

## Kifordított Logika

A múlt heti számunkban megjelent „Kinek jó?” című cikkünk, és a témához kapcsolódó ismereteim egy gondolatsort indítottak el bennem, engedjék meg nekem, hogy leírjam.

Az új oktatási rend /UOR/ bevezetése óta eltérőbe kerültek egyetemünk különböző fórumain az oktatás kérdései. Ez természetes is.

Kis tudott, hogy az UOR kényszerhelyzet szüleménye - és nem az ideális megoldás. Ezt az éppen említett folyamatok jelzik - időről-időre hol egyetemi, hol kari szinten ötletek merülnek fel, javaslatok készülnek az UOR illetve az oktatás fejlesztésére. Ez önmagában véve dicséretes dolog. De! Ismereteim alapján egy-két megállapítást tennék. A legtöbb ilyen javaslat kifordított logikai tulajdonsággal rendelkezik. Nevezetesen: legtöbbjük egy-egy külföldi módszer többé-kevésbé módosított változata, vagy éppen saját kútfóból merített ötlet. Ez még nem is lenne baj. Az viszont már igenis az; hogy ezek az ötletek, javaslatok semmivel sem bizonyítják igazukat, szükségességüket - azaz nem a jelen viszonyok elemzéséből és a társadalmi /képzési/ célok összevetéséből fakadnak, hanem pusztán csak jószándékból. De, hogyan is mondja Váci Mihály?

„A jószándék kevés!”

Azt hiszem sokkal gyorsabban és hatékonyabban lehetne előrelépni, ha a logika törvényei szerint történnek a dolgok: elemzés-tervvariánsok - döntés- a döntés indoklása. A javaslatok, ötletek így nemcsak formai változást hozhatnának, hanem tartalmi fejlődést is. Ehhez persze az is kell, hogy az elemzések, stb.

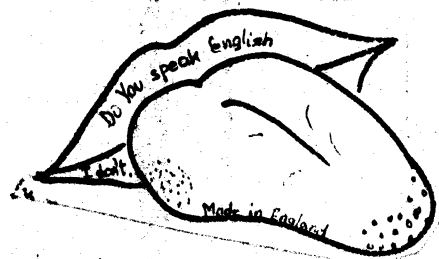


(ANTIBROUILLE)

ne egy adott ötlet, javaslat érdekében történjenek, hanem a valóságot tükrözzék - és így határozzák meg a követendő utat. Ezzel talán el lehetne érni azt, hogy az eleve „halálra ítélt”, felesleges ötleteket, javaslatokat maguk a kifordítók vessék el, illetve olyant hozzanak nyilvánosság elé, ami továbblépéssel kecsegtet, amivel érdemes foglalkozni.

Még valami! Sokszor az sem ártana, ha azokat is érdemben megkérdeznék, akiket ezek a kérdések leginkább érintenek - minket, hallgatókat!

- Sz -



Kerünkön létezik egy csoport, mely már két éve heti négy órában tanulja az angolt. Fennállásuk óta másodszor rendeztek bemutató órát, melyre a csoport vezetője - Takácsy Gizella tanárnő - meghívta a nyelvi intézet dolgozóit a tanítványokkal együtt, valamint a kar néhány más területén dolgozó tanárát.

Tavaly szakmai angoltudásukról adtak ízelítőt. Egy hete magukról, különös szokásaikról meséltek - angolul. A csoport tagjai Szever Pál a 461-es, Balogh Imre és Kiss János a 462-es, Rácz Zoltán és Szücs László a 463-as tankörből.

Takácsy tanárnő bevezetője után indult a majd egyórás disputa a motorról, autóról, katonai rendszámról, diazokról, fekete piacról, éneklésről, álmokról. Érezni lehetett az öt fiún a lelkesedést, a jóleső tudatot, hogy egy idegen nyelven saját magukról képesek beszélni, a hogy talán nem is olyan idegen az a nyelv.

Főleg a hallgatóság közt ülő diákok számára volt tanulságos, hogy érdemes többet foglalkozni az idegen nyelvekkel. BI

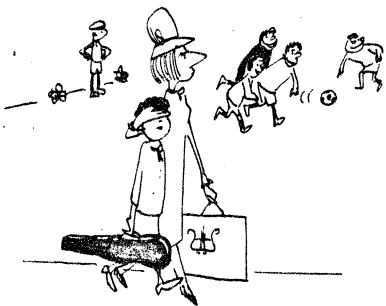


- Ezek a kínaiak egyre jobban amerikanizálódnak !

# TÜZKERÉK

/Nem képzelt/ riport az első és utolsó várvölgyi koncertről

Hol is van ez a Várvölgy? Keszthely-től mintegy 15 km-re. Elkenődve állunk a keszthelyi buszállomáson, mivel busz csak 4.5 óránként közlekedik és egy óra múlva ott kellene lennünk. Hatalmas csomagjaink /magnó, hálósák, stb./ ellenére sikerrel stoppolunk. Felvesz bennünket egy óriási „T” betűvel ellátott Trabant. Autóutunk egy dublőrmutatvánnyal kezdődik: „Trabant kétkeréken”. A várvölgyi kultúrpalota a falu egyetlen aszfaltozott utcáján diszlik a nem kis konkurenciát jelentő kocsmával szemben. Nagyobbik terme kü-max. 100 ember befogadására alkalmas. A függöny patinájában is Moliere korát idézi. A kisebbik terem klubhelyiség gyanánt szolgál. Ezenkívül van még 1 iroda és 2 WC, melyek közül az egyik rombadőlt, a másik haladó módon koedukált. Leszögezhetjük tehát, hogy Várvölgyön nem mindennapos egy rock-koncert. Már csak az igen szerény anyagik miatt sem. De szerencsére van olyan együttes is, ha nem is sok, amelyek nem elsősorban pénzért zenél. Kisebberőfeszítések árán belátható, hogy nem „nagy” zenekaraink egyikéről van szó, hanem egy olyanról, amelyik meszeze túltesz az ösezes ilyenén, a TOZKERÉK-ről. Az együttes érkezésekor a rock rajongók vállukon hozták be Radice Bélát. Jött az Aréna is meghívás nélkül és mivel a Tűzkerék fellépti díjára elment a bevétel /ami melleseleg nem sok/ így nekik már csak egy-egy üveg sör jutott. A két együttes nem túl fényűző szereléséből a technikusoknak valamilyen csoda folytán sikerült egy elfogadhatót összehozniuk, amelyen azonnal kezdett is az Aréna.

