

Részlet az 1978.III.20.-i Egyetemi Tanács ülésre előterjesztett Kari tantervből:

"...olyan mérnökök képzése, akik tisztában vannak szakmájuk népgazdaságon belüli szerepével, jelentőségével.

...a közlekedési szak célkitűzése: ...behatóan és magas szinten foglalkoznak a számítástechnika eszközeivel, módszereivel és közlekedési felhasználásával, megismerkednek a közlekedési folyamatrendszereket befolyásoló tényezőkkel, és viselkedési törvényszerűségeik-

sem szolgálja minden tekintetben jól a fenti célkitűzéseket.

Alig valamivel több mint másfél éves egyetemi pályafutásom után csupán az ún. alapozó tantárgyakkal kívánok foglalkozni az ezek között meglévő aránytalanságokkal, ellentmondásokkal, szem előtt tartva a fenti idézetből levonható, az első két évhez fűzhető tanulságot: a közlekedési szaknak az első négy félév során olyan erős matematikai, elektrotechnikai, számítástechnikai és gazdasági jellegű alapokat kellene adnia, amely-

szinten foglalkozunk a számítástechnika eszközeivel és módszereivel. Egy féléven át tanult programozási nyelvet maximum csak jó és nem magas szinten lehet elsajátítani. És mintha baj lenne a programozási nyelv kiválasztásával is, hiszen az ALGOL-t esetleg számítástechnikai szakkörökben és nem pedig üzemekben, vállalatoknál, központi irányító szerveknél használják Magyarországon. Véleményem szerint az olyan „számítógépes” házi feladatok, amelyeknél a gép csak azt a célt szolgálja, hogy ellenőrizze a diák által kipötyögött eredményeket, nem feltétlenül szolgálják a számítógépes ismeretek elmélyítését.

Eddigi tanulmányaim után úgy érzem sokkal inkább gépészeti alapokkal tölték tele a fejünket. Ezekre az alapokra egyébként kétségkívül szükség van, de ugyanakkor hadd világítsak rá egy ellentmondásra: Mind a műszaki ábrázolás, ill. a gépelemek, mind a számítógépek programozása c. tantárgyak alapjainak tanulását itt az egyetemen kezdték el a gépészi szűkebb végzett hallgatók. /Legalábbis egy-két kivételtől eltekintve./ A gépelemek során ezidáig oly messzire eljutottunk /természetesen építve más tantárgyakra is/, hogy idén már autómelőt, vagy más egyéb szerkezetet tervezünk. Ezzel szemben a programozó alapok csupán a lacsony színvonalú számítások, kiíratási formák elvégzésére jogosíthatnak minket, hozzáátve persze, hogy csak azokat, akik emlékeznek még rá. Ugyanis immár három féléve nem volt szükségünk a programozásból tanultakra!

Lehet, hogy a kar vezetése is túlzottan találta ezt, s talán ezért ?? igen csekély követelményeket támaszt a szakkal szemben a közúti és vasúti járművek c. tárgyban, holott a célkitűzések között mintha a gazdaságossági és közlekedésbiztonsági szemlélet fogalmak is szerepelnének. Ennek a

## MI LESZ VELÜNK ?

kel, a közlekedési folyamatrendszer mérésének, elemzésének, tervezésének, fejlesztésének, fokozatos automatizálásának és irányításának alapvető elveivel, eszközeivel és gyakorlati módszereivel. Megfelelő képzésüket szerzik a gazdaságosság és a népgazdasági, valamint közlekedésbiztonsági szemlélet érvényesítésére, továbbá kellő színvonalú nyelvi képzésben részesülnek és alkalmas testnevelésben vesznek részt.

...a rendszerszervező ágazaton - a szakkal szemben támasztott követelmények keretében - pedig a képzés elsősorban a komplex közlekedési folyamatok és korszerű számítógépre épülő ember - gépi informatikai rendszerek tervezéséhez, irányításához és fejlesztéséhez szükséges készségek kifejlesztését hangsúlyozza."

Ehhez a tömör tájékoztatóhoz még csak annyit, hogy - tudomásom szerint - a közlekedési szak 1972-ben alakult, valamivel megelőzve azt a párt -és kormányhatározatot, amely a szervezési, vezetési, irányítási és gazdasági ismeretek oktatásának fejlesztését irányozta elő.

Az ekkor sebtében - két hét alatt - összedobott tanterv a későbbi kisebb módosításokkal együtt

re a későbbi hat félév során bátran támaszkodhatnak az oktatók.

En már a matematika oktatásával is elégedetlen vagyok. Bátran kimondom: kevés, nem megfelelő a három féléves oktatás. Kevés azért, mert - bármilyen nagytudású professzor oktasson is valakit - négy féléves kevésbé feszített tempóban többet képes elsajátítani a hallgató ebből a nagyon fontos tudományból. Épp a tanterv feszített volta miatt a gyakorlatok is veszítenek értékükből, mert a tanár, ha minél több példát akar bemutatni a hallgatóságnak, kénytelen a példák többségét rutinból saját maga megoldani, míg a diáknak arra sincs ideje, hogy elmerrüljön a problémában, nem lesz érdekelt a feladatmegoldásban, s mint a gyakorlat is igazolja: ellustul, kedvét veszíti.

Ugyanezt el lehet mondani az elektrotechnikáról is, kiegészítve azzal, hogy a táblára rajzolt ábrák - bákam keresztmetszeti, szerkezeti rajzok nem elegendők mindig a magyarázat megértéséhez. Azt hiszem nem találom fel azzal a spányolvaszt, ha azt állítom: alkalmas szemléltető eszközökkel többet el lehet érni.

Sajnos az nem igaz, hogy magas

tárgynak az oktatása - a tanterv jóvoltából - olyan alacsony színvonalú, hogy ha a leadott anyagot színes képekkel kiegészítenénk és könyv alakban kiadnánk, akkor nyugodt lélekkel nyomhatnánk akár az általános iskolások kezébe is.

