

KÖZHIR



X. A KÖZLEKEDÉSMÉRNÖKI KAR KISZ SZERVEZETÉNEK LAPJA

XI. félév. 3. szám.

NEM

ALMAS

ÚJÍTHATÓ



ÜGY

Döntés született, minek értelmében egy hetedik turnus is lesz október 12 és 18 között az almaszedő táborban. Ez annyit jelent, hogy karunk, valamint a gépész, az építész és a vegyész kar ötödéveseinek is menni kell.

Lenne azonban ezzel kapcsolatban egy-két megjegyzésem. Félreértés ne essék! Nem a régi verklit akarom beindítani az almaszedés értelméről hiszen értem és elismerem szükségességét, a népgazdaságnak hozott hasznát, sőt annak idején újságunkon keresztül én is a propagálók között voltam.

Ugy tudom, hogy az eredeti álláspont az egyetemé volt, -tehát, hogy az ötödéveseket lehetőleg nem küldik Szabolcsba, annak ellenére, hogy a gazdaság kérte. Ezen most már felesleges rágódni - a döntés megszületett. Viszont egy-két várható hatást nézzünk meg.

Nem hiszem, hogy egetverő lesz a munkakedv a táborban. A félév teljes gőzzel beindult, s a gyakorlatilag a félév közepén levő egyhetes szünet jelentős kiesést okoz, mert nem nagyon hallottam még olyat, hogy valaki tanult /akart vagy tudott/ volna az almaszedés egy hete alatt, de ez a kisebbik probléma. A nagyobb baj az, hogy ötödévben már igencsak "sűrű" feladatok vannak félév közben, s az eszközök-től/rajzgép, számítógép stb. /távol ez az egyhetes kiesés szintén jelentős. A félév ütemterve az eredeti elképzelésre épült-ZH időpontok, feladatbeadási határidők, stb. Ha egyhetes csuszátatást képzelünk el, akkor mi az utolsó zárt-helyiket a vizsgaidőszakban fogjuk

megírni- ami egy kicsit furcsa lenne.

Azt már csak mellékesen említem meg, hogy tankörünk azon a hétvégén Sopronban lett volna/lenne ?/ tanulmányi kirándulás, lehet majd lemondó levelet írni, szabadkozni, újra szervezni.

Végül is arról van szó, hogy szívesebben mentünk volna úgy, ha előre egyértelműen tudjuk, hogy menni kell. Esetleg mehetett volna az egész kar együtt, egyidőben- az is kevesebb bonyodalmat okozott volna.

Még valami. Ha helytállóak az információk, akkor a gazdaság a hetedik turnus ügyében a Mezőgazdasági és Élelmiszerügyi Minisztériumot kereste meg, aki a Művelődési Minisztériumon keresztül kérte az egyetem vezetésének segítségét. Pedig ha jól tudom, akkor a gazdaság az egyetemmel áll szerződésben.

Végül soron nem tudom, hogy mi készítette az egyetem vezetését az eredeti elgondolás megváltoztatására, de azt hiszem szerencsésebb lett volna, ha kitartanak mellette.

Az elmúlt félévben merült fel az a gondolat, hogy a hallgatóság rendelkezésére kellene bocsájtani az egyes intézmények által beküldött újírtási feladattervet. Ezek részben olyan munkákat is tartalmaznak, amelyek megoldásának nekiugorhat bármely tenultabb ifjú is. Ez a munka egyrészt futhatna TDK-vonalon is, másrészt megoldás esetén az érintett cég pénzjutalmat ad.

Idén megérkezett az "első fecske". A POLGÁRI REPÜLÉS ÚJÍTÁSI FELADATTERVE AZ 1980. évre címmel. Egy példány a "U" épület 2. emeletén van kifüggesztve a hirdetőtáblára. Ha véletlenül elveszne, akkor sincs probléma, mert egy tartalék példány Szentgyörgyi Györgynél/563.tk./ található. Minden téma után megtalálható annak felelőse /név, cím, telefon/ .

Ezen könyvecskéből egy kis ize-lítő:

- A Pilátus Turbo Poszter repgép indító generátorának kényserhűtés növelése. 5000 Ft
- Ø 25 mm feletti réz és bronzperselyek beépítés utáni megmunkálásának gépesítése. 1500 Ft
- Repgépek rezgésmérése. 6000 Ft
- ZIL 131 típusu alapjármű benzínmotorjának kiváltása hazai vagy szoc. dízelmotorral. 15000 Ft stb.