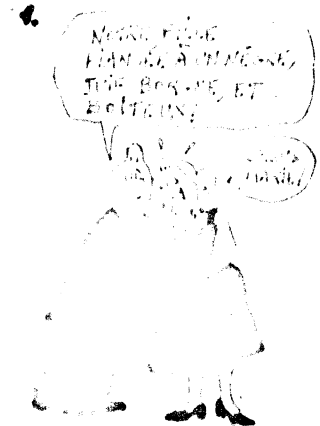


Közben az irodában kis összetűzés az „értelemmel”, mely két csillagot is viselt. A kis helyiségben óriási a rumli /hálószék, pokrócok ezanaszék. Sebtében összepakolunk, mások az adminisztrációs hiányosságokat pótolják. Rendezőség is kell! Én is kapok papír „R” betűt, amit a karomra ragasztanak. Nyolckor már a Tűzkerék van színpadon, ki tudja hányadik felállásában /új dobosuk mindössze 2 hete zenél velük/, mert a régiök mind elhagyták Bélát a nehézségek láttán. Igaz, azóta új együttesekkel futtatja őket az ORI, a Tűzkeréket pedig rangján aluli kategóriába sorolta, ki tudja miért, de az biztos, hogy nem szakmai hozzáértésből. Másik büszkeségünk, az a bizonyos Pepita álnéven működő MHV is a punkba hajló Edda-stilust és a Kati és a Kerekperecet részesíti előnyben az igazi rock-kal szemben. A Tűzkerék már 9 éve létezik, de még egy kis-lemezük sem készült, pedig volna mit akár nagyobbra is felvenni. Visszatérve a koncertre, meg kell mondanunk, hogy vidéken ritka az ilyen jó közönség, mely főképpen a környékről sereglett össze, és létszámában jóval túlhaladta a műv. ház névleges befogadóképességét. A Tűzkerék három felvonást játszott és mindháromban remekelt. Az énekcucc ugyan csapnivalóan szólt, de ezt feledtette velünk Béla mesteri gitárjátéka, alkalmanként foggal - ahogy Hendrix is csinálta. Bemelegítőnek egy-két ós-rock-tételt játszottak, majd saját számaikból. Az első rész vége felé a közönség „szavalókorusának” nyomására eljátszották a Haj Jót - eredetiben, nem átköltve és nem a slágerlistákról /HBB/. A második felvonásban az együttes másodgitáros és dobosa is önálló szólóhoz jutott. Mindkettő nagyon tetszett. Kitűnt még nemcsak megszokottan mesteri gitárjátékával, hanem szövegével is a „Megátkozott ember”. Érzésünk szerint magáról írta ezt Radice Béla. Az utolsó részben már nagyon érződött rajtuk az előző napok koncertjeinek fáradtsága, kivéve az együttes basszgitárosát, aki változatlan jó kedvvel és virtuozitással játszott. A szünetekben, bármilyen meglepő, fiatal srácok vették át a színpadot és rendkívül jól játszottak. Vajon

melyik együttes engedné át a cuccát ismeretlen „gyerekeknek”, talán a Piramis?! Koncert után közlekedés nem lévén, kénytelenek voltunk a műv. házban aludni. Éjjel 3 óra körül a békésen alvókat üvegcsörömpölés verte fel; egy sörös üveg repült be a csukott ablakon, jelölül annak, hogy a félrészeg helybéli fiatalok, akik a „kulturált időtöltést” másképpen értelmezik, nem kívánják további maradásunkat, hivatkozva arra, hogy apjuk kétkezi munkája testesül meg a helybéli művelődés centrumában /és itt kivételesen nem a kocsmára gondoltak/. A sors iróniája, hogy aki a koncertet szervezte, azt már az együttesek érkezése előtt az állásából való kirúgással fenyegették. Néhány napra rá a helyi tanács „illetékesei” közölték vele, hogy állásában megmarad, de Várvölgyön ez volt az első és utolsó koncert. Újat akart, kedvezni a fiataloknak, de ezt a jelen körülmények között nem lehet. Még egy szó a Tűzkerékről: télen egyik egyetemi klubba sem hívták őket.

A koncert felvétele valamelyik kolecsban közzé tehető.

Zozo. Zeolt

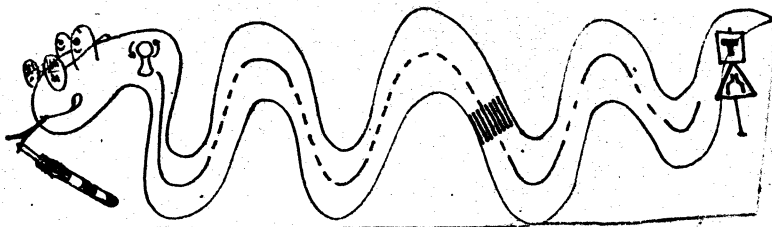


- A leányunk eljegyzett egy néger zsidót, aki félszemű, és sánta!
- Jézusmária!



(ANTIBROUILLE)

- Drágám, legyél kedves, és ne mondd meg nekik rögtön, hogy te kommunista vagy.



# Zöld hullám

Budapest jelenlegi közlekedési helyzetét mi sem jellemzi jobban, mint a jelenleg a városban közlekedő járművek száma, mely közel van a 400 ezerhez, s ebből 200 ezer a személyautó, 50 ezer a tehergépjármű, a többi autóbusz, és egyéb gépjármű. S ez még korántsem a csúcs. Az ábrából leolvasható, hogy alig harminc év múltán a személyautók száma közel négyszeresére nő, de ez szerencsére még nem a jelen problémája.

Budapest az elmúlt évszázadok alatt formálódott, nyerte el mai alakját. Uthálózata az elmúlt alig több, mint száz év terméke, s bizony nem a mai, s még inkább az elkövetkező évek forgalmára méretezték. De valahogyan mégis biztosítani kell a közlekedést. Ehhez elsősorban a KRESZ előírásai adnak segítséget.