A képzési irányelvek, a felvételi tájékoztatóban leírtak és a valóság közötti ellentmondások nem csekély elkeseredettséget, kiábrándultságot szültek már eddig is a szak hallgatóiban. Ezen a hangulaton egyáltalán nem segített az, hogy a Dékán Elvtárs által írt AM-beli cikksorozat a járműgépészen kívül ezidő szerint még meglévő két szakot csak a „futottak még” rovatban jegyzi. Ennek az elkeseredettségnak, csalódottságnak egyenes következménye, hogy a hallgatók bizalma megrendül az egyetemi képzésben, amit csak növel az elhelyezkedés bizonytalansága, tudniillik az, hogy ebben az évben mindössze tízegyhány pályázatot érkezett a rendszerszervező ágazaton végzett mérnökök számára.

Egyelőre azt sem állíthatom, hogy tisztában lennénk szakmánk, népgazdaságon belüli szerepével. Egyszerűen azért nem, mert a kar vezetése, legalábbis úgy látszik, csupán az osztályfőnöki óráknak szánja ezt a felvilágosító szerepet. Igaz, nemcsak mi nem vagyunk tisztában a szakmánkkal. Az egyik



tankörtársam, aki társadalmi szerződést akart kötni a debreceni VOLÁN-nal egyszerűen nem akart hinni a szemének, amikor az ügyintéző a felvételi tájékoztatóból kereste ki, mit jelent az, hogy közlekedési rendszerszervező.

Az alapszervezetek által a szakmapolitika jegyében szervezett a szakon végzett mérnökökkel való találkozások, beszélgetések, habár tartalmasak, mégsem kielégítőek, mert csupán egyetlen véleményt hallunk, egyetlen felfogással ütköztethetjük a nézeteinket, de mindhiába, mert vendégünk nem „illetékes” az ügyben.

A Kari Tanács legutóbbi ülésén előterjesztett, a kar öt éves tevékenységét, politikáját felölelő jelentés megállapítja, hogy az előző évekhez képest a szakmai tárgyak nagyobb hangsúlyt kapnak a képzésben, mint az alapozók. A fentiek alapján véleményem szerint erősíteni kell ezt a folyamatot, újra felmérni mi milyen mértékben kapcsolódik a képzési irányelvekhez. Mert igenis szükség van arra, hogy a jelenleg még meglévő visszasságokat, aránytalanságokat megszüntessük, hogy világos célt, értelmet kapjon munkánk: a tanulás.

Sándor Soltész  
2024.

## ÉLJEN A SZABADSÁG!

Úgy két héttel ezelőtt ismét negatív szenzációt jelentett egy USA-beli esemény. No igen, megint rálőttek az elnökre. Már-már átsiklottam volna az ügyön, de egyszerűen csak megszólalt bennem az, amit gyakran hallok ismerősöktől, haveroktól:

"Hű apám, ez igen, ezek az amcsik jó fejek, ott aztán szép az élet!" Még mielőtt valaki túlzott nyugatutálattal vádolna, hádd jegyezzem meg, erről szó sincs. Nagyon sok ottani dolgról őszinte bámulattal beszélek, de bőven van olyan jelenség, amelyet egyszerűen undorítósnak tartok. Felháborodni pedig akkor szoktam, amikor valaki épp ezeket dicsóítja. Mert milyen szabadság az, ha - igaz demokratikusan: akár az elnökre is - bárki, bárhol rálőhet. Miért lennének szabadabb ott, ahol könnyűszerrel löfegyverhez juthatok. Hogy ezzel érvényesíthetem az önvédlemlmem io-

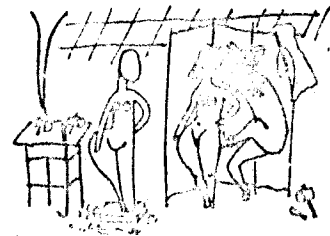
## matematikai olimpia

A szocialista országok műszaki egyetemeinek III. matematikai olimpiáját 1981. augusztus 31-től szeptember 4-ig rendezik Novi Sadban.

Az olimpiára egyetemünkről három hallgató utazhat. Az egyetem azokat a hallgatókat kívánja kiküldeni, akik az 1981. április 28-án sorra kerülő matematikai versenyen a legjobban szerepelnek.

A versenyt a CH MAX-ban rendezik a villamosmérnöki kar délután 15-19 óra között. A versenyen az egyetem valamennyi hallgatója részt vehet. Nevezés a helyszínen, minden segédeszköz használatos. A verseny zsűrijében minden kar matematika tanészékének képviselője jelen lesz.

AZ EGYETEM TUDOMÁNYOS  
DIÁKKÖRI TANÁCSA

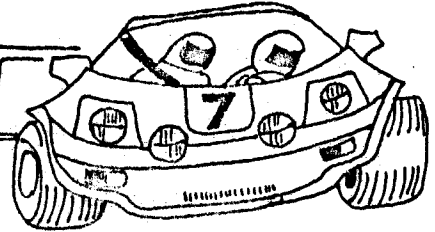


gát? Ehhez ez kevés. /Dem is lenne szükség rá, ha a támadó sem jutna fegyverhez./ Hiszen láttuk, egy amatőrségében is profi merénylő könnyűszerrel olthat ki életeteket - akár a világ egyik legjobb biztonsági szolgálatának emberei közt is.

A sors iróniája, hogy Reagan személyében olyan politikus lett majdnem áldozat, aki lándzsát tört a szabad fegyverviselés mellett. És nem tartom dicsőségnek azt a következetességet, amellyel igyekeztek "megnyugtatni" az amerikai polgárt: továbbra is szabadon válogathat a jobbnál-jobb coltok között.

Szóval az a véleményem: bátran vegyük át a követendő példákat, származzanak akár Nyugatról, de mielőtt önkívületbe esnénk, mérlegeljünk egy kicsit!

