

KÖZHIÉR



A KÖZLEKEDÉSMÉRNÖKI KAR KISZ SZERVEZETÉNEK LAPJA

félév. szám.

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 gépészmérnök végzett hallgatók. /Legalábbis egy-két kivételtől eltekintve./ A gépelemek során emiattig 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, kifejezési 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. tantárgyban, 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 képességet szereznek 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 spanyolviaszt, 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 elkeseredettségnek, csalódottságnak egyenes következménye, hogy a hallgatók bizalma megrendül az egyetemi képzésben, amit csak növel az elhelyezkedés bizonytalansága, tudniillik az, hogy ebben az évben mindössze tizegynéhány 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 célj, értelmet kapjon munkánk: a tanulás.

Sándor Soltész
292 P.

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 dologról 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 önvédlelmem lo-

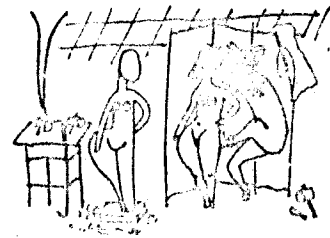
matematikai olimpia

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 segéd-eszköz haeználható. A verseny zsűrijében minden kar matematika tan-székének képviselője jelen lesz.

AZ EGYETEM TUDOMÁNYOS
DIÁKKÖRI TANÁCSA

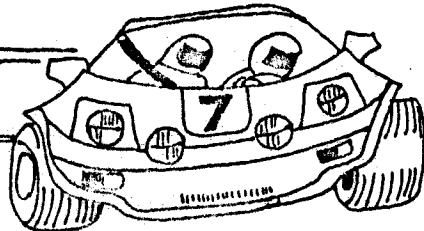


gát? Ehhez ez kevés. /Dem is lenne szükség rá, ha a támadó sem jutna fegyverhez./ Hiszen láttuk, egy amatőrségében is profi merénylő könnyűszerrel olthat ki életeteket - akár a világ egyik legjobb biztonsági szolgálatának emberei közt is.

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...

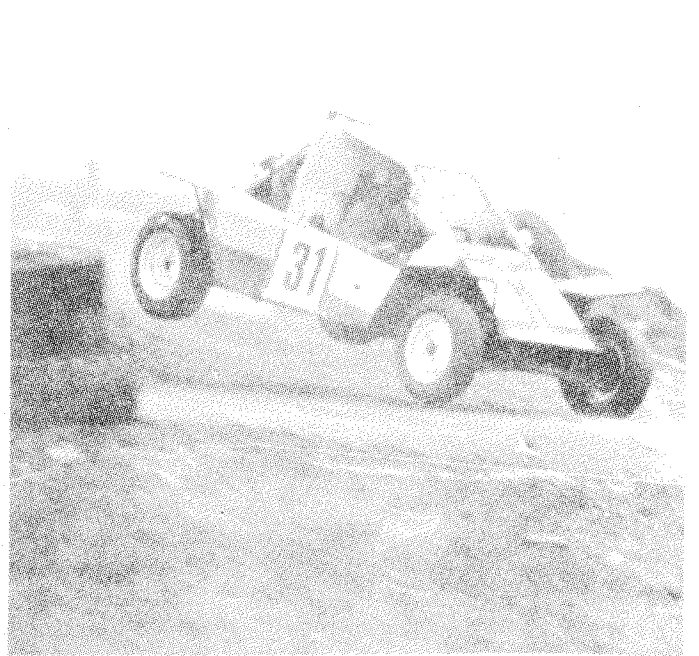
...a lelkesedés töretlen marad...

Kévs induló, közepes rendezés, kb. 5000 fizető néző, izgalmas párbajok. Röviden így foglalhatnánk össze az autócrosse-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 autócrosse-verseny elhalasztásárai! 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, szervezők, no és természetesen a versenyzők, Kovács Lajos nem alapítványul 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 autócrosse-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 autócrosseért. Reméljük, mások ilyen nem fordul elő, és nekik is jut a rokonoknak, barátoknak szótosztogatott „tisztelet-