Az egyik legnehezebben megoldható probléma a járműforgalom keresztelése, melyhez a passzív, táblás szabályozás ma már egyre kevésbé elegendő. Ezért a jelzőlámpa, melyet sokat szidunk ugyan, de nélkül megállna a város közlekedése. Ma már Budapest 300 csomópontján irányít fényjelző berendezés, jelentős részük összehangolt üzemben. De sajnos - talán a hiányos szakirodalom, a sok felelős intézmény, vállalat közötti huzakodás miatt - a jelzőlámpák üzeme nem mindig a legoptimálisabb. Pedig sokszor néhány tizezer forintos beruházással / új program beépítésével / igen nagy megtakarítás lenne elérhető benzinben, időben s ami kevésbé mérhető jelentősen csökkenne a felesleges megállások, várakozások kiküszöbölésével a zaj, légszennyezés, az emberek pszichikai megterhelése is.

A jelzőlámpás szabályozás eddig megszokott rendjében több változás is történt az elmúlt néhány hónapban. Budapest több csomópontján megjelentek a „telezöld” jelzési képet adó lámpák, melyeknél a szembejövő forgalom között lehet balra kanyarodni. Csak kisebb forgalom esetén alkalmazható, de ott jelentősen csökkentheti a lámpák periódusidejét, ami a várakozást mérsékelheti. Egyelőre autós-motoros közvéleményünk nem fogadja ezt a megoldást túl szívesen, de kénytelenek leszünk hozzászokni az egyre nagyobb önállóságához.

A másik újdonság a tömegközlekedéshez kapcsolódik. Az összehangolás, vagy mások miatt több csomóponton elfordul, hogy több irány egyszerre áll tilos jelzés miatt. Ilyenkor külön fényjelzővel biztosítják a buszok továbbhaladását, ami a korábbi elindulási lehetőségen túl a besorolás gondját is megoldja.

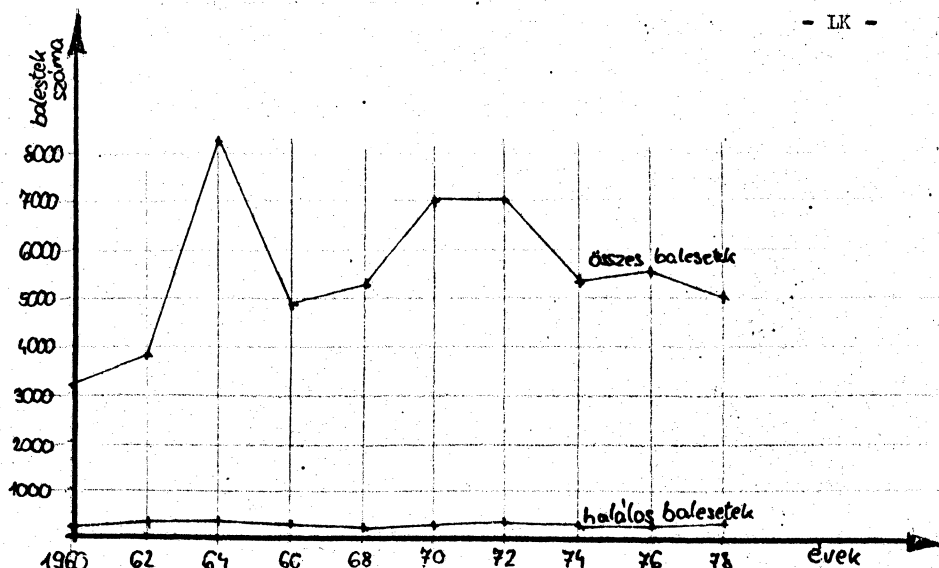
Az egyre növekvő forgalom lebonyolításának nem egyetlen csodaszere a jelzőlámpa. Sok más, bár

többnyire költségesebb megoldást is ismerünk. A legjobb lenne, ha az utak tetszés szerint bővíthetők lennének, s valamennyi keresztelődés többszintű lenne. Ennek anyagi és építészeti / inkább anyagi / korlátai vannak, így aztán arról, hogy a legesűfoltabb belváros forgalma valaha is a föld alatt, vagy felett bonyolódjék, is kell mondanunk. Alul- és felüljárók azért továbbra is épülnek, főként az autópályák bevezető szakaszain / most pl. az M3 /, s több más, különösen forgalmas csomóponton / Marx tér /. Néhány év múlva / jó néhány! / a budapesti autópálya-körgyűrű legz talán a legkorszerűbb, szintbeli keresztelődés nélküli út, mely tehermentesíti a város útjait az átkelő forgalomtól.

A fentieknél olcsóbb, bár kevésbé hatásos módszer az egyirányúsítás, noha e törekvésnek Budapest utcaszerkezetem kedvez. Gyakran az eljutási távolság az egyirányú utcák rendszerében indokolatlanul hosszú, különösen ha nem is ismerjük tökéletesen a terepet. Előnyeik azonban mindenért kárpotólnak. Több parkolóhely, egyszerű, jól áttekinthető csomópontok, viszonylag nagyobb utazási sebesség az egyirányúsítás eredménye.

Jónéhány nyugati nagyváros tapasztalatai azt mutatják, hogy bizonyos lakossági népsűrűség, csomópontszám felett elkerülhetetlen a központi forgalomirányítás bevezetése. A kezdeti lépések / inkább tipegések! / már nálunk is megtörténtek - magyar szokás szerint jócskán kéve - erről, s még néhány elképzelésről majd legközelebb.

- LK -



# FIN

Az időjárás persze ezúttal is tartotta magát a jól bevált gyakorlathoz: hétközben vakító napsütés, tavaszi langymeleg, szombaton pedig megérkezett a várva várt eső /csak az a baj, hogy a mezőgazdaságban várták, nem Pesten/, és vasárnap dermesztő szél kerülgette a versenyzőket, bírákat egyaránt, jótékonyan lehűtve a forrófejű titánokat - ma nem fog felforrni a hűtővíz - legalábbis a Trabantokban.