Azt hiszem, akinek van egy kis szabadideje, átfuthatná a témákat, mert található kedvére valót, és a megoldás mind szellemi, mind anyagi erejét megnövelné.

TEKNOKOL

Péjő szívvel kezdem írni ezt a cikket, mert mindig rosszul esik, ha valaki a vasutat szidja. Moldova könyve előtt és után is annyi bírálat és kritika ostromolta a MÁV-ot, hogy megszámolni is nehéz lenne ezeket, nem pedig kibírni!

És most én is szidni fogom azt az intézményt, ahol dolgozni fogok és amelyet évek óta figyelek, hiszen kedvenc időtöltésem a vasút.

Tizennégy éve tartozom az ingázók közé, sajnos sok bosszúságot okozott már az utazgatás ennyi idő alatt. De az összes bosszúság együtt felér azzal az eggyel, amelyről írni szeretnék: az 5527. sz. személyvonattal. Ez a vonat –a mentrend csődjevalamivel 6 óra után indul/na/ Szolnokról, napi 2 és fél órás pályafutása alatt minden állomáson és megállóhelyen megáll, díszes parádéját a menetrend szerint 8 óra 45 perckor

zásokat, máris eladódik a kb. egy-órás késés Szolnok és Bp. Keleti pu. között. Ha ez a vonat 45-50 perccel később indulna /menetrendszerűen/ Szolnokról, akkor a mostani kényeztetéltalálkozások mintegy 70-80%-át el lehetne kerülni. /És akkor a vonat pontosan abban az időben járna, amelyekben most, csak éppen menetrend szerint, s így az utasok 45-50 perccel később mehetnének ki a peronra./

Az egyetemen úgy tanultuk, hogy a menetrendszerkesztés egyik kiinduló pontja az előző évi menetrend, az ezzel kapcsolatos észrevételek, hibák, javaslatok. Hogyan lehetséges mégis, hogy egy vonat 5 egymást követő menetrendben ilyen kritikán aluli módon közlekedjen? Még mielőtt az olvasó szidni kezdené az összes vasutat, megjegyzem, hogy a menetrendszerkesztő bizottságban olyan

iskolázatlan, de szívvel-lélekkel dolgozó vasutasgárdát, akik nélkül bizony csődbe menne a vasút, és akiknek az első szempontjuk mindig a hivatásszeretet volt, csak ezután következett a fizetés, a pénz.

Azóta fordult a kocka. Állítólag sokoldalú, alaposan fölkészített mérnököket küld az egyetem az ipar területére. Hát akkor hogyan fordulhat elő ilyen? Hogyan és főleg miért tanulhatott az állam pénzén 5 éven keresztül egy-két olyan mérnök, aki úgy dolgozik egy menetrendszerkesztő bizottságban, hogy nem veszi figyelembe az utasok panaszos leveleit, aki nem gondolt arra, hogy 700-800 ember elkésése mekkora munkaóra-, s ezáltal anyagi veszteséget jelent?S akkor még nem is beszéltem a bosszúságokról, az idegeskedésről, arról, hogy 60-70 éves öregek esőben és hóban is kénytelenek a peronon álldogálni, amíg be nem fut az az átkozott vonat.

Ugy látszik, ez van, tényleg ilyen mérnökök kerülnek ki az egyetemről. És mi ilyen szakemberekre támaszkodva akarunk kilábalni az ország nehéz gazdasági helyzetéből. Nem tudom, gazdasági életünk vezetői mennyire bíznak az ifjú értelmiségben, de ha mindnyájan ilyen szenvtelen, minősíthetetlen munkát fogunk végezni akkor jobb, ha egyből nyugdíjba megyünk.

Szever Pál 561. tk.

Egyik szemem
SÍR



a
másik
ZOKOG

fejezi be a Keleti pályaudvaron. Az E.-i megállóhely peronján sokszor vártam már leendő szakmám büszkeségére, ide 8 óra 08 perckor kellene megérkeznie a szóban forgó vonatnak. De ez a vonat rendszeresen késik! Tíz percet? Huszat? Ugyan, hiszen ha csak ennyit késne, alig különbözne a menetrend többi vonatától! 50-60 percen, sőt néha másfél órán keresztül is hiába várnak rá a kókadt utasok!

Az egészben az a legszörnyűbb, hogy az 5527. vonat nemcsak ebben az évben késik ilyen sokat és ilyen rendszeresen, kb. 6 éve ez a helyzet. Néhány percnyi eltéréssel mindig is járt vonat ebben az időben, s az évenkénti menetrendújítás soha nem hozott javulást.

