaktikus Köztársaság háborújának harcait nem mindig hatalmas csatatereken vívják soktízres seregek. Gyakran van szükség mélyen a frontvonalak mögé hatolni és ott titkos küldetéseket végrehajtani. Erre pedig csak a kommandósok képesek!

Az első kötetben bemutatkozik a négy korábbi egység életben maradt tagjaiból verbuválódott Omega-osztag. Első közös feladatuk, ami egy vegyifegyver készítő kutatóbázis elpusztítása, gyors összeszokást követel, és közben még egy magára maradt Jedi-növendék is meg kell mentsenek!

Csupán egyszerű akció-sztoriként, akár sci-fi-kalandregényként, vagy csak mert STAR WARS, biztosan sokféle stílus rajongóinak okozhat élményben gazdag órákat a sorozat, melyben megismerhetjük a klónhadsereg testvériségét, a speciális alakulatok bensőséges kötelékét, és úgy általában A Galaxisról szerzett tudásunk tovább bővül, színesedik.

A 2005-ös videójáték szerelmeseinek mindeképp kötelező darab, de bárkinek szívesen ajánlom, aki szeretne egy (S.W. ellenére valóság-tól sem teljesen elrugaszkodott) izgalmas karakterekben bővelkedő, mozgalmas történetvezetéssel megáldott, lehengető mesét végigizgulni!

LŐRINC
KRISTÓF



Kolikonyha

Egy gyors vacsora villám desszerttel

A sokadik héten egyre többen vagyunk abban a szomorú helyzetben, hogy nem tudunk hazaugrani a hétvégére, hogy visszatérve ínycsiklandó hazai finomságokkal tömjük meg a hűtőnköt. Ha a kínai kaja és a Stoczek menza már a fülünkön jön ki, és amúgy is szeretnénk még húzni az időt tanulás helyett, hát főzzünk vacsit. Nem ígérem, hogy ezekkel a finomságokkal órákra megfosztalak titeket a tanulás örömétől, de egy fél órára fellelegezhettek.

TÜZJELZŐBARÁT FINOMSÁGOK TIRAMISU - AVAGY MÁR AZ ÉDESSÉGBE IS KOFFEIN KELL

Mostanra a gólyák is megtapasztalhatták, hogy kávé nélkül be lehet ülni egy ÁJGT konzultációra, de nem érdemes. Feltételezve, hogy megfelelő gépésítés hiányában nem mindenki tud kávé főzni, azért bízom benne, hogy tisztában vagytok eme éltető nedű minőségi és kevésbé minőségi lelőhelyeivel - minőségi alatt nem a forgóvillával szembeni automatát értem -, így nem hiszem, hogy gondot okozna egy kis tiramisu elkészítése.

Hozzávalók:

- 250 g mascarpone
- 3 tojás
- 2 dl kávé
- tej
- 3 ek amaretto likőr (a hagyományos sütőrum is tökéletes)
- 4 ek porcukor
- kakaó
- 1 csomag babapiskóta

A mascarponét, a porcukrot és a 3 tojássárgáját összekeverjük, majd hozzáadjuk a kemény habbá felvert tojásfehérjét.

A kávé egy mélyebb tálba öntjük, felöntjük tejjel, és amorettóval ízesítjük. Ha az épp elfogyott a legutóbbi bulin, akkor a hagyományos sütőrum, vagy bármilyen likőr is tökéletes erre a feladatra.

A babapiskótákat egy pillanatra belemártjuk a tejeskávéba, majd egy téglalap alakú tálba sorakoztatjuk őket. Vigyázzunk, hogy a piskóta ne áz-son túl, mert még a krémtől is puhulni fog egy keveset. Rákenjük a mascarponés krémet, azután meghintjük kakaóporral. Addig folytatjuk a rétegezést, amíg az alapanyag tart. Ha elkészültünk, 4-5 órára hűtőbe tesszük, majd nagyon vigyázzunk, hogy a szobatársunk ne falja fel az egészet.

AZOKNAK, AKIK SZERETIK A KIHÍVÁST PÓRÉHAGYMÁS LEPÉNY

A házi leveles tészta elkészítésének első lépése, hogy kiszámoljátok mikor kell nekiállni, ha vacsorára ilyen lepényt szeretnétek enni. Ebédre nem ajánlom, mivel a tészta elkészítése nagyjából fél napot vesz igénybe, és fél óránként foglalkozni kell vele. Na jó, azt hiszem most elijesztettem az olvasóim 98%-át úgyhogy az igazán kitartóknak elárulok egy titkot: a sarki boltban kapható fagyasztott tészta teljesen tökéletes választás alapnak, nem kell otthon vacakolni vele, csak akkor, ha szereted a kihívásokat.