Nyugtalan várakozás, kicsit remegő kezek, néhol felbőgő motorok, találgatás, ki hogyan, mennyivel és mennyi idő alatt, de végre megszólal a megafon, kezdődik az eligazítás. Némi zavar, félreértések - ezek azután eloszlottak / a felhőzet nem/, és a gépek sorban beállnak a K ép. rampájára, legelől piros LADA 1500-as:

-Izgulsz?

-Nem tudom, talán egy kicsit.

-Tavaly szintén rajtához álltál?

-Nem, ez az első versenyem.

Nincs idő tovább kérdezősködni, mert odalép az indító, kezében stopperrel, kockás zászlóval, és elmondja azt a szöveget, ami még 42-szer fog ma elhangozni, 2 perces időközökkel:

-Rényire húzd le az ablakot, 5-től fogok visszaszámolni, rajtra indulathatsz: 5...4...3...2...1...RAJT! - és a LADA már az aszfaltot tépkedi a verseny előtti szlalompályán.

Megkezdődött tehát, és mostmár talán Czíko Péternek, a verseny szervezőjének is lesz ideje a KÖZHIR stábjának nyilatkozni.

Géptámvételnél hogyan váltak be az autók?

-Egy Trabanttal volt probléma, de azt is a helyszínen meg lehetett javítani, egyébként jól felkészített gépekkel neveztek be mindannyian. / Sajnos itt nem derült fény arra, hogy az egyik S 100-as hátsó kerekét egy csavar tartja, és ez a csavar az Erzsébethíd alatt únta meg a társstalanságot, így a Skoda háromlábban próbálkozott - pár méteren keresztül./

-A tavalyi FIN túrához képest csökkent az indulók száma /67-ről 43-ra/, mi lehet ennek az oka?

- Talán a benzin ára, ugyanis sok hallgatónak vidékről kellene elhozni a gépkocsit, és az oda-vissza út, a verseny távja maga tekintélyes üzemanyag költséget eredményez, a nevezési díjról nem is beszélve.

-A propagandával nem volt baj?

-Ugy érzem, nem, sok plakát, újsághír tájékoztattott a túráról, egyedül a versenykiírás nem készült el időre.

-Hogyan történik az eredmények kiértékelése?

-Három részből áll össze a verseny, a kezdeti és befejező szlalom, valamint a túraszakasz összegzett pontszámai adják a végeredményt.

-Van valami változás a tavalyi szervezéshez képest?

-Csak annyi, hogy áthaladás ellenőrző állomások helyett több időellenőrző állomás lesz, és az is eltérő, hogy a rajt pillanatáig titkos volt az útvonal. Így az esélyek egyenlőbbé váltak, hiszen senki sem ismerhette az utat előre, a verseny szellemét jobban szolgálja ez, hiszen nem célnünk minnél élethűbb rallit rendezni, az autók kivétel nélkül széria gépek, az indulók amatőrök, inkább egy kellemes vasárnapot akartunk szerezni az autósport kedvelőinek.

-Változtak-e az állomások közötti időtartamok?

-Ezen sajnos nem tudunk javítani, az egész útvonalat, időket jóvá kell hagyni először az Autósport szövetséggel, majd a Rendőrséggel és a kifizetés közlekedésbiztonsági szempontok miatt általában megváltozik. Azonban a kifizetés távok

megfelelő beosztással / éppen ez a nehéz a rallyban is / időre teljesíthetők, és azt hiszem, ez nem ronthatja el a versenyzés örömét.

-Köszönjük az értékes beszélgetést, és sok sikert a versenykorrekciós lebonyolításához!

...és már száguld lapunk szakállas ripostere, szemével hölgyversenyzőket kutatva. Szőke, határozott tekintetű hölgy a volán mögött:

-Szervusz! Te vagy a sofőr?

-Jaj, dehogya, Isten ments!

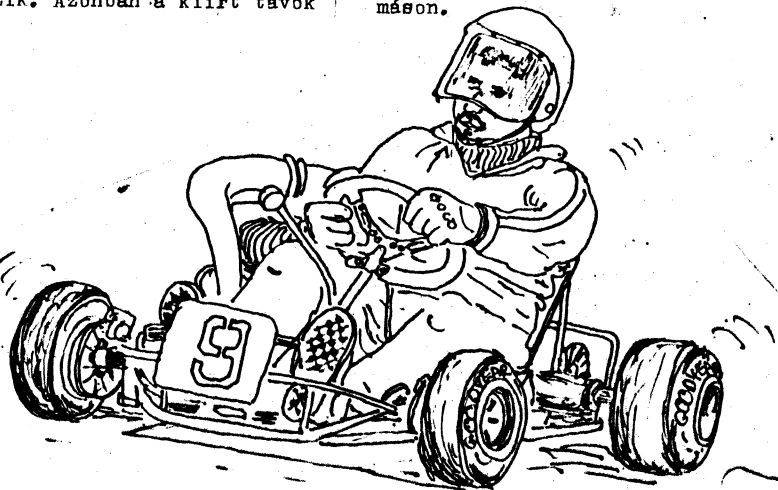
-És nem is láttál hölgyet a nevezők közt?

-Nem, csak mitfárerként képviselteti magát a gyengébbik nem.

-Nagy kár, hiszen tavaly volt tiszta női csapat, és nagyon jól szerepeltek.

Tovább kérdezőzve a versenyzőket kiderült, hogy furcsa módon mindenki győzni akar, és úgy érzi, a szlalomban csak ő nyerhet, holott csak egy arany kupa van, a többieknek már csak más juthat. Meglepett az is, hogy a „titkos útvonal” mégsem volt olyan nagyon titkos, mert páran már jártak a terepen a verseny előtt. Kérdéseinkre azt mondták, hogy majdnem változatlan az útvonal, de ők csak úgy halloták ezt..

Hogy le ne maradjunk az érdekes versenyről, a KÖZHIR kocsit elindult / rajtszám nélkül / a kijelölt pályán, és úgy bevágott a Schmallner-Magocsa-barna LADA brigád elé, hogy szegények sokáig csak követni tudtak / hiába, a sajtó a volánnál is úr /. Már a külső-Bécsi úton az egyik induló órült tempóban előzgett, aminek meg is lett az eredménye: 10 percet várt az első IE állomáson.