A késés okai egyszerűek: a menetrendet úgy szerkesztették /már ötször egymásután/, hogy ezt a vonatot majdnem minden második állomáson megelőzi valamilyen magasabb rendű vonat. Ha ezek a vonatok netalántán késnek néhány percet, akkor a mi személyvonatunk néhány perccel hosszabb várakozásra kényszerül. Ha összegezzük ezeket a néhány perccel meghosszabbodott kényszerű várakoz-

fiatal mérnökök is helyet forlálnak, akik néhány éve itt végeztek, és ugyanazt a Közlekedési Üzemtan-tananyagot tanulták, amelyet mi, most. Én inkább az ő hanyag, felületes munkájukat bírálom, nem azokat a lassan már nyugdíjba vonuló öregek,



2 KÖZ

Kamasz panasza

Tüzes, ifjú, vörös mámor
Röpíthetne minket
Ha nem uralkodna
A nagyképű Előítélet

Uralja a lelket, ész:
Minden föllángolást
Időben fölemészt, —
Lefogja heves szívünk.

Akarsz, akarlak, s
Ujra nem lehet
Megezőlal "nagyképű",
Nem vagytok felnőttek

Legyőzhetnének könnyen —
De nem lehet;
Védi őt a másik "nagy"
A Lelkiismeret.....

Gondolat

Az éjszakai utcán,
Már Ősz szendereg,
Az öreg nyárfa
Csendesen elmereng.
Kong az üres éj, s
Peregnek a levelek.

Elrohant a nyár,
Elégett a tüze
Vörös érzelmek
Távolba repültek—
Emlékek élnek
Szívünk mélyén már.

Kedvesemhez

Többet jelent nekem,
Egy általad ki nem
Mondott nem,
Mint bárki által
Kimondott igen!

Hazatérés a névnapról

A fekete fák gallyain,
Csillogva tündököl a zúzmará,
Téli este csendjében
Elszunnyad a kutya.
Világos az éj,
A hó világít
Szárnyaló gondolatim
Vissza hozzák Ágit.
Felrévedek álmomból,
A kedves gondokból,
S megértem mit látok—
Kapunk előtt állok.



Ösztöndíj időszámítás

Mindenki megkapta, aki jogosult volt rá és igényelte, így karunkon kb. harminc hallgató kiérdemelte a Népköztársasági Ösztöndíjat.

Ez így rendjén is lenne, viszont van egy bökkenő: ha valaki egy naptári év két félévében ér el jeles átlagot akkor arra nem jár a Népköztársasági Ösztöndíj.

Próbáltam utánajárni: miért van ez így? Kérdésekre évfolyamelnadónk annyit válaszolt, hogy úgy tudja, hogy semmi különösebb oka nincs, de valószínű, hogy azért, mert a minisztériumban augusztus táján intézik ezeket az ügyeket.

Ugy tűnik, hogy évfolyamelnadónknak igaza lehet. Akkor viszont jól állunk. Mert ugyebár: ha az egyetemről félévenként ki lehet bukni/ a középiskolából csak tanév végén/, akkor a tanévnek nincs kitüntetett - formális - szerepe sem, ráadásul a tanévek a tantervben nem képeznek zárt, önálló blokkot - ez a dolog tartalmi része.

Azonkívül: ha tényleg csak az adminisztráció az oka ennek a rendszernek akkor ez eléggé megdöbbentő! Gondoljunk csak végig! Két félév nem kisebb értékű munkája veszik el az adminisztráció útvesztőiben. Pedig mostanában sok szó esik az ösztöndíjról. Ez-így pedig csak félig az/tanévenként/.

Igaz, hogy így viszont sok esetben pénzt és bürokratikus ráfordítást takarít meg az ország. De! Megéri? Nem jobb, ha felkészültebb, tudásban magabiztosabb szakemberek kerülnek ki az egyetemek kapuin? Nem itt kellene takarékoskodni.

De ma még a felsőfokú képzésben a kiemelkedő munkáért csak tanévenként lehet kiemelkedő elismerést kapni.

- Sz. -

ALTERNATIVA

Hogy zavartalanul
ehess, ihass, ölelhess, alhass-
eszedbe ne jusson
magad a Mindenséggel mérni.

Ne gondoldj aszálllyal, se faggyal:
a Mindenséget mérd magaddal-
jobb hosszán, mint örökké élni.