Osarkuti György



HA AZ AUTÓ NEM IS...

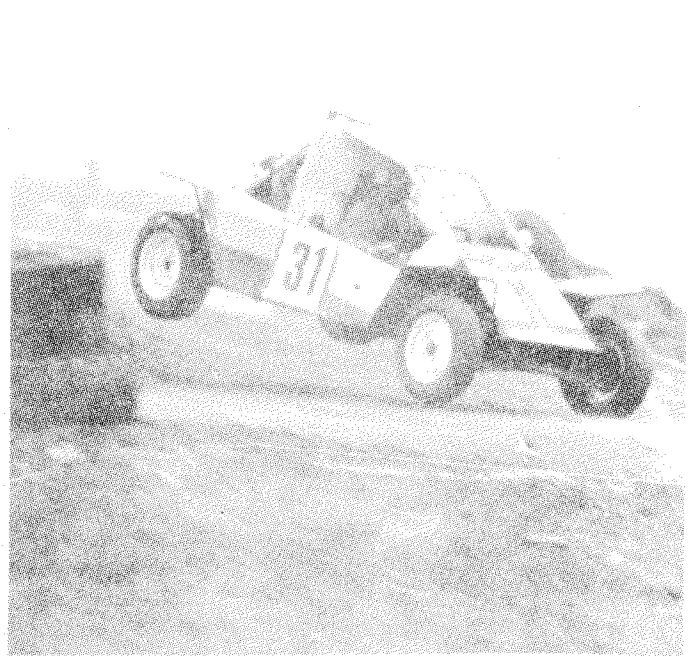
## ...a lelkesedés töretlen marad...

Kévszáz induló, közepes rendezés, kb. 5000 fizető néző, izgalmas párbajok. Röviden így foglalhatnánk össze az autócross-bajnokság első futamát. Nézzük részletesebben, mi történt a két nap alatt Szentendrén. Mint már megírtuk, ezt a versenyt az eredetileg tervezett időpontban nem lehetett megrendezni a száraz pálya miatt! Furcsa ürügy pont egy autócross-verseny elhalasztásáért! A valódi ok felderítése nem a mi feladatunk, de ez a tény, hogy a versenyzők többségének jól jött a plusz két hét felkészülési idő. Sajnos Rókuti Attilán ez sem segített, technikai okok miatt nem tudott rajthoz állni. Az egyetemi csapat másik autója jól felkészítve várta a rajtot. A vezetők, szerezők, no és természetesen a versenyző, Kovács Lajos nem alaptalanul számítottak valami jó helyezésre. A verseny első napján a gumikkal, benzinnel és pótalkatrészekkel megpakolt Barkasossal, valamint az utána kötött cross-autóval Szentendrét még csak eljutottunk, de ott a rendezők kemény ellenállásába ütköztünk. Közölték, hogy már az edzésre is csak a versenyző és egy segítő mehet be ingyen. A húsz forintos belépődíj mindenkire vonatkozik. Szerelőkre, szakosztályvezetőre egyaránt. Az már más kérdés, hogy ha ők nem lennének, versenyt sem lehetne rendezni. Megértjük, hogy a szentendrei autócross-szakosztálynak is jól jön a verseny bevétel, hiszen ebből tartják el magukat. Nem a húsz forint zavart, hiszen az összeg most mellékes szempont. Úgy érezzük, ez az eljárás sérti azokat az embereket, akik szabadidejüket feláldozva a legtöbbit teszik az autócrossért. Reméljük, máskor ilyen nem fordul elő, és nekik is jut a rokonoknak, barátoknak szótosztogatott „tisztelő-