## KÖZHIR

Az út mentén mindenütt nagy az érdeklődés, gyerekek integetnek, rendőr bácsi mutatja mosolyogva az utat, néha még a forgalmat is leállítja miattunk - igen kedves. A közúton már nem lelkesednek értünk ennyire; a 27-es zöld Steyr-Puch pilótája meséli:

- A vasárnapi autók ma is kitesznek magukért! Az imént egy négygyermekes családapa 100-as tempóval előzött túlterhelt Trabantjával, majd beállt elénk, és egyenletesen 70-nél haladt...

Lassan összeáll a kép, az állomáscsendben kattognak az időjelző órák / már amikor kattogtatják őket / és már kezdünk félni, semmi izgalom nem lesz a hátralévő szakaszon, amikor...

Égő lámpával csurgunk be az utolsó állomásra, érdeklődnénk, mi újság, mindenki végigment-e, stb. Furcsa módon az egyik bíró tánc lépésben ugrott előttünk, a másik pedig verte a kocsit tetjét:

- Hol van a bukósisak????
- De mi nem vagyunk versenyzők.
- Dehogynem vagytok, hát a lámpátok is ég!
- Ja....

Ugy tűnik nekik a szemben lévő bisztróban is bíraskodtak, és a pincér kapta a hibapontokat, ha késett.

Lassan mi is beérünk a célba, ahol még javában sírnak a gumik és sírnának a szülők, ha hallanák.

Autót, embert gyöttrő próba ez, az 500-as Trabi kormányra letörött a küllőkről, de a lelkes fiú a tengelycsomónál fogva is végigment!!

Gönci Laci - nagy reményiségünk - egy apró butaság miatt nem ért célba, nem állította tartalékra a csapat. Jóbai Zsolt Trabantja úgy szólt akár egy F1 gép, ugyanis leszakadt a kipufogó csomók, és az autó eleje egy cu-korspárgával volt összeszerkábálva.

Az útvonal a versenyzőknek általában tetszett, talán a Csolnok utáni szakasz volt nehéz, a nagy sietségben majdnem mindenki odaverte az alját. Persze akadt olyan is, aki pont ezt a részt élvezte, hiányolta, miért nincs szembeforgalom...

A II. FIN Túra nagyobb baj nélkül lezajlott tehát, és azt hiszem senki sem bánta meg. Voltak ugyan hiányosságok a rendezésben, de erről szóljon egy illetékesebb személy, aki rajtszámmal járta az állomásokat.

Hamza István

## FIN TÚRA II.

A versenyzőknek reggel 8<sup>h</sup>-tól műszaki gépátvételen kellett résztvenniük, amely igen elegáns körülmények között a J épület melletti új laborban kapott helyet. A sikeres gépátvétel után az útiokmányok birtokában a versenyzők felsorakoztak a K épület előtti rajthelyhez, ahonnan 2 percenként vághattak neki a szlalomversenynek, illetve a 114 km-es távnak. Tavaly rendezőként vettem részt a versenyen, idén viszont bokros reményekkel, egy tankörtársammal és egy Trabanttal négyesben elhatároztuk, hogy szerencsét próbálunk. Kellemes meglepetést okozott a rendezőség által kiosztott tiszorai, és így békés sportszelet majszolás közben gurultunk végig az első 25 perces szakaszon. Jó szlalom időnk tudatában egyre jobb hangulatban teljesítettük az egyre élvezetesebb szakaszokat. Csolnok+1 km-nél azonban reményeink erősen megcsappantak. A titkos útvonalra ugyanis nem adott ki itinert a rendezőség, hanem csak nyílt útvonal előre bejárására alkalmas útvonalállapot. Csolnok után „Zöld mezőben hármaz út” állt a résztvevők előtt, és többen háromoldalu forintos hiányában csak a két rosez közül választottak. Gyűjtöttünk mi is 120 pontot és az ülésben egy kicsit mélyebbre húzódva indultunk visszafelé, Pilisszabára. Itt már idefelé is egy kicsit feszélyezve éreztük magunkat, amikor is Pilisszabát elhagyva a kötött átlagú szakaszon szembetalálkoztunk a mezőny ugyancsak iparkodó elejével. Az ördög nem alszik! - az útvonal jobb megválasztásával ezt el lehetne kerülni. Másodszor is Pilisszabára érkezve viszont olyan fegyelmetlenséget tapasztaltunk, amellyel nem lenne szabad az autóversenyek becsületét rontani. Az utolsó állomás le-

gényessége ugyanis jó néhány MPA birtokában erősen imbolyogva látta el feladatát, és mindenáron 32<sup>h</sup>68 perccel akart a menetlevélre írni. Némi vita után / 13<sup>h</sup>02 volt az igazi / megegyeztünk 32<sup>h</sup>02-ben és átadtuk a helyet a következő párosnak. Az állomásokon sajnos az „igazi” autóversenyek hazai gyakorlatának megfelelően máshol is előfordultak apró lazaságok / pl. idő előtti beírás és elrajtoltatás /, a jövőben erre jobban kellene ügyelni. Nemzetközi versenyjeinken ennek már néhányszor igen kellemetlen visszhangja volt, jó lenne legalább az „újoncokat” fegyelmetlenséghez szoktatni.

A célba érkezés után ismét egy szlalomverseny várt a résztvevőkre, átrendezett, hosszabb pályán. Sajnos erről nem kaptuk meg a reggel ígért rajzot, így az előző versenyzőktől jól-rosszul ellesett útvonalon kellett a pályát teljesíteni. Az értékelésre itt nem lehetett panasz, meg is kaptuk a pályatévésztesért járó temérdek hibapontot.