Am ha azért eszel,
hogy fenntartsd magad a jóra,
ha azért iszol,
hogy poharad igaz ügyre ürítsed,
ha azért ölelsz,
hogy emberebbé szeresd a másikat,
és ha azért alszol,
hogy üveggolyóvá álmodd a távol-
ságot-
akkor mégis cselekedj J.A.

/1905-1937/

meghagyása szerint
s mérd magad a Mindenséggel-
volt már, ki így is győzte évvel.

Talán te is lehetsz kivétel.

NONPAREILLE

Nehéz terepen is elboldoguló
agyonhasznált lendület
az 1956-es /karos/szériából
egy kerék többlettel
szembeszéllvédő nélkül
műgyűjtőknek eladó.

X

Testiekben gazdag
csinosnak nem csak mondott
kortalan nők ismeretséget keresem
kizárólag házasságtörés céljából.
Főleg a kalandorok ne kiméljenek.

X

Elcserélném
viharvászson malaclopómat
filézett sündisznóbőrre.
/Jelige: duzzogni csak nagyon
szépen szabad./

X

Kötélidegzetet
plépofát
gumigerincet
kérek
alig oxidálódott vasakaratórt.

X

Baranyi Ferenc

Pax

KÖZHIR

Lakógyűlés első szemmel

A Mária utcai Landler Jenő Kollégium lakógyűlését egy rövid megemlékezés nyitotta meg. Kollégiumunk névadójára emlékeztünk pár perces műsorral. Ezt követően a kollégium lakói a klubban gyülekeztek, ahol Spanyol Béla a kollégium diák bizottságának titkára köszöntötte vendégeinket, többek között dr Lévai Zoltán dékánt, Kövesné dr Gilicze Éva oktatói dékánhelyettest, dr Sántha Imre párttitkárt és Olt Károlyt, karunk KISZ titkárát.

A napirendi pontok ismertetése után a reszortosok beszámolója és tervei következtek. Az idei tanévben sok jó programot szerveznek a kollégiumban. Megkezdte működését a Mária utcai Klub, ahova minden érdeklődőt szeretettel várunk. Hétfő helyett kedden délután lesz filmvetítés. Régóta hagyomány a kollégiumban, hogy neves előadókat hívnak meg. Most is tervezik hasonló műsorok szervezését. Szilvási Csabától, a stúdió vezetőjétől megtudtuk, hogy magassabb színvonalú, a tavalyinál színesebb műsorral heti 3 nap szórazottatják a kollégium lakóit. A stúdió a fotó-körrel együtt megpróbálja kielégíteni a lakók igényeit.

Sajnálattal hallottuk, hogy a kollégium könyvtára belátható időn belül nem indul be, ugyanis hiányokat fedeztek fel. Felmerült az a lehetőség, hogy megszüntetik a könyvtárat, ezt nagyon sajnálnánk. Egy lakógyűlésről nem hiányozhat a kollégium anyagi helyzetének ismertetése sem. A gazdasági reszortos beszámolójából megtudhattuk, hogy honnét van a kollégiumnak pénze és hová tesszük azt. Idén minden kollégista 50 Ft-ot ajánlott fel az almaszedésen keresett pénzből közös célokra.

Lakógyűlésünk napirendi pontjaihoz tartozott az ötödik éves DB tagok helyett újak kooptálása. Kultúros Németh Ernő, gazdasági Vida László lett. Pár szóval ismertették terveiket a következő időszakra. Munkájukhoz ezúton is szeretnék sok sikert kívánni!

Gadó Rózsa
102 tk.

Motor sport

Úgyhiszem, nagyon sokan nem tudnak róla, hogy karunkon GO-KART szakosztály működik, a Gépjárművek TSZ. és az MHSZ védnöksége alatt. Bár szakosztálynak még nem egészen lehet őket nevezni - hiszen Czíkó Péter és Melegh Gábor a vezetőség tagjai, Spáth Tivadar és Fige József pedig az egyetlen szerelő illetve versenyző - lényeg az, hogy az első kis kart már elkészült. A munka szinte kizárólag a „szakosztály” szerelőjének köszönhető, aki az országos és nemzetközi futamokon induló versenymotorokon szerezte gyakorlatát. A kart vázát készen vették, a többi munka mind házi műhelyben készült. Motorja egy széria MZ 125-ös blokk, reméljük, nem fogja a versenyzőt csereben hagyni.