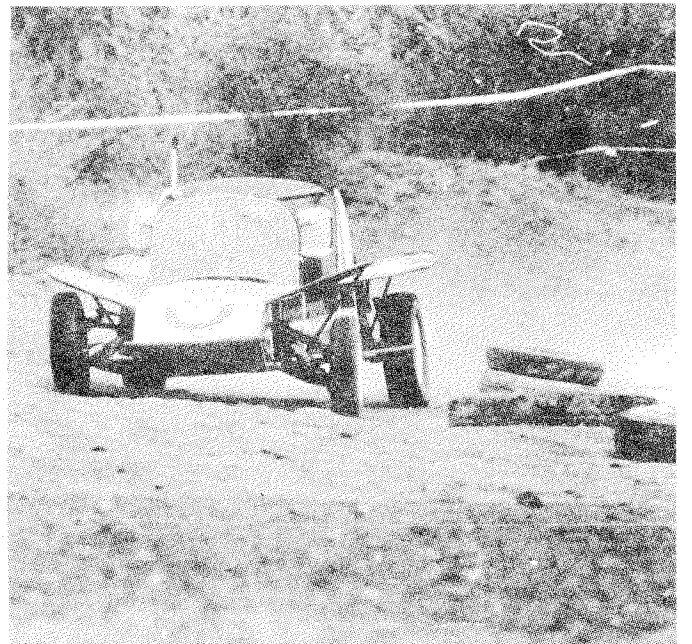
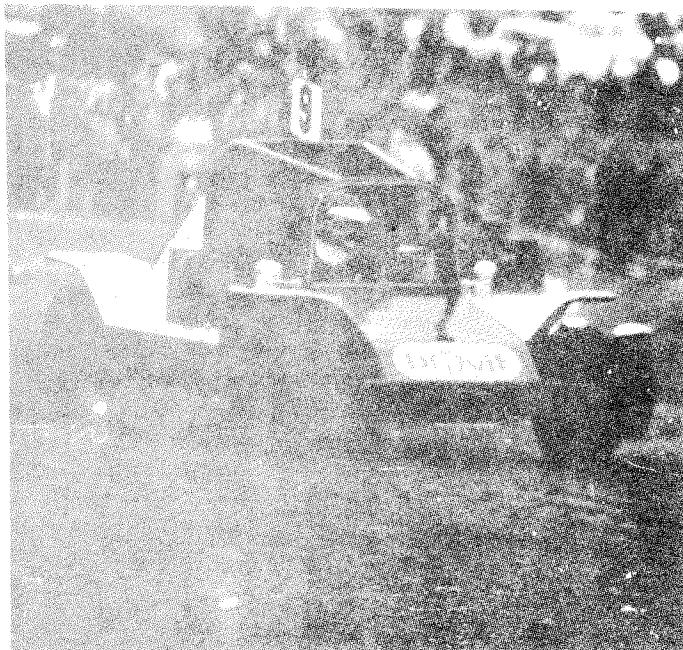
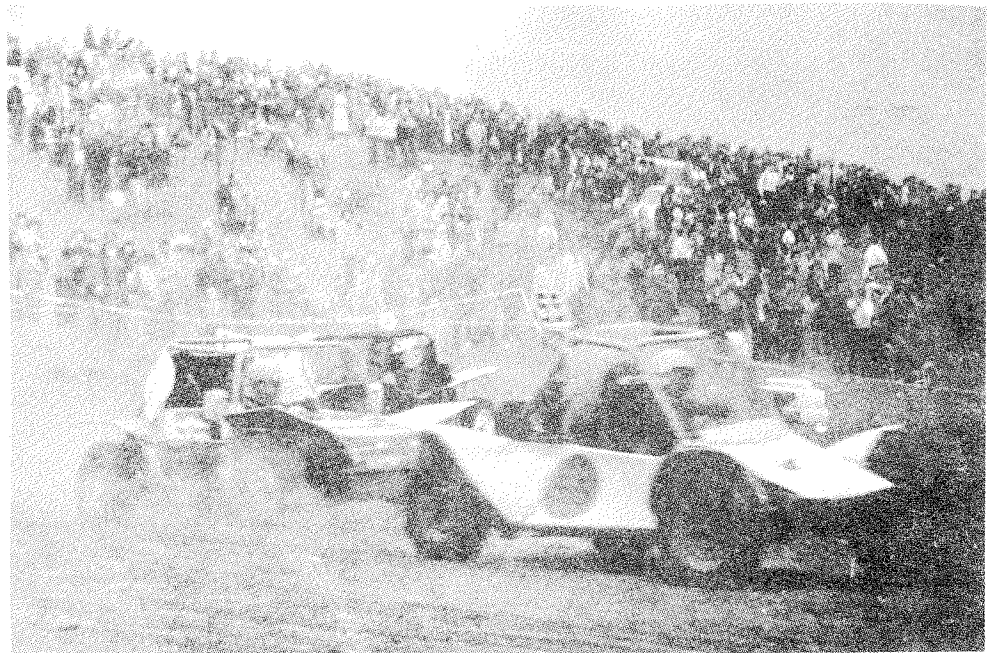
jegyéből”. A gépátvételre a vártnál kevesebb versenyző jelentkezett. Sajnos helyenként itt is megmutatkozott a rendezők „merevsége”, ami nem mindig a versenyzők érdekeit szolgálta. Nézzük a gépeket. Akad bőven érdekesség. A tavalyi autók mellett megjelentek a második generációs típusok, melyek már átgondoltabb, kiforrottabb konstrukciók. Mindenki megcsodálta Szabó Péter vadonatúj BMW motorral épített gépét / kb. 100 kW-os /. Nálunk is egyre jobban terjednek a légrugós futóművek, melyek ebben a versenyágban jóval előnyösebbek, mint a hagyományos megoldások. Szintén légrugókra támaszkodott Újházi László Wartburg-motoros autója. Ezen a gépen már látszott, hogy gondosan megtervezték, méretezték a részegységeket. Külön érdekességet jelentett a csőből készült saját kivitelezésű futómű. Ez a jövő. A kifejezetten cross-célokra készült speciális futómű tudja legjobban követni a talaj egyenetlenségeit. A számtalan érdekes egyéni megoldás között is kuriózumnak számított az a gép, melybe két összeépített Wartburg motor került. A tavalyi bajnok, szegedi Darázs Antal nem rukkolt elő új géppel, de így is be tudta bizonyítani, hogy neki egy Wartburg motor is elég, persze az nem akármilyen. Az edzésen ő futotta a legjobb időt, de szorosan mögötte jöttek a többiek is. Sajnos Szabó a BMW hibája miatt a régi autójával volt kénytelen körözni, ezért a várt párbialdal elmaradt. Nézzük, mi történt hazai berkekben. Lajosnak még szokatlán volt az új motor, amely jóval erősebb, mint a régi. Egészen más vezetési stílust kellett kialakítania. A stáb igyekezett legalább tanácsokkal a segítségére lenni. A márt edzésen már bejötték a trükkök, most viszont a gyűjtés rakoncátlanokdott. Azért így is sikerült el-

csípni a 12. edzésidőt. Ez azt jelentette, hogy a negyedik előfutamban még az első sorból rajtolhatott a versenyen.

Másnap reggel borús idő köszöntötte a versenyre kilátogató nézőket. Néhány versenyző, akik a laza talajt jobban szeretik, egy kis esőre áhítoztak. Az „égi áldás” elmaradt, így továbbra is betonkemény, köves talajon kellett autózni. Az előfutamokban nagyrészt a papírforma érvényesült. Előfutamonként nyolc versenyző indulhatott, közülük négyen jutottak a középfutamokba. A kiesettek lehetőségét kaptak még egy reményfutamra. Innen az első kettő jutott tovább. Versenyzőnk sajnos rosszul rajtolt. Technikai problémák miatt az előfutamban egy kör hátránnyal eredhetett a mezőny után. Szinte reménytelen helyzetből küzdötte fel magát. Befutáskor úgy látszott, hogy a továbbjutást jelentő negyedik helyet tudta elcsípni. Végül a versenybírók az ötödik helyre hozta ki, ezért előbb a reményfutamban kellett bizonyítania. Az előfutamban mutatott formája alapján nem izgultunk a továbbjutása miatt. Az, hogy végül ez a reményfutamban nagyon izgalmasan zajlott le, a három nagyszerű versenyző érdeme. Csupán hárman rajtoltak ebben a futamban, a követték egymást szinte centiméterekre. Végre valóban tűzbe hozták a versenyzők a közönséget. Többen nyilatkoztak úgy, hogy ezért az egy futamért már érdemes volt kijönni a versenyre. Támadások, viaszverések, ügyes trükkök egész sorát mutatták be a versenyzők. Hármójuk közül kettő juthatott tovább. Sajnos az eredményért nem kellett megvárni a 10. kört. A küzdelem már a 8. körben eldőlt, amikor az egyik versenyző kicsúszott és felborult. Szerencsére nem sérült meg. A futamot kitűnő autózással Kovács Lajos a BME MHSZ