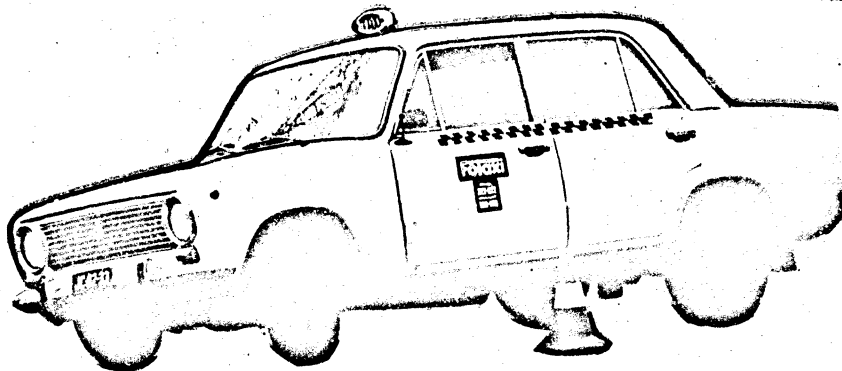
Mindent egybevetve a verseny lebonyolítása gördülékeny és rugalmas volt, nem hiszem, hogy bárki is megbánta volna a nevezést. Szívesen részt vennék a FIN Túra III.-on is, különösen ha a fenti apró észrevételek figyelő fülekre találnak.

Versenyzőtársaink nevében is köszönjük Sipos Éva, Dr Melegh Gábor, Cziki Péter, Rácz Zoltán és Szabados László áldozatos munkáját, és azokat is akiket itt név szerint megemlíteni nem tudok, de úgy érzik, hogy erre részolgáltak.

Hanula Barna

U.i.: Mindenki nevében: Fogadja őszinte átkainkat, aki a frissen nyomtatott versenykiírásokat hiánytalanul a magáévé tette, és így azokból csak a legilletékesebbeknek nem jutott egy darab sem.

EREDMÉNYEK A TÚLDALON



- VAN AKINEK ERRE IS FUTJA AZ ÖSZTÖNDÍJÓL ....

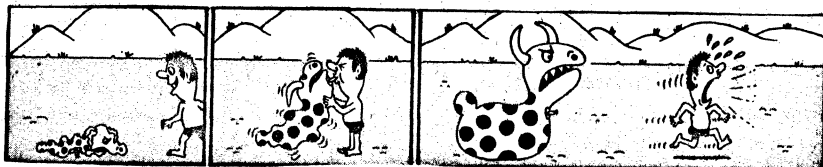
## A verseny eredménye

IV.kategória: 1500cm <sup>2</sup>			
1. Zagon Zsolt - Dudás János	Lada 1500		179 pont
III.kategória: 1300cm <sup>2</sup>			
1. László Tamás - Bánfi Zsolt	Lada 1200		194 pont
2. Müller János - Vig István	Lada 1200		195 pont
3. Gál Imre - Begir János	Lada 1200		295 pont
II.kategória: 750 - 1150cm <sup>2</sup>			
1. Mankó Béla - Rátkai Attila	S 100		178 pont
2. Józsa Gábor - Józsa Gáborné	S 100		186 pont
3. Dobos Ferenc - Hargitai Zoltán	W 353		209 pont
I.kategória: 750cm <sup>2</sup> -ig			
1. Balla Gábor - Dénes Ágnes	T 601		159 pont
2. Hamál Tibor - Soltész István	P 126		164 pont
3. Tosi Gábor - Kiss Ferenc	T 601		169 pont

Az abszolút sorrend megegyezik az I. kategória eredményével.

## Csapatverseny:

1. Szelecsényi László - Tóth Sándor	S 100
Hamál Tibor - Soltész István	P 126
Tosi Gábor - Kiss Ferenc	T 601



## Jéwécé

1. Sem a földszinten, sem az I. emeleten nincsen női WC, illetve zárva vannak. Legalább az egyik legyen!

Válasz: A földszinti női WC-t a jövőben nem zárják be, de föl kell hívni a figyelmet arra, hogy a felirat egyenlőre „Női öltöző”.

2. A WC-ben a fülkeajtókat csak addig lehetett zárni belülről, míg a kulcsok el nem tűntek. Mit csináljunk?

Válasz: Megkértük a gondnokságot, hogy szereltesse fel „rigliket”. A megrendelést feladták, lehet, hogy napokon belül megkezdik a felszerelést.

3. A férfi WC-ben nem ártana cigarettatartókat felszerelni, hogy ne duguljanak el azok a bizonyos csészék.

Válasz: A gondnokság megígérte a hamutartók felszerelését.

4. Az ajtók és ablakok /szaknyelven: nyílászáró szerkezetek/ nem mindig zárnak. Ha fúj a szél, hideg van. A tanterem ajtóit maguktól kinyílnak.

Válasz: Az ajtók és ablakok megjavítása /már amennyire lehet/ a kivitelező garanciális feladata.

Az észrevételeket gyűjtjük, a javítást egy éven belül kell elvégezni. Szerencsére az időjárás javulása következtében az ablakokra tudunk várni, de a „szellemajtók” kijavítására nem várunk, az intézet műhely dolgozói társadalmi munkában megcsinálják.

5. Ilyen kérdés nem volt.

Válasz: A hallgatók magatartásával általában meg vagyunk elégedve. Nem jellemző a rongálás és a szemetelés. Mind kevesebb hallgató veszi igénybe a liftet az első vagy második emeletig, illetve emeletről a földszintig. Már ritkábban szállunk be olyan liftbe, amelyiket minden emeletre beprogramozott valaki játékos kedvében, mikor kiszállt. Arra is lassan mindenki rájön, hogy a liftre várakozva nem nyer időt az, aki mindkét irányba benyomja a hívógombot, csak bosszúságot okoz azoknak, akik a már beprogramozott irányba haladva felesleges megállásra kényeszerülnek.



Este, éjfélkor körül a napközben elvégzett munka jól megérdemelt vagy meg nem érdemelt jutalmaként kissé fáradtan ágyba készül egy jólnevelt kollégista alvás céljából. Mit tesz ilyenkor? Neki kezd vetkőzni. Ezért még nem érdemes cikket írni a KÖZHIR-be. Ám a következő fázisban lévő probléma már megérdemel néhány szót. A kollégista ugyanis megindul a fürdő felé. Nem, a fürdőajtó még nem esik ki, bár már nem sok tartja. Bent vagyunk a fürdőben. Általában 9<sup>h</sup> után a következő párbeszéd hangzik el:

- Meleg a víz?
- Meleg.
- Mihez képest?
- Jégkockához képest.