Ez a cikk az utolsó pillanatban tudósít, hogy kartoizunk az első andandó versenyen már szerencsét próbálnak Kecskeméten. A távolság remélem nem riaszt el senkit - annál is inkább, a biztatás, sőt a pusztja jelenlét is nagyon jól esne kis csapatunknak. Stoppal, kocsival/4-5 embernek a benzinpénz már kibíráható, végső soron vonattal is lejöhettek, állítom, hogy kellemes kis kirándulás lesz, a sport élményről nem is beszélve! Végül álljon itt a versenykiírás tömör kivonata, hogy akinek megjött a kedve, ezt elolvassva biztosan eljön!

A verseny helye: BÁCSÉP SC Go-kart
Stadion/E 5-ös uti SHELL-kut mellett/

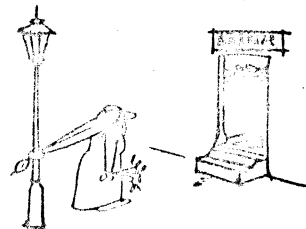
-Pálya: Aszfalt, egy kör 940 m.
-Nevezések: A helyszínen, nevezési díj 50.-Ft.
1980. okt. 4-i program:
Géptávitel 8-10-ig
Edzés 8-10,30-ig
Időmérés/3kör/ 11-12-ig
EBÉDSZÜNET 12-14-ig
50 ccm széria 2x6 kör 14-
50 ccm speciál 2x6 kör 15-ig
125 ccm széria A-B-C-D
futamos rendszerben
futamonként 10 kör 15-17-ig

Vizontlátásra okt. 4-én szombaton!

Hamza István

A BME-MESZ Közlekedéstechnikai Klubja pályázatot hirdet a klub emblémájának megtervezésére. Az emblémából ki kell derülnie a klub profiljának /autó, motor, gokart/, valamint valamilyen formában tartalmaznia kell a klub nevét. Az embléma terveket a KÖZHIR szerkesztőségébe kell eljuttatni. Beérkezési határidő: 1980. október 31. Az első, második és harmadik helyezettet jutalmazzuk.

A II. FIN-Túra győzteseit kérjük, hogy október 21-én délután 4-kor jöjjenek az MHSZ irodába.



Kézilabda

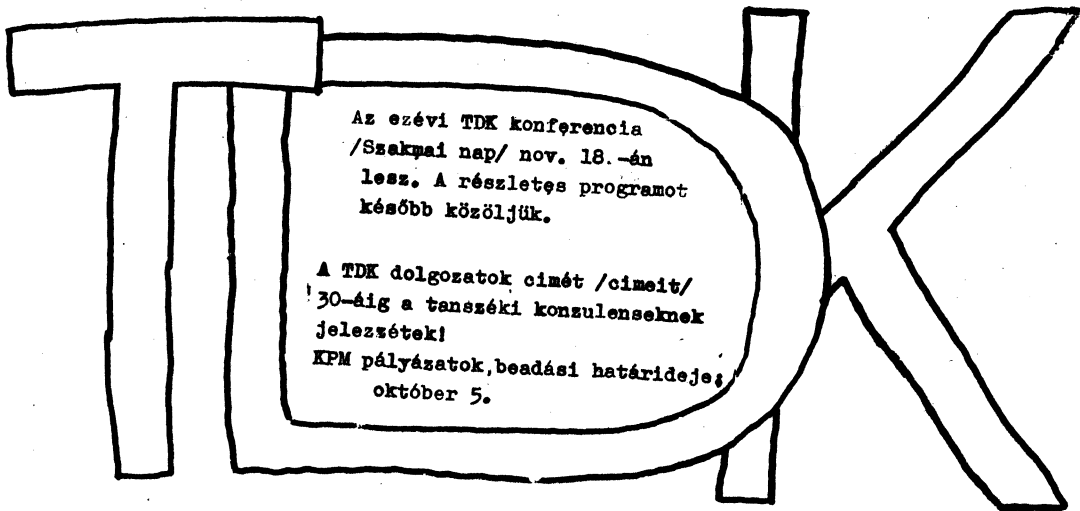
Ebben a számunkban folytatjuk a múlt héten megkezdett sorozatunkat, amelyben a MAFC néhány szakosztályának mérkőzés-időpontját közöljük a rendezvények nagyobb látogatottsága érdekében. Ezt tesszük többek között azért is, mert karunkon jónéhány aktív versenyző tanul. Most a kézilabdások következnek. Ez nem véletlen, hazánkban ugyanis a statisztikai felmérések szerint a második legnépszerűbb sport. A kári hallgatók közül a MAFC játékosa többek között Békési Zoltán és Szabadics László/ V.évf./, valamint Draskóczy István /IV.évf./.