C  
R  
O  
S  
S



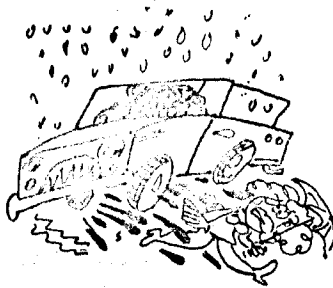
1	2
3	
4	5

FOTO - a  
/MÁRIA ULNA/

- 1.) A tavalyi bajnok Darázs Antal Wartburg motoros gépe
- 2.) A BME-Műsz. versenygépe Kovács Lajos felajánlta.
- 3.) Türelmes a cél előtti kanyarban
- 4.) Az egyik középfutam győztese Tóth Sándor (Alubi)
- 5.) A verseny győztese Szabó Péter és csapata gyors MTK-ja

versenyzője nyerte. Sajnos nem örülhettünk sokáig a sikernek. Kiderült, hogy egy a pályát eszegélyező gumival való találkozása maradandó nyomokat hagyott az autón. Eltörött a féktárcsa és a kormányművel is problémák adódtak. Egy villámszerelés következett. A középfutam rajtjához bal első fék nélkül állt oda a gép. A futam során már kívülről is látszott, hogy nem arra megy az autó amerre Lajos szeretné. Aztán az egyik kanyarban végképp leszakadt a kormánymű, irányíthatatlanná vált az autó. A gumik közé vágódott, szerencsére nem borult fel. Ez számunkra a verseny végét jelentette. Sajnos a technikai sportokban géphibák is előfordulnak. Néhány szót a többi versenyzőről. A középfutamon izgalmas csatározásokat hoztak. Többen az esélyesek közül már itt elvéreztek. Sok technikai problémával küzdöttek a versenyzők. Nagy vitát váltott ki a bajnok Darázs Antal kiesése, vagy kiejtése. Tóni könnyű kiskocsiját már a rajtnál kilökték a pályáról. /Az ütközések nincsenek megtiltva az autócrossban./ Mire visszatért a pályára a mezőny már messze járt. Az is élményszámba ment, amit ezután autózott. A leghetlenebb helyzetekben próbált előzni. A mezőny tagjai és az ő részéről kölcsönös volt a „rátartás”. Az utolsó körben Dévényi Jánossal vívtak hatalmas csatát. Darázs a cél előtti kanyarban próbált elmenni, s megszerezni a döntőbe jutást jelentő 5. helyet. Dévényi is erre pályázott. Egyikük sem fékezett. Üsszeakadtak, majd megpördültek úgy, hogy egyikük sem tudott tovább menni. Végül az 5. hely a vezető harmadiknak pottyant az ölébe. Többen óvást reklamáltak, de nem lett volna sok értelme, hiszen mindketten kiestek.

A döntő futamra már alig jutott az izgalomból. A dobogós helyezéseket küzdők egymást „gyilkolták” a középfutamban, s ezzel többen el is lötték a puskaporukat. Szabó Petinek csak az első 5 kört kellett megnyomnia ahhoz, hogy fél kör előnyt szerezzen a mezőnyvel szemben. Után már elég volt „tisztelget köröket” futnia. Kényelmesen, utcahosszal nyert. Elmaradt a kíváncsian várt Darázs Szabó párvialadal. Talán a legközelebbi monoki versenyen találkozhatnak a döntőben.



kihalt

Az egyetemi csapat számára ez a verseny volt a premier. Sajnos nem úgy sikerült ahogy elterveztük, talán kicsit sokat is vártunk ettől a versenytől. Reméljük a kezdeti sikertelenség ellenőre a lelkesedés töretlen marad. Erről biztosítottak bennünket a szakosztály tanárelnököknek Dr. Illosvai Lajosnak a szavai, aki szintén végig szurkolta a versenyt. Elismeréssel szólt a crossról, a versenyzőkről, és a gépekről. Elmondta, hogy nagy jövő előtt áll itt az egyetemen is ez az ember és gépet egyaránt maximálisan próbára tévő sport. A feltételek adottak, csak élni kell velük.

#### EREDNÉNYEK:

1. Szabó Péter; BMW
2. Kovács II László; Wartburg
3. Farkas Tibor; Wartburg

**IRTA: PIST!**



A Ferjancz/ dr. Tandari páros a tavalyi első hely után, az idén második lett, a Rallye EB jugoszláviai futamán. A győzelmet, a lengyel Krupa szerezte meg, Renault Turbó kocsijával.

A keleti rallye-pilóták közül, csak Krupa és Ferjancz kapott a Renault gyártól "Turbó"-t. A mieink, ezen a futamon, még a régi R5 -ös Alpine-val autóztak.

Bemutatkozásuk az új típussal, a következő EB -futamon várható.

Az amerikai Good-Year gumigyár visszalépése a Forma-1 -től, nem okoz különösebb problémát, mert majdnem minden csapatot ellát a francia Michelin, a fennmaradókon pedig, az olasz Pirelli, és az eddigi sportberkekben nem ismert, angol Avon osztozik.