Az ezután elhangzókat már nem bírja el a nyomdafesték. Joggal. Az elhangzó jelzők miatt - bár azok szintén jogosan hangzanak el. Valamikor, nem is olyan régen még olyan is volt, hogy éjfél előtt nem sokkal még melegvizben fürödünk. Ez már a múlté, viszont vigasztal bennünket az a tény, hogy másnap reggel 8-kor már van melegviz. A régebbi időben ugyanis a karon is ugyanazok a fűtők fűtöttek. Akkoriban egyszer felvetettük a problémát. A válasz: a fűtő munkaideje 10-ig tart, utána le kell állítani a kazánt balesetvédelmi okokból. Ugy látjuk, a munkaidő azóta lecsökkent, így már 9-kor elfogy a víz. Vagy mégsem? A héten fél 10 körül egyszer találkoztam az ügyeletes fűtővel. Akkor indult haza. Igaz, aznap sem volt melegviz. Mégsem itt van a probléma? Akkor hol? Talán bennünk. Lehet, hogy túlságosan pazaroljuk a melegvizet ebben az energiatakarékosági reklámokkal teli világban? Hiszen a kazán térfogata nem változott, a fűtő munkaideje sem csökkent, így elméletileg ugyanaz a mennyiségű melegviz áll rendelkezésünkre a nap folyamán, tehát ezt a mennyiséget rövidebb idő alatt fogyasztjuk el. Már csak egy kérdés van: miért pont most jött ránk a pazarlási viselkedés, eddig mért nem jelentkezett és mostanában mért állandó jellegű? Vagy mégsem bennünk van a hiba? Kb. 25-30 évvel ezelőtt egy politikustól megkérdezték, hogy miért kicsi a zsemle. Azt válaszolta: nem a zsemle kicsi, a ti szátok nagy. Ez is egy álláspont.

Kerekes Gyula

Lányomaim beírják nevémet  
 a haza friese ezántásaiba  
 Berajzolom vándorlásaim gyalogútjaival  
 a falvak felsépert utcáit, teleírom  
 az almáskertek sóhajtó porát.  
 Édes eperlevél – Magyarországi! – útjaim erezete besző.  
 Cirógató járással befutlak – felemelő tenyér!  
 Kezem rátettem minden kilincere;  
 minden ajtófa alatt meghajtottam a homlokom,  
 kézfejekem hagytam a szorításom,  
 tenyereken ezétoosztva rejtegetnek engem.  
 Mindenkinek jutott egy jó ező,  
 melyben elfogytam én, hogy emlékem megmaradjon.

MINT A PÉLDABESZÉDBEN

Én úgy szeretnék népem  
 mesélő emlékezetében  
 pár szóban megmaradni,

ahogy ma a beszédben  
 példa a bölcsességképpen  
 közmondást szoktak bólogatni.

Üreg mondja a fiatalnak,  
 mindenki eltűnődve hallgat:  
 –Igen! epár szó mily igaz!

–s egy életen át megfogadja;  
 ezébe sem jut, nem kutatja,  
 hogy aki a tanácsot adta,

hol van már, hol van! – és ki az?



HEGEDŐ

Értelme magyait a sorsom  
 szétezerja már, mint záruló virág.  
 Félelmeim úgy könyörögnek érted,  
 mint égre kulcsolt ágú őszi fák.

Amerre lépek: szétterülve, törten,  
 emlékeink hullt erdője zizeg,  
 s levéltelen napjaim ágbogán át  
 eget betöltve sóhajtt a neved.

Ordítanék utánad, de hiába:  
 oly néma vagyok, béna, mint az állat,  
 és mint a kő, mely megütött, s utána  
 ha belerúg, még felvérzi a lábát.

Hegedőként, felsodort idegekkel,  
 kiszáradva és megfeszülve élek,  
 oly vágyakkal utánad, hogy vonótlan  
 sikolt, szikrázik belőlem az ének.

VÁCI MIHÁLY

1924. december 25-én született  
 Nyíregyházán.

Tízennyolc éves, amikor a város-  
 tól mintegy hat kilométerre levő  
 II. munda-bokori tanyai iskolába ke-  
 rül tanítónak. Életének erről a kor-  
 szakáról sokat írt verseiben és pró-  
 zai írásaiban; a sorkosztról, a ta-  
 nyasi parasztnak életével való köze-  
 lebbi megismerkedéséről. Döntő kor-  
 szaka volt ez életének; jelleme, e-  
 gyénisége ekkor alakult ki, s való-  
 színűleg individuális költői alkata  
 is, mert titokban már írogatott.

A háború után bekerült a városba  
 tanítani és diák-kolégiumi igazgató  
 lett. A friese, népi tehetségek boáram-  
 lása a különböző oktatási intézmények-  
 be személyese elégtétellel töltötte el.

Már első kötetére, az Ereszeljára  
 felfigyelt a kritika, s József Attila  
 -díjjal tüntették ki. Hamarosan követ-  
 te A lámpagyújtás ihlete és a Nincsen  
 számodra hely című elbeszélő költe-  
 mény. 1959-ben a Bodza című köteté-

ben jelent meg a később oly népsze-  
 rűvé vált Még nem elég című verse.  
 Legnagyobb sikerét a Mindenütt otthon  
 című kötete hozta. A Szegények hatal-  
 ma és az Eső a homokra már közéleti  
 szerepe teljes átélése jegyében ezü-  
 letett. 1965-ben Kosauth-díjjal tün-  
 tették ki, s még ugyanabban az évben  
 országgyűlési képviselővé választot-  
 ták. Sokat járt külföldön, A kité-  
 gult láthatár új szintézist ígért a  
 költői munkájában, mellyel a halála  
 után megjelent A sokaság fia c. köte-  
 tében találkozhatunk.

