

A címbeli kérdés többször is eszembe jutott az utóbbi időkben. Ugyanis, hogy valóban népszerűek, az biztos. Viszlik, mint a cukrot. Mielőtt meghozza a postás. Mi tíz perccel később érkezik, az már nem is tud róla.

Kérdés: miért nem olvassák el a helyszínen a kollégisták? Miért viszik el? Sőt! Miért nem viszik vissza a portára?

MIÉRT NÉPSZEREK A KOLLEGIUMI ÚJSÁGOK?

Ezen gondolkodtam a minap, mikor egyik kedvenc hetilapomat kerestem. Hogy jön, az biztos. A porta falán van egy lista a kollektívába járó lapokról, azon szerepel.

Azt, hogy valaki azért viszi föl a szobába, mert ott kényelmesebb olvasni, kizárt dolog. Hogy miért? Azért, mert miután elolvasta, visszahozná. De akkor milyen megoldás marad? A lehetőségek közül néhány:

- Üzüksége van papírra. Igaz a WC-n csak ritkán van, pedig a tanév elején erre a célra mindenki egységesen befizetett 50 Ft-ot/, de ez nem tűnik az igazinak. Erre a célra a régebbi is megfelel.
- Más célból van szüksége papírra, pl. papírhajó-hajtogatás, repülőtervezés, /aerodinamikai számítások modellezése/ stb. Ez sem az igazi, mivel erre a célra is megfelel a régebbi újság.
- Üsztündíjfizetés előtt van, tehát kevés a zsebpénze, ilyenkor fölszemes megvenni azt, amit már más megvett. Ez a föltételezés sem helytálló, mivel nem csak üsztündíjfizetés előtti jelenségről van szó, hanem mindennaposról. Pardon! A hétfő kivételével. Akkor nem hoznak újságot.
- Van aki bélyeget, van aki papírszalvétát, van aki újságot gyűjt - ez a hobija. És hogy biztos legyen a dolgában, nem várja meg, hogy más vigye el helyette az újságot.
- A megrendelt példányszám annyira kevés, hogy ha eggyel kevesebb, azt már észre sem veszik - mármint, hogy meg lett rendelve. Ebben már van valami. A napilapok példányszáma valóban kevés, mindegyikből egyet kap a kollektív. 150 embernek ez semmi. Egy napilap előfizetési díja kb 15 Ft, tehát ha a példányszámot egyről kettőre, esetleg háromra emelnék, ez kb 100-150 Ft többletkiadást jelentene a kollégiumnak

havonta. Nem mondom azt, hogy ezzel a jelenség megszűnne, de a napilapok terén talán csökkennie

Az itt felsoroltak közül nem tudom melyik az igazi, de nem ezen van a hangsúly, hanem azon, hogy - sajnos - létezik a jelenség. Meddig? Milyen megoldások vannak? Erre is van néhány ötletem.



- Az újságokat odaláncoljuk a székhez.
- Újságokat csak személyi igazolvány ellenében adnának ki a portás nének.
- Akik magukra ismernék, egy kicsit elgondolkoznak, felhagynak szokásaikkal!

Guriga

Közönség-szervezés - SZÍNHÁZ

A KISZ 1980 évi munkájának értékelésekor szóba került a Kulturális Titkárság közönség-szervezői munkájának nagymérvű fejlődése. Vajon mi rejlik emögött?

Szűllősi Mária 1980 április elseje óta egyetemünk közönség-szervezője.

- Milyen út vezetett ideig?
- Jeles érettségi és néhány évi zongorázás után felvettek a bölcsészkar népművelés szakára. Családi okok miatt sajnos kimaradtam.

Ezután a KSzDSz-nél /Közlekedési- és Szállítási Dolgozók Szakszervezete/ voltam szervező, majd az Operaháznál dolgoztam 10 évig hasonló beosztásban. Közben - külsőként - szetűrténetet hallgattam Perye Andrásnál, az Akadémián.

- Hogyan ment a beilleszkedés?
- Nem volt semmi probléma, nagyon jó a társulat. Meg kell mondjam, néha nevelőnek érzem magam. Mivel idősebb vagyok a többieknél ezt a magatartásformát, beszédstílust nem tudom teljes egészében átvenni.

- Milyen előadásokat ajánlassz? Kik a kedvencek?

- Külön kedvencem nincs. Az tetszik, amit valamivel többnek érzek a többinél. Pl. mikor Ádám nem Huszti Péter, hanem Ádám.

Főleg az általam ismert kritikusok véleményét fogadom el, de amit lehet, meg-

nézek. Kell a jó beszédkézség, határozottság, de ha mindenre igent mondok, az előbb - utóbb gyanúsá válik.

- Mi a véleményed a mai színházról?