A hírek szerint, Walter Röhl, a tavalyi rallye-világbajnok, az idén, egy 924 -es Porsche Carrerával fog indulni, a Nyugat-Német Rallye Bajnokságon.



#### Üsszeállították:

- Orvos Hajnalka
- Bánfai Zsolt
- Kökuti Attila
- Sárközy Tamás
- Szűcs Sándor

**KÖZHÍR**

# VERSENYAJÁNLÁS



Szerencsés helyzetben vannak azok, akik a hátrétegekre valamilyen autós-motoros sportesemény megtekintését tervezték. Lassan kezd beindulni a teljes üzem. Mi is szerencsés helyzetbe kerültünk, hiszen most már szinte minden szombatra, vasárnapra tudunk ajánlani valamilyen sporteseményt. Az előzőekben már olvashattatok a múltkorai autocross versenyről. Most mindenképpen szeretnénk föl hívni a figyelmeteket a következő /OB II./ fordulóra, amely

április 26-án kerül megrendezésre, Monokon. A pálya egy kőbánya területén van kialakítva.

Szintén április 26-án lesz Farkasvölgyben az első meghívásos terepverseny a Cáp-és Vegyipari Spartacus SE Autósport Szakosztályának rendezésében. A versenyen bárki indulhat, akinek legalább 2 éve a kategóriára érvényes jogosítványa van.

A szilalomversenyek kedvelőinek figyelmébe ajánljuk, hogy

a keleti terület OB II-es futamára is április 26-án kerül sor, Szolnokon, a szolnoki AFIT rendezésében.

Még egy április 26-i autóverseny emire szeretnénk mindenkinek a figyelmet föl hívni: ez a verseny a III. FIN TURA. Itt meg kell még említeni, hogy a nyomdai kapacitás hiányából eredően nem készültek el időben a plakátok. Ezért a nevezési határidő kitolódott. Nevezni tehát április 13-tól 18-ig délután négytől este hatig a K I. 50.-ben lehet. /Lászlófi Évánál/

Következőnek a kartok. Sajnos az április 5-i versenyről még nem sikerült semmiféle információt beszerezni. A következő verseny, ami szintén meghívásos, április 20-án lesz Szombathelyen.

Már most érdemes gondolni az első OB futamra, amely május 2-3-án lesz Kecskeméten, a kitűnően épített go-kart stadionban. Az egyetemi MHSZ csapata a széria 125-ben fog indulni, több karttal is. Erre a

futamra másodikán, azaz szombaton kerül sor. Valószínűleg nagy összecsapás lesz a „kamikazéknak” becézett versenyzők között.

Másnap harmadikán a „nagyok” versenye lesz.



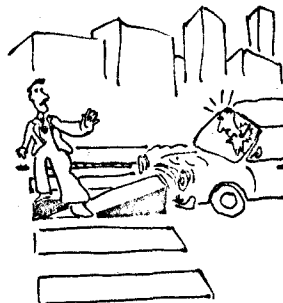
A négykerekűek után lássuk, mi újság van a kétkerekűek birodalmában. A motocrossosok I-II. osztályának első fordulójára április 12-én kerül sor Kiskunlacházán. Az érdeklődők még autocross bemutatót is láthatnak.

A harmadosztályúak Kúpon mérik össze tudásukat május 2-án. Ez lesz országos bajnokságuk második fordulója. Akik április 19-én Szabadbattyánba látogatnak, azok izgalmasnak ígérkező Mini-cross versenyt láthatnak. Azoknak, aki netán a május elsejét Lengyelországban töltik, hadd ajánljuk figyelmükbe az Olsztyban megrendező BBK versenyt.

A salakmotorzást kedvelőknek a figyelmét hívnánk föl az április 19-én megrendezésre kerülő országos csapatbajnokság negyedik fordulójára, ahol Debrecen-Miskolc, Szeged-Hyir-egyháza összecsapás lesz látható.



A szárazföld után evezünk más vizekre. Megjött a jóidő, kellemes kikapcsolódásnak ígérkezik ellátogatni a vizek partjára. Akik itt sem akarnak elszakadni a benzingőztől, azoknak ajánljuk megtekintésre április 25-26-án és május 3-án Dunavarsányban a motorcsónakosok ellenőrző edzéseit.



# DACIA 1310

A romániai DACIA gyárban, ahol 1977 óta a RENAULT cég 12-es típusának licence alapján készítönek személykocsikat, új, módosított típust mutattak be.

Külső megjelenésében alapvető változások nincsenek. Változott azonban a világítóberendezés; a régi megszokott szögletes fényszórókat kerek ikerfényszórókra cserélték melyekben a helyzetjelző izzók is helyet kaptak. A hátsó lámpatesteket a korszerű irányelveknek megfelelően nagy méretűre cserélték, melyek jól illeszkednek a kocsi hátsó vonalvezetéséhez. Megváltozott a lökhárító formája is, tetszetősebb, vízszintes elhelyezésű gumitüsközőket és a hajlatokban műanyag burkolatot kapott, valamint ebben helyezték el az első irányjelző lámpákat is.

A változtatások másik része a fogyasztás csökkentése érdekében történt. Az 1300-es típusnak 80 km/h-ás tempónál 7.5 l benzin kellett 100 km megtételéhez, az 1310-es típus ugyanilyen sebességnél 6.3 literrel is beéri.

Nézzük az új típus néhány jellemző adatát:

Motor:

1289 cm<sup>3</sup>, négyhengeres, soros OHV

Furat/löklet:

73/77 mm

Maximális teljesítmény:

41.2 kW / 5300 ford./perc

Maximális nyomaték:

92.2 Nm / 3000 ford./perc

Fogyasztás:

60 km/h: 5,3 l/100 km

80 km/h: 6,3 l/100 km

Városban: 8,7 l/100 km

Gyorsulás:

1 km állórajttal: 39,1 s

Összefoglalva, ez az első olyan típusmódosítás a keleti országokban, amely a fogyasztás csökkentését is feladatának tekintette, és ha a gyári adatok az üzemeltetés során is igazolódhatnak, nagy sikerre számíthat a DACIA 1310-es.