Hozzávalók:

- 1 csomag leveles tészta
- 1 póréhagyma
- 10 dkg gépsonka
- 3 tojás
- 20 dkg Pannónia sajt
- két marék koktélpáradicsom
- só, bors, petrezselyem, olívaolaj



A már kiolvadt tésztát nyújtásotok tepsi nagyságúra, majd sütőpapíron 200°C-on süssétek elő egy picit. Ez nagyjából 10 percet vesz igénybe. Közben olívaolajon pároljátok meg a póréhagymát, majd tegyétek hozzá a felkockázott gépsonkát, végül szórjátok meg egy csipet petrezselyemmel. Ha ezzel megvagytok, verjétek fel a tojásokat, sózzátok, borsozzátok és rakjátok bele a reszelt sajtot. A tojásos masszát keverjétek össze a hagymás sonkával, majd kenjétek a félig megsült tésztára. Tegyétek rá vágott felükkel felfelé a félbevágott koktélpáradicsomokat, és rakjátok vissza még kb 15 percre a sütőbe.



IPCSICS
NOÉMI

KÖZHÍR SZERKESZTŐSÉG

► Cikkírás

Írj te is a Közhírbe!

Több cikknél is azt gondoltad, hogy „Ilyet én is tudok írni”, vagy „Ez nekem is menne”?

Találtál egy érdekes témát, amit szívesen megosztanál másokkal szélesebb körben? Bontakoztasd ki nálunk írói vénádat, sok szeretettel várunk a Közhír csapatába cikkíróként. Ne habozz akkor se, ha van egy jó ötleted vagy élménybeszámoló, amit érzéssel szerintem nem tudnál úgy megfogalmazni, hogy átadd a benne rejlő értéket az olvasók számára. Mindebben segítségére leszünk!

Itt gyakorolhatod kötöttségek nélkül, kvázi büntetlenül – azaz az olvasószervezők csúnya nézésének keretében – íráskészségedet. Később a beadandók megfogalmazása már fog akadályt jelenteni és érthetőbb, áttekinthetőbb lesz az íromány. Velünk megismerheted, hogy alakul ki egy új cikk vagy interjú, mennyire függ a koincidenctől ezeknek az elkészülése. Igen, létezik ilyen szó. Látod, egy írás alkalmával a szókinccsed is bővítheted.

Bármilyen segítségre is van szükségetek, mi, jelenlegi cikkírók, olvasó- és tördelőszerkesztők tudunk támogatni titeket. Egyetem után, a munkátok során kamatoztathatjátok az itt elsajátított tapasztalatokat. A Közhírt is, a többi öntevékeny körhöz hasonlóan, a ti munkáitok élteti. Ehhez egy jó csapatot és barátokat biztosítunk, írásaitokat pedig közösségi ponttal tudjuk honorálni.



KORMOS
HENRIETT

► Képszerkesztés

Miért jó képszerkesztőnek lenni a Közhír-nél? Mert ha elég jó képszerkesztő vagy, még arra is megkérnek, hogy írd cikket a munkádról, mert persze te pont azért lettél képszerkesztő, mert amúgy komoly tehetség van az íráshoz. Mert. Ha másból nem, a sok „mert”-ből láthatjátok, hogy ez nem feltétlenül van így. Megkértek, hogy reklámozzam magunkat, és nem egy (inkább sok) tantárgy előadásán hallottam azt a mondatot, hogy „Kollégák, ne legyenek már szakbarbárok!”, ezért üsse kavics, elvállaltam. Rengeteg előnnyel jár, ha az újságban megjelenő képekre három percnél több időt fordítunk, például az igényes kinézet mellett akár ki is vehető, hogy mit ábrázolnak. Persze vannak olyan képek, amik az előbb említett módszerrel is megállják a helyüket a lapban, ezeket szeretem a legjobban. A többivel azonban, félretéve a lustaságot, meg kell küzdeni, mivel fekete-fehérben zombikat megszágyenyítő sápadt arcok bukkanak fel, és a sütemények olykor főzelékre emlékeztetnek. Ha tetszett a lényegre törő leírás, érdeklődők számára a fent említett pozícióra a beke-

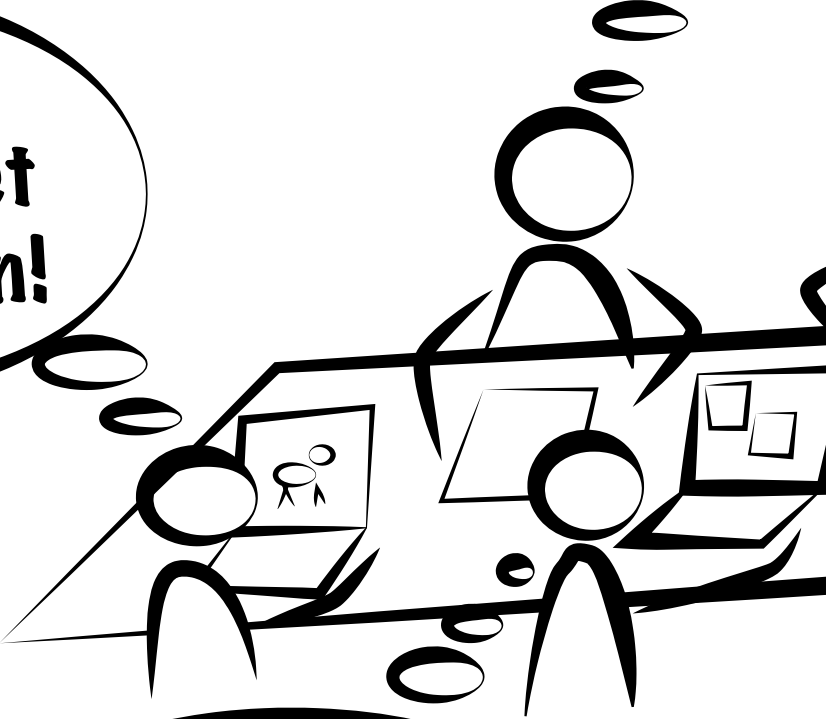
dés végén látható hölgnél, illetve az impresszum „Képszerkesztő” felirata alatt fellelhető, ugyancsak hölgnél ér jelentkezni!