- A színház mindig érdekelt. Úgy érzem, közel áll hozzátok, mert "ő" is olyan gyorsan reagál, mint ti. Sőt, különböző dolgokat előre jelez - gyakran tíz évvel is! Ezért is fontos, milyen színvonalon áll egy országban a színházi élet. Szerintem egyébként túljutottunk a nélyponton. A Nemzeti, a József Attila /profilváltása nyomán - a mai magyar dráma bemutatása/ találtak olyat /Sütő/ ami bemutatható. Paskándi, Székely, Kocsis műveire is szüksége van a magyar nyelvnek, a szakmának, és a közönségnek is. Maróthy, Csűrke, Bereményi sem rosszabb mint a külföldiek, mégis az utóbbiakat gyakran többre becsülik.

Ha a színház politikája jó, bérlleteket pl. én is szervezhetek. Es előnyös a színháznak is, hiszen így folyamatos a reagálás.

A kísérletezés egyébként jog és kötelesség is, de közben néha kommersz dolgokat is kell játszani mert a színházat vinni kell.

- Végezetül hadá kérdezzem meg, mik a terveid?

- Tervek? Inkább álmodok, hogy minden kollektívban, minden tanszéken legyen több szervező!

Gierkuti György

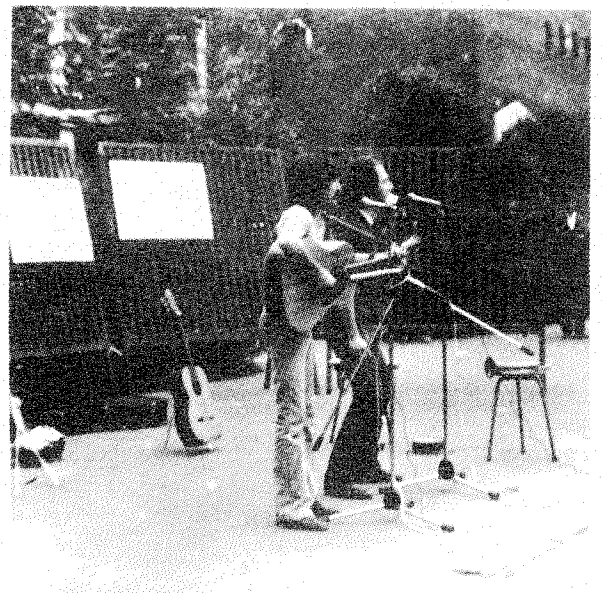
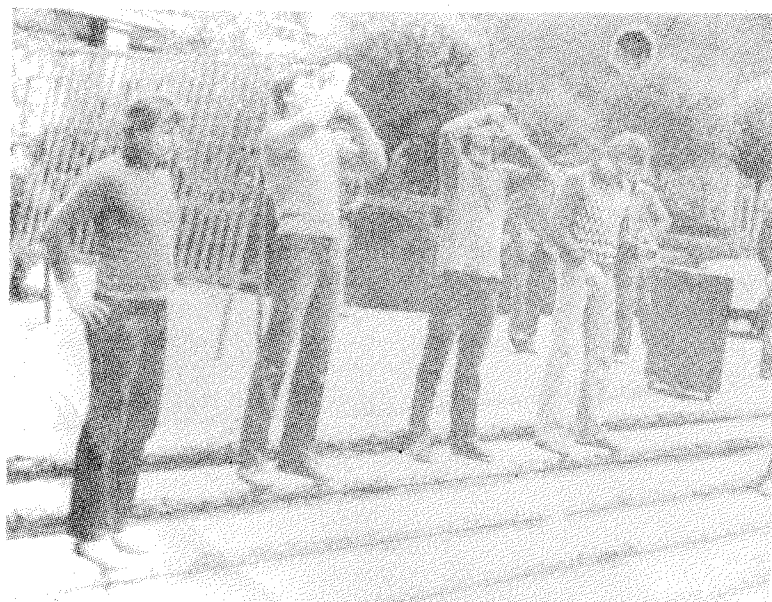
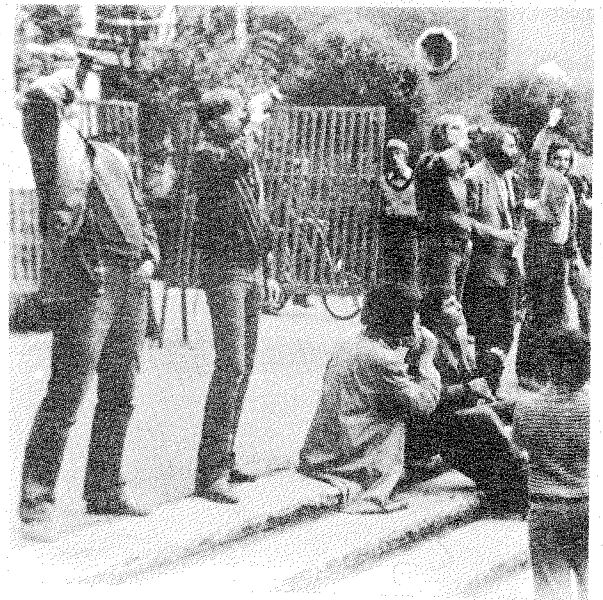


FIN FESZTIVÁL

◀ 8 keréken a sör körül

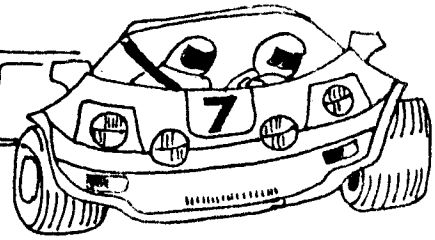
Karikabüvölök

Már megint sör!