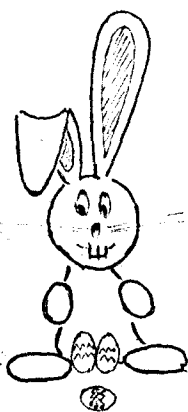
# ÉPÍTŐTÁBOR '81.

HELYE	LETSZÁMA	IDŐPONT	ÚTVONAL	BEFIZETENDŐ
TASKENT	15FŐ/5LÁNY	VII. 19 - VIII. 18.	BP. - MOSZKVA - TASKENT - BUHARA - SZAMARKAND	4200.- Ft
LENINGRÁD	10FŐ/4LÁNY	VII. 5 - VIII. 5.	BP. - LENINGRÁD - TALLIN - RIGA - MOSZKVA	1700.- Ft
MOSZKVA - MEI	20FŐ/6LÁNY	VII. 14 - VIII. 15.	BP. - MOSZKVA - LENINGRÁD - TALLIN	1500.- Ft
MOSZKVA - MIIT	10FŐ/4LÁNY	VII. 5 - VIII. 6.	BP. - MOSZKVA - JEVPATORIA - KIEV - LVOV	1800.- Ft
MOSZKVA - MISZI	10FŐ/4LÁNY	VII. 5 - VIII. 4.	BP. - MOSZKVA - LENINGRÁD - VILNIUSZ	1500.- Ft
TALLIN	15FŐ/5LÁNY	VII. 5 - VIII. 4.	BP. - TALLIN - LENINGRÁD - RIGA - VILNIUSZ	1200.- Ft
KAUNASZ	10FŐ/4LÁNY	VII. 26 - VIII. 25.	BP. - VILNIUSZ - KAUNASZ - RIGA - LENINGRÁD	1700.- Ft
SZÓFIA - VIASZ	10FŐ/4LÁNY	VII. 12 - VIII. 13.	BP. - RUSZE - STARA ZAGORA - PLOVDIV - SZÓFIA - VÁRNA	1200.- Ft
SZÓFIA - VMEI	10FŐ/2LÁNY	VII. 19 - VIII. 19.	BP. - MEZDA - SZÓFIA - PLOVDIV - VÁRNA	1200.- Ft

AZ NDK-MUNKAVÁLLALÁSRA CSAK AZ ÉPÍTŐTÁBORI CSOPORTOK MEGTELTE UTÁN FOGADUNK EL JELENTKEZÉSEKET. A CSOPORTBEOSZTÁS ÁPRILIS 15-ÉN, 18<sup>00</sup> KOR LESZ A K. A. 26-BAN. A CSOPORTOKBA BEOSZTÁST NYERT HALLGATÓK A SZÜKSÉGES DOKUMENTUMOKAT ÁPRILIS 30-IG ADJÁK LE A KISZ-BIZOTTSÁGON! A HALLGATÓK SZOCIÁLIS KATEGÓRIÁTÓL FÜGGŐ TÁMOGATÁSBAN RÉSZESÜLNEK!

- Kova mentek fiatalok? Talán namba? Talán namba?
- Nem! Kösölni!

Kellemes húsvéti ünnepeket és



Jó pihenést a TAVASZI  
PÜNETRE - Minden a

KÖZHÍR

## nesze neked értékrendi!

Az egyik rádió-műsorban - joggal - panaszkodott a kérdezett arról, hogy a mai fiatalok milyen keveset tudnak /tudunk/ a II. Világháborúról /hozzá-teszem : az azt közvetlenül megelőző időszakokról is/. Ennek oka szerinte az - többek között -, hogy a szülők nem szívesen beszélnek erről az időszakról, mert annyira mély nyomt hagyott bennük. /Megjegyzem, hogy a mai fiatalok szülei jó részének nincsenek közvetlen, "értékelhető" tapasztalatai a már említett korszak(ok)ról./ Ez realitás, ezzel számolni kell. De! Ha már nem számíthatunk a szülőkre, a családra, ezeknek az ismereteknek a tovább - ill. átadásában, akkor kénytelenek vagyunk más úton hozzájutni. Erre alapvetően két lehetőség adott. Az oktatás /általános iskolától, fel-felé/ és a tömegkommunikáció.

Az oktatás színvonalára nem érdemes sok szót vesztegetni, gondoljunk csak a történelem-könyvek ezen fejezeteire, ill. arra, hogy

mekkora súllyal, milyen hányaddal szerepelnek ezek a kérdések a tantervekben belül. (Az egyik nem is!!)

Tömegkommunikáció. Az igényekhez és a lehetőségekhez képest igyekszik ezzel foglalkozni, csak jó néhány esetben a műsorszerkesztés keresztbe veti a szándékokat. Gondolok itt arra, hogy az ilyen - vagy hasonlóan értékes - műsorokkal, filmekkel párhuzamosan a másik csatormán rockzenei műsort, vagy éppen ingatmasnak ígérkező sportközvetítést adnak. Azt hiszem nem kell túlságosan bizonygatni, hogy a fiatalok jelentős része inkább ez utóbbiakra szavaz, s azt kell mondanom, hogy joggal, hiszen ez legalább annyira fontos összetevője életének, mint a közelmúlt történelme.

Tudom, hogy a műsorszerkesztés kis-millió szempontot egyeztet /vagy legalább is akar egyeztetni/, de ez az egyeztetés ilyen eredményeket produkál, ha nem kapcsolódik jól megfogalmazott nevelési stb. célokhoz.