Mint ismeretes, Vietnámban érte  
 utól a halál 1970 áprilisában, s  
 ez szimbólikus jelentőséget nyert  
 költői sorsában. Példázza ezt az utat,  
 amelyet a „gyalog a porban” ezabolcai  
 tanítója megtett, hogy áthidalja az  
 óriási távolságot, mely azülővárosee  
 Nyíregyháza és halálának helye, Hanoi  
 között feezül. S mint minden költő,  
 ő is az utókor méltánylására vár,  
 mindannak méltánylására, ami benne  
 tiszta, emberi és jövőbemutató volt.

# neminárium

A Magyar Ifjúság 12. számából:

## Az orvos válaszol

„One disperante girl.”

Tizennégyéves lány jelígeje, aki arról tájékoztat, hogy egy fiúval együtt volt, de nem „úgy”, és fel volt öltözve. A továbbiakban közli, hogy úgy emlékezik, a Magyar Ifjúságban olvasta; olyan ágyban is teherbe lehet esni, amelyben előzőleg mások nemi kapcsolatot folytattak.

Ha a történetekre éppen olyan jól emlékezik, mint arra, hogy az említett lehetőséget a lapunkban olvasta, akkor bizony baj van, mert mi ilyen módon soha nem írtuk le. A kérdést egy sorstársnője ugyan felvetette, de erre mi nem azt válaszoltuk neki. A magam részéről valószínűtlennek tartom a teherbe esés ilyen módját még akkor is, ha történetesen az öltözete nem haladta volna meg a születéskori mértéket. /..../

/ a spermiumok/ ...az emberi testnél hidegebb környezetben megdermednek, életképességüket elveszítik, haladásra képtelenné válnak. Ezek az apró lények nem tudnak ugorni. És ha az emberi test anatómiai adottságait is figyelembe vesszük, nem nehéz rájönni arra, hogy a teherbe esés legfeljebb elméletileg különböző, egyáltalán nem véletlen mozdulatok segítségével hozható létre. /..../

.....mi lesz a meggondolatlan kaland következménye?

Az idő nyilván megadja a választ. Ha menstruál, akkor nem esett teherbe. A vérzés néhány napot késhet, ha ennek most van az ideje, akkor még reménykedhet. Ha túl van az időn, akkor pedig sürgősen keresse fel a nőgyógyászati szakrendelést, hogy a nem túl perspektívus lehetőségek között választhasson. ....

„CSÁB 78”

előljáróban közli, hogy ne küldjem urológiai rendelésre, mert ő oda nem teszi be a lábát, tizenhat éves, most van a leggátlásosabb korban.

Ha erre rájött, már az első lépést megtette a szakrendelés felé, ahová a lábával együtt a gyógyításra váró testréz is eljut. ....

A 16. számából:

„SOKOL”

Indokolatlan a félelem, a tapon nem rejtőzött el, ne is keresse.

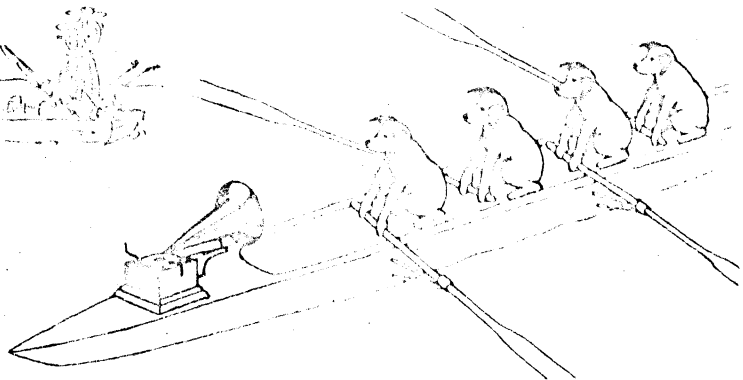
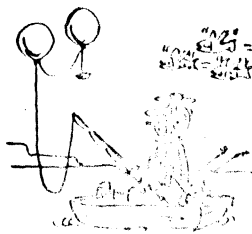
„KESERŐ SZÍV”

Tulajdonképpen nem történt semmi végtelen, miért is ne lenne visszaút; mégpedig az, hogy érdeklődését az ellenkező neműek felé tereli. Hasonló kritikus állapoton sokan átéstek már és szinte kivétel nélkül normálissá váltak. Feltételezem, most is így lesz.

„TUVISEK”

kínózzák azt a fiatalembert, aki úgy érzi, hogy elálló fülei miatt menekülnie kellene az emberek elől.

Édesanyjától pedig mindig ugyanazt a szöveget hallja: apádnak is eláll a füle, mégis boldog ember. Jó-jó, de ő nem az édesanyját akarja elvenni feleségül /!/. ....



Minden normális újságnak van lapzártája: nap, óra, perc. Bezzeg nekünk!

Péntek este kezdtük és tessék, szombat hajnali négy óra van, és még nincs kész.

Hát nem ment el a mi eszünk? szerk.

MÁJUS 10

1980 MÁJUS 1.

GYŰLEKEZÉSI HELY:  
VIII. BETHLEN GYÖRÜ 43-45

GYŰLEKEZÉSI IDŐ:  
930 - 945 - ig.

Vonulási útvonal:  
Peterdi u. - Dózsa Gy. út -  
Benczur u. - Felsőerdősor -  
Lövölde tér.

Gyűlékezési hely megjelöléséből:  
Metro megállóktól gyalog.

Gyűlékezési hely:

Hi master's voice

BUDAPEST

Kiadja: A BME és a KÖZLEKEDÉS-MÉRNÖKI KAR KISZ VEZETŐSÉGE

Felelős kiadó: BULLA MIKLÓS

Felelős szerk.: HAMZA ISTVÁN

Főszerkesztő: ÜRISZARÓ LÁSZLÓ

KÉSZÍTETTÉK: PÁSZTOR JUDIT,  
BALOGH IMRE, CSERKUTI GYÖRGY,  
SZEVEK PÁL, TARJÁN PRIGYES,  
ZAHALKA GÉZA KOMÓCSIN ZOLTÁN

Készült a BME sokszorosító üzemében, a 37709. számú megrendelés alapján.

Sokszorosítás vezető: MISZORI SÁNDOR

LAPZÁRTA: SZOMBAT  
HAJNALI 5 ÓRA.