Végre itt a tej! /csak volt/

Re-show



Az idén került harmadízben megrendezésre BME-MHSZ-KISZ szervezésében a FIN TÚRA.

A verseny, az előző évhez hasonlóan ismét titkos útvonalon zajlott le. Az útvonalirajz a nevezők csak a gépátvételnél kapták meg. Ez a rendszer azért előnyös, mert nem kerülnek hátrányos helyzetbe azok sem, akik akár jármű hiányában, akár a pénztárcájuk „befogadó-képessége” miatt előzetesen nem tudják bejárni a pályát.

III. FIN

Sajnos a bensin áremelkedése így is éreztette hatását, ugyanis az előző években megszokott 45-50 helyett idén csak 22 nevezés érkezett. Bár ebben talán szerepet játszott az is, hogy a nyomdai kapacitás hiányából eredően - mint erről már írtunk - a plakátok és a versenykiírás a szokásosnál később került ki.

Ezek után lássuk, milyen volt maga a verseny. Az indulóknak két igen gyors szakaszt kellett teljesíteniük, /egyet a rajtnál, egyet pedig a célnál/.

Végre igazi szlalom volt, és nem az ügyességi versenyeken megszokott tolatgatás, garázsban fordulás, amit eddig főként a „nagyobb” autókkal indulók kifogásoltak.

A versenyzőknek a rajttól a célig hat időellenőrző állomást kellett érinteniük. /Köszönet érte Pető Gábornak, aki a Kandó Kálmán főiskoláról sietett segítséginkre és sportbíró barátjaival együtt ragyogóan helytállt. Többek között ennek is köszönhető, hogy a sportbírók munkája miatt egyetlen kifogást sem emeltek a versenyzők. Ez eddig sajnos nem így volt!/
A K épület előtti rajttól Csobánka, Pilisvörösvár, Úny útvonalon kellett a versenyzőknek eljutniuk a Dág-Sárisáp elágazásig. Itt kezdődött a verseny talán legizgalmasabb része. Ezt a szakaszt egyébként „titkos gyorsaságinak” keresztölték el a versenyzők. Ennek ellenére,

hogya a 15 km-re 20 perc volt adva, a legtöbb késést itt „spájzolták” be, - az eltévedéseket leszámítva - mert egy elég kemény földútszakasz állta a versenyzők útját. Persze voltak olyanok is, akik - Trabanttal - több mint 4 perccel az ideális idejük előtt érkeztek az időellenőrző állomásra, ami szintén a Dág-Sárisápi elágazásnál volt, a másik oldalon. Innen visszafelé Pilisvörösvár, Csobánka útvonalon kellett eljutni a K épület előtti célig. Itt várta a versenyzőket a második szlalom, az előzőhöz hasonlóan gyors volt.

Az össztáv, amit le kellett küzdeniük a versenyzőknek 117 km volt, és ehhez 3:30 perc állt rendelkezésükre.

Az MHSZ vezetőknek nagy terveik vannak a FIN TÚRÁval kapcsolatban. Mint megtudtuk, jövőre már szeretnék nemzetközi rangra emelni. Azt tervezik ugyanis, hogy '82 tavaszán külföldi diákok és egyetemek csapatait is meghívják a IV. FIN TÚRÁra. Jó volna, ha ez nem csak terv maradna.

Ezek után térjünk vissza az idei versenyre, és nézzük az eredményeket:

TÚRA

I.kategória

- 1.Horváth Tibor - Hölter László P-126
- 2.Batta Gábor - Béres Ágnes Trabant
- 3.Tassi Gábor - Kiss Ferenc Trabant

II.kategória

indulók csekély száma miatt összevonták a III. kategóriával

III.kategória

Kubisch Ferenc - dr. Baros Péterné Iada
Tóth Sándor - Szeberényi László Wartburg

353

Luderscher Lóránd - Rácz Zoltán Skoda

Az abszolút sorrend megegyezik az I. kategória sorrendjével.

osapat:

- 1.Horváth - Hölter
- Tóth - Szeberényi
- Tassi - Kiss

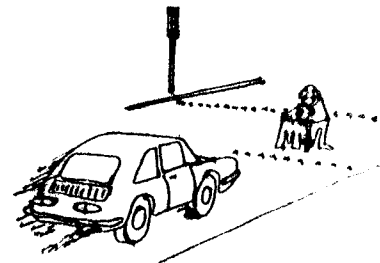
Salaz-VB

Miskolcon

Magyar motorsportunk ezévi kiemelkedő eseményének aktualitása az, ami felbátorított annyira, hogy olvasóimat az 1981. évi páros salakmotoros VB. miskolci középöntőjének megtekintésére invitáljam.