# SLIP'81.

Új kezdeményezés az Ezresben. Április 21. és 24. között SLIP'81 elnevezéssel Kollégiumi Napokat rendeznek. Ezen a négy napon a „Há Atyánk” veszi át a hatalmat. Már megkezdődött a jelöltek korteshadjárate. A szavazás a megnyitótól után lesz. Egy voks - egy sör. A Kollégiumi Napokra külön pénz lesz bevezetve: Kriglira, ami a mindennapi sör árfolyamának felel meg. A részletes műsor:

## Április 21. kedd

- 18.00 Megnyitó
- Jutalmazás
- Szavazás

## 21.00 Szemléi Bál

Közben Nagy Bandó András  
Nocztalgia Disco

## Április 22. szerda

- 7.30 A SLIP'81 zászlójának felvonása
- 15.00 Sport-játék
- 17.30

## 17.30 Gépelemek vizsgáló

- 19.00 Holdova György
- 21.00 Köllő és a Dominió egy.
- 23.00 Lézer világ

## Április 23. csütörtök

- 14.00 Vásár
- Zse-beszarok
- Céllövölde
- Sport-játék
- Külföldiek műsora
- Fiatalközösség stúdiója
- Szignál-kabardé
- Bölcsek, báb
- Spirit együttes
- Láma együttes
- 20.00 Riporter kerestetik
- Dankó László és Molnár György bemutatja az új OMEGA nagylemezt
- 21.00 Muzsikás együttes
- 22.00 Bánffy György: Ékes-érdes anyanyelvünk
- 23.00 Premier előtt: Pogány madonna
- 00.30 Éjszakai Filmkórtól

A bárban egész este Nostalgia

## Disco

## Április 24. péntek

- 18.00 Sörfogytáig nagy SZLEM /Szakok közötti játék/ Közben hatalom-visszaadás

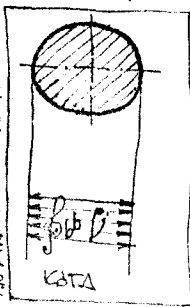
MINDENKIT SZERETETTEL VÁR A

KOLLÉGIUMI BIZOTTSÁGI

Ápr. 25-én /szombaton/ lesz az egyetemi FIN-fesztivál 14órától Az R-T-H valamint az E épületek közötti területeken egyetemi és kerri pavilonok, programok várják a fiatalokat. Az E épület előtti főszínpadon a Re-Show a Blaskó Dixieland valamint a Keti és a Kerek Perec ad műsort. Karunk is sok meglepetést tartogat.

Ápr. 25.  
ÁPR 25.  
Ápr. 25.

Benéllétek ott meg valamit, csak elfelejtettem...  
Vissza mentem?



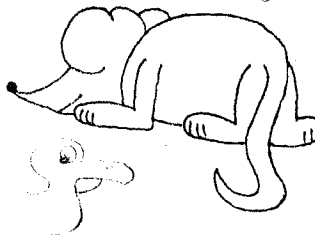
20. dn TH'DIM társulat

Blake a Burgban

21-én Pécsi balett

Muszorgszkij - Tomita : Egy titellítés képi

.... Hüdüm, hüdüm ....



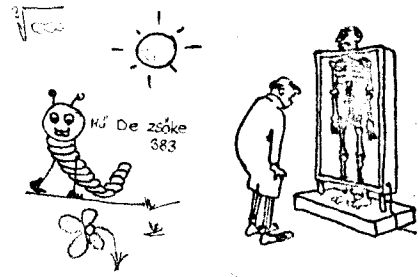
Kés, villa, oltó, tör,  
gyerek kezébe nem való tör!

Pécs, időt és felmérésdőt  
valamit meg,

HA

Pécs, időt és felmérésdőt  
valamit meg!

HA TÖRÉS



## EXPRESS TÁBOROK

Az idő múlásával egyre többen keresik a viszonylag olcsó nyári üdülést jelentő EXPRESS tábori beutalókat. Ez nem meglepő, hiszen az előző években április közepe táján már elindíthattuk a jelentkezéseket, mert ismertek voltak a turnusok időpontjai, illetve a rendelkezésünkre álló keretszámok. Ebben az évben sajnos megakadtunk a szervezésben egy, a Fővárosi Tanács Ifjúságpolitikai Osztályán dolgozó munkatárs immár több hete tartó betegsége miatt. Mince aki helyettesítse, és így senki nem foglalkozik ezzel a dologgal. Sajnos segítséget sem a Budapesti KISZ Bizottságtól, sem az Állami Ifjúsági Bizottságtól, sem pedig az EXPRESS ifj. és Diák Utazási Irodától nem kaptunk, mindössze annyit sikerült megtudni /nem hivatalosan/, hogy átszervezések történtek az üdültetés lebonyolításával kapcsolatban, de senki nem tudja a végeredményt és a saját feladatait. Így a közkedvelt nyári EXPRESS táborokról - amelyekre tavaly pl. ápr. 8. volt az előzetes jelentkezési határidő - idén ápr. 10-én még a turnusok időpontját sem lehetett megtudni.

Folyamatosan próbálkozunk és az eredményekről nyomban tájékoztatunk benneteket.

Érdekvédelem

**BUDAPEST**  
UNIVERSITY OF TECHNOLOGY  
FACULTY OF TRANSPORTATION  
**KÖZHIR**

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

Felelős kiadó: dr. Balla Miklós

Felelős szerk.: Illés Gábor

Főszerkesztő: Cserebűs György

KÉSZÍTETTÉK: Csékes S. János, B. Dunavölgyi T. Nagy V. Zsolt, Sándor Z. Zsolt, Z. Zelena P. Csakó G. Szabó L. Szabó I. Hermann Gy. Manula B. Kerkes Gy. Jurik K. Kirilly K. Held J. Varga T. Tarján P. Hamza I. + Mária - FOTÓK

Készült a BME sokszorosító üzemében, a 034433 számú megrendelés alapján.

Sokszorosítás vezető: MISZORI SÁNDOR