



Jak se daří našemu absolventovi na univerzitě v Německu?

Josef Oleksik, obor Silniční doprava, maturitní ročník 2005

V předvánočním čase jsem potkala absolventa naší školy Josefa Oleksika. Oba jsme měli docela naspěch, tak jsme se domluvili, že si napíšeme. Jeho životní pouť byla natolik překvapující, že se musím s Vámi, samozřejmě s jeho souhlasem, o ni podělit.

Společně doufáme, že tímto příběhem budeme inspirovat nadějně studenty!

RNDr. Jana Nováková

učitelka matematiky oboru Silniční doprava, maturitní ročník 2005

Dobrý večer, paní učitelko,

vždy jsem si přál něčeho dosáhnout. Sebevědomí k dosáhnutí studia na vysoké škole nebylo kdo ví jak veliké, ještě horší to bylo s představou, co studium na vysoké škole obnáší.

Co se týče přijímacích zkoušek na **TU-VŠB**, nemusel jsem se moc stresovat. Přijímačky jsem dělat nemusel jako většina uchazečů. Hlásil jsem se na **strojní fakultu** společně s dalšími 1200 studenty.

Z počátku se jednalo o obecné základní předměty, které nepřímo sloužily jako „síto“. Byla to samozřejmě matematika, deskriptiva, technologie, statika, dynamika a další. Tím, že Vaše hodiny matematiky patřily k těm nejlepším, začal jsem si věřit a rozhodl se maturovat z matematiky, i když by němčina pro mě nebyl takový problém. Navíc maturita z matematiky byla jednou z podmínek pro přijetí na VŠB bez přijímacích zkoušek.

Na technické univerzitě je matematika základním předmětem. Dohromady jsem absolvoval 6 různých matematik. Velikou možností byla tzv. příprava na VŠB z matematiky, která byla povinná. Bylo to shrnutí látky střední školy a já cítil hodně dobrý základ ze střední školy. Byla zde možnost předběhnout oficiální termín zápočtu a udělat test dříve. Ten se mi povedl napoprvé a na téměř plný počet. Tam jsem Vám byl moc vděčný :).

Ve třetím semestru jsme si volili konkrétní obor. Každý si mohl zvolit 3 dle priority. Můj první a nejvysněnější byl **Konstrukce částí a mechanismů strojů**. Byl velice žádaný, pověstný vysokou kvalitou a následně bezproblémovým uplatněním. Mohlo být přijato pouze 30 studentů, a to podle váženého studijního průměru. Měl jsem štěstí, v té chvíli bylo v ročníku už jen 600 studentů. I tak se na tento obor hlásilo 80 z nich. Byl jsem třicátý. Můj první veliký úspěch na univerzitě!

Základy mechaniky ze střední školy pod vedením paní Filipkové mi také jednoznačně ulehčily začátek. V magisterském studiu a hlavně nyní v Německu stále častěji využívám znalostí silniční dopravy a konstrukce automobilu, které jsem získal díky panu Ogrockému a Kubinovi. Zde jsme byli v jednoznačné výhodě oproti gymnáziu.

Bakalářské zkoušky společně s bakalářskou prací jsem obhájil v roce 2008. Výsledek, dvě dvojky a dvě jedničky. Celkově bylo připuštěno ke zkouškám 400 studentů z ročníku z původních 1200.

Navazující obor v magisterském studiu byl otevřen pouze pro 16 uchazečů z 30. Vzhledem k tomu, že jsem skončil druhý v konstrukční soutěži strojařů, která byla vyhlášena firmou Autopal z Nového Jičína, získal jsem kromě ceny a velkých zkušeností, také dodatečné body. Skončil jsem tímto jako 16. v pořadí a byl přijat na chtěný obor magisterského studia!

**Nebylo to snadné, protože v mé skupině se jednalo opravdu o špičky z ročníku.
Konkurence byla veliká.**

Následně se stal v mém životě zřejmě zásadní zlom. Vždy, již na střední škole, jsem bojoval za každou zkušenost v zahraničí, konkrétně v Německu. Jezdil jsem na brigády a dělal vše, co bylo v mých silách, abych si zdokonalil jazyk. Na VŠB se mi naskytla další příležitost v tomto směru. Rozhodl jsem se přihlásit v rámci magisterského studia na **ERASMUS**. Vyzval jsem na rok studovat **do německého Braunschweigu**. Dostával jsem kapesné 371EUR, což pokrylo téměř všechny výdaje. První semestr jsem rozuměl na přednáškách v němčině přibližně 10-20%, což nebylo mnoho. Měl jsem v technické němčině velké rezervy. Po půl roce jsem se rozhodl, že si pobyt prodloužím na 1,5 roku. V tomto případě jsem si musel všechny další náklady hradit sám.

Za další jazykové zdokonalení a technické znalosti mi to však stálo.

Z důvodu různého časového rozdělení zkouškového období na obou univerzitách jsem přijel z Německa, když již probíhal poslední semestr na VŠB v Ostravě. Tato část patřila jednoznačně k nejnáročnějším za celou dobu mého studijního života. Neuznali mi polovinu zkoušek z německé univerzity pro magisterské studium. Byl jsem tedy na 100% smířený s tím, že budu prodloužovat studium o další jeden rok. Měl jsem pouze 4 měsíce na 8 zkoušek z velice náročných předmětů a na napsání diplomové práce, která na mě zbyla. Všem se zdála náročná - **Konstrukční řešení testovacího zařízení pro zjištění odporu krouťícího momentu valivých ložisek osobního automobilu**. Jednalo se o konkrétní vozidlo naší automobilky v Mladé Boleslavi. Tuto práci jsem psal pod vedením pana **Prof. Dejla**, který je velice váženým a uznávaným odborníkem.

Měsíce utíkaly a problém byl v tom, že jsem 3 z 8 zkoušek musel složit jako první, v opačném případě by mě vyhodili ze školy. Poslední zkoušku jsem udělal ve čtvrtek a v pátek byla celková uzavírka. Diplomovou práci jsem odevzdal ve stejný den. **Závěrečné zkoušky a obhajoba diplomové práce byly složeny na začátku června 2010**, tedy bez dalšího prodloužení.

V té době jsem již byl přihlášený na **doktorské studium na TU-VŠB**. Celý následující rok jsem trávil výukou a psaním článků na různé konference. Oblast, kterou jsem se v tomto roce zabýval, byla **Výpočet životnosti valivých ložisek**.

Na konci prvního doktorského ročníku na VŠB jsem na nic nečekal a přihlásil se znovu na **ERASMUS praktikum v Německu**. Jel jsem tedy na univerzitu, kde jsem již studoval. V tomto případě jsem již nemusel skládat žádné zkoušky, ale pracoval jsem na **Institut für Konstruktionstechnik**, kde se jednalo o velice podobný směr, který jsem studoval v Ostravě. Po dobu jednoho roku jsem tedy pro institut neměl znamenat žádnou investici. ERASMUS mi v tomto případě přidělil 570EUR měsíčně. Po čtyřech měsících mi byla nabídnuta pracovní smlouva. Zrušil jsem tedy doktorské studium na VŠB a začal studovat **doktorské studium na**

TU-Braunschweig. Přesně zde, v březnu 2012, začala další velká fáze v mém životě. I přesto, že se v obou případech jedná o univerzity na kvalitativně velice dobré mezinárodní úrovni, práce doktoranda má naprosto jiný charakter. S německou univerzitou kooperuje mnoho firem, tím mají studenti daleko vyšší šanci se dále vzdělávat a zdokonalovat. Nejedná se pouze o technické znalosti, ale také o sociální stránku nebo styk s velice vlivnými firmami/lidmi. Doktorand je zde po všech stránkách brán jako plnohodnotný technický inženýr.

Velikou příležitostí a ještě větší výzvou byla pro mě z počátku **výuka dvou hlavních technických předmětů na TU-Braunschweig. Jednalo se o Grundlagen des Konstruierens, neboli Základy konstruování a o Grundlagen komplexer Maschinenelemente und Antriebe, neboli Základy konstruování komplexních strojů a zařízení.** Tzv. velké cvičení jsem míval ve velkém sále, kam docházelo 400-750 studentů. Místnost byla vybavena náušním mikrofonom, jinak by to bylo akusticky poněkud problematické. Po dobu tři a půl let byla tato činnost součástí mé práce. Není to pouze výuka, kterou jsem se zabýval. **Náš institut pracuje na mnoha výzkumných tématech, na kterých se podílí například s automobilkou Volkswagen, Porsche a s mnoha dalšími.** Mezi hlavní témata bych uvedl vývoj tzv. hybridních materiálů, které se začleňují do karosérií vozidel. K tomuto směru se řadí i má **doktorská práce, kde se zabývám možnostmi využívání hybridních materiálů v automobilovém průmyslu a jejich vlastnostmi/výpočty na crash.**

Snaha a výdrž mě vždy dokázaly udržet nad vodou.

Mějte se moc hezky,
Josef Oleksik