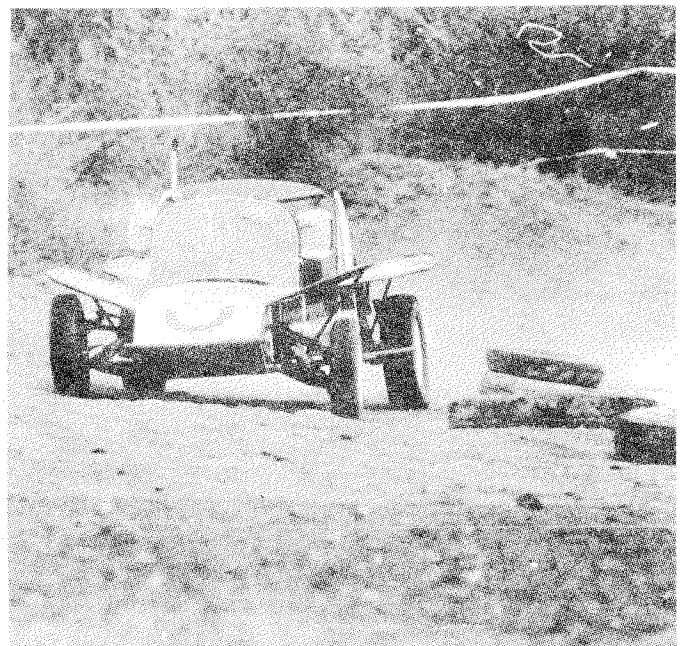
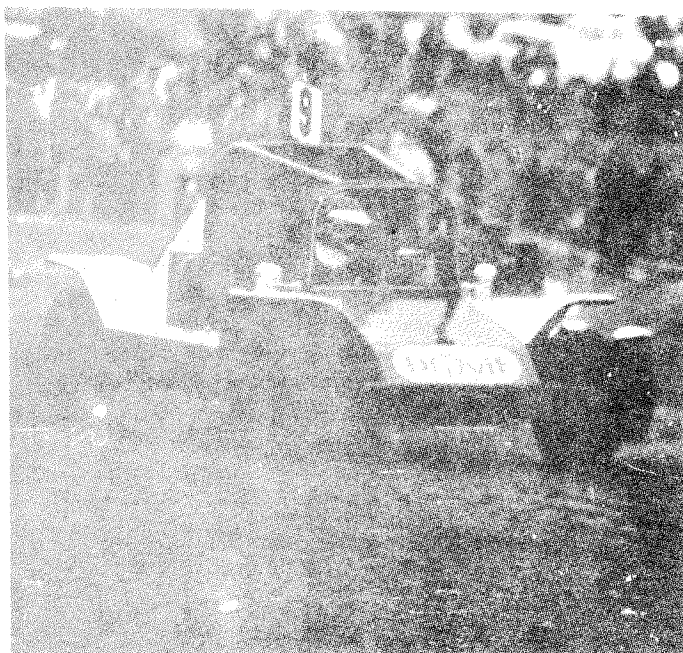
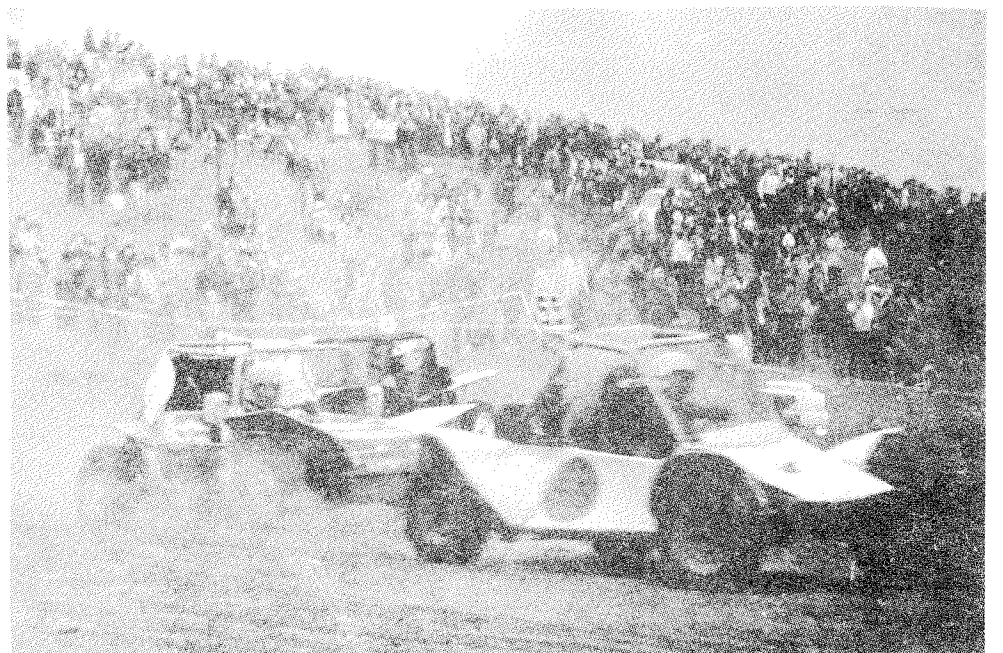
jegykből”. A gépátvételre a vártnál kevesebb versenyző jelentkezett. Sajnos helyenként itt is megmutatkozott a rendezők „merevsége”, ami nem mindig a versenyzők érdekeit szolgálta. Nézzük a gépeket. Akad bőven érdekesség. A tavalyi autók mellett megjelentek a második generációs típusok, melyek már átgondoltabb, 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 kurióznak 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 szokatlan 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 gyújtás 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 papírforna 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
/HÁZIA KLUB/

- 1.) A tavalyi bajnok Darázs Antal Wartburg motoros gépe
- 2.) A BME-HUSZ versenyzője Kovács Lajos talajt fog.
- 3.) Tülekedés a cél előtti kanyarban
- 4.) Az egyik középfutam győztese Tóth Sándor (Alubi)
- 5.) A verseny győztese Szabó Péter és csapatgyors MKK-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 középfutamok 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. Üsseakadtak, majd megpördültek úgy, hogy egyikük sem tudott tovább menni. Végül az 5. hely a negyediknek 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 „tisztel köröket” futnia. Kényelmesen, utcahosszal nyert. Elmaradt a kíváncsian várt Darázs Szabó párvival. Talán a legközelebbi monoki versenyen találkozhatnak a döntőben.



rhésk

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 -futamokon 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.



Üsseállították:

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

KÖZHÍR