Az őszi program a következő:
MAFC-BÁCSÉP X. 7.
MAFC-Tiszaföldvár X. 4.
MAFC-BMG X. 19.

Nektek jó szűrkolást, a fiúknak jó játékot és sok sikert kívánunk!

/Guriga/

KÖZHIR

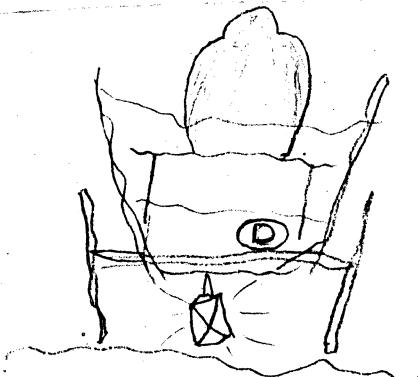


A vörös féklámpa még inkább létfontosságú lehet, mint a vörös közlekedési jelzőlámpa. A túlságosan későn észlelt fékezések ugyanis súlyos közlekedési baleseteket okoznak. A München környéki autópályán egyetlen napon több mint 200 kocsit karambolozott. Az összetört és részben égő roncsokban 10 ember lelte halálát, 50 megsérült. Az ilyen iszonyatos képek kódos napokon eltorzítják utcáink egyébként igen örövendetes fejlődését. A közlekedés áldozatainak száma ugyanis tavaly jelentősen csökkent.

"Túlságosan későn vettem észre, hogy az előttem haladó hirtelen fékezett" - ez szerepél leggyakrabban a baleseti beszámolóokban. Különösen konvojokban lehet végzetes következménye annak, ha a fékezés kezdetét a következő kocsit nem veszi észre időben. Az egymást követő kocsik így aztán egyre későbbben és egyre hevesebben fékeznek, míg végzetül már nem elegendő a féktávoleség.

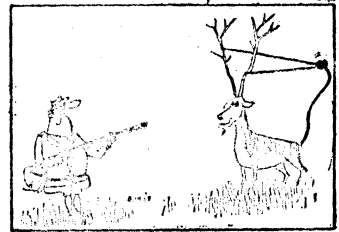
A figyelmes vezetők épp ezért igyekeznek "előrelátóan" vezetni, vagyis nem haladnak közvetlenül az előző kocsit mögött, hanem kicsit balra vagy egy kicsit jobbra, hogy lehetőleg minél hamarabb észrevegyék az előttük haladó autók féklámpáit. Igen sokat segíthetne ezen a problémán, ha szemmagasság-

ban még néhány féklámpát szerelnének a hátsó ablakra. "Az ütközéssel balesetek száma ezáltal több mint a felével csökkenthető" - mondotta dr. Schmidt-Clausen, a vesztfáliai fémipar kutatási osztályának vezetője, amikor először mutatták be Frankfurtban ezt a technikai újítást. Ezt igazolja az amerikai szállítási minisztérium egyik vizsgálata is, amelynek során New Yorkban 2100 taxit szereltek fel újabb féklámpákkal, és ütközések arányát összehasonlították ugyanilyen számú, normál féklámpákkal felszerelt taxival. A magasan elhelyezett féklámpákkal felszerelt kocsiknál nappal csak feleannyi, éjszaka pedig csak harmadannyi ütközéssel balesetet regisztráltak.



Féklámpák a hátsó ablakon

Frankfurter Allgemeine



A szemmagasságban elhelyezett kiegészítő féklámpáknak az az óriási előnyük, hogy a hátrább haladó kocsik is megláthatják az előző autó üvegablakán, és így idejében észreveszik, hogy mikor kezdődik a fékezés. 1,7 másodperces időnyereség életmentő lehet. 1,7 másodperc alatt ugyanis egy autó óránként 130 km-es sebesség esetén az autópályán több mint 60 m-t tesz meg, ami normál körülmények között körülbelül a biztonsági távolságnak felel meg.

Az NSZK közlekedésügyi felügyelete épp ezért nem csupán javasolta a kiegészítő féklámpák felszerelését, hanem a gépkocsigyártókat is felszólította arra, hogy az új kocsikat a jövőben már eleve szereljék fel ezekkel a biztonsági berendezésekkel.

Magyarország 1980.IV.20.