MOCSÁNYI
RÉKA



Csak a képméret jó legyen!

„ly” vagy



Mi, hova kerüljön???

► Olvasó szerkesztés

Olvasó szerkesztőként a mi felelősségünk, hogy a cikkírók által leadott munka kifogástalan minőségben jusson el az olvasókhöz, azaz hoz zátok. Az első fontos lépés, hogy nyelvtanilag el lenőrizsük a szöveget. Gyakori hiba a külön- és egybeírás, a kis és a nagy kezdőbetűk helytelen használata, valamint a kötőjelezés sem mindig egyszerű. (Nem hiába, mérnökhallgatóként már régen volt magyaróránk...) Ezenfelül a véletlen elütésekre is ügyelni kell. A feladatunk nehe zebb része viszont a stilisztikai ellenőrzés: meg kell bizonyosodnunk arról, hogy a cikk nyelveze te a Köz hírhez méltó színvonalú-e. Ki kell szűr ni az esetleges fals információkat is (legyen ez egy szervezet félreírt neve, vagy irreális dátum). A szöveg gördülékenysége érdekében áttekint jük a logikai felépítést is, hogy a vezérfonal

ne „csapongjon” össze-vissza a cikkben. Olva sószerkeszteni mindig nyugodt körülmények között érdemes, éppen ezért szakdolgozat- és diplomáíráshoz ajánljuk mindenkinek, hogy a művét másnap tiszta fejjel olvassa át, mert akkor jobban kiszűrhetők a hibák, hiányosságok.



DÓZSA
ESZTER

► Tördelőszerkesztés

Egy újság kiadásában rengeteg olyan ember vesz részt, akire az olvasó először nem is gondol. Például a tördelőszerkesztés egy olyan folyamat, ami minden típusú könyv, magazin kiadásánál jelen van, de nem észrevehető. Pontosabban csak akkor vesszük észre, ha nem jól lett meg csinálva. Talán a legmeggyőzőbb, ha elmondom nektek, hogy miért érdemes például megtanul ni betördelni egy cikket. A szerkesztőségünk által használt program felépítése megegyezik a Magyarországon nyomtatott és online formá tumban kiadott, a közösség által ismert újságok szerkesztésére használt rendszerrel. Így, ha ne talántán úgy hozza az élet, a későbbiek folyamán némi továbbképzéssel akár ezen a területen is elhelyezkedhettek. Használata nem nehéz és örömmel meg is tanítjuk bárkinek, aki jelente zik hozzánk. A Köz hír szerkesztősége nemcsak az újság kapcsán tart össze, hanem ha bármi problémánk adódik az egyetemen vagy a magá néletben, nyugodtan fordulhatunk egymáshoz.

GREFFER
KINGA



Sudoku

Jó szórakozást az jelenlegi lapszám sudoku megoldásához. Érdeemes figyelni majd a Facebook oldalunkat! A megoldásokat ott tesszük majd közzé! ;)

MEDIUM

6	5	1						7
	2			6				
						9		3
3								9
	6	5					2	
				3	5	1		
7			6			4	9	
1								
	3			2		7		

MEDIUM

	9	8	7			6		
7				5				
	4							
			6	3			7	5
9					7			
5			2		9	3	4	
			4		5	7	3	
8	3	6						

HARD

		3					9	
				2	7		5	
1				3	6		2	7
				2				3
	8			6	7			1
5				1	8			
	1	6						
	2				5	7		

MOLNÁR
PETRA



VBK&KJK

Gólyabál

2018.11.29.



Kapunyitás: 19:00

Jegyárak:

Gólya elővétel	2500
Gólya helyszíni	3000
Felsőbbéves elővétel	3000
Felsőbbéves helyszíni	3500

Fellépők hamarosan!

**Gólyatánc
Táncverseny**

Tombola

Fotófal

**Meglepetés
produkciók**



Helyszín: Dürer Rendezvényterem

Budapest, Ajtósi Dürer sor 19-21

Erasmus+

Láss világot, ismerj meg új kultúrákat!

- Tanulj neves európai egyetemeken!
- Fejleszd nyelvtudásod!
- Szerezz új barátokat!
- Szórakozz!
- Gyűjts életre szóló élményeket!



További információk:
www.tka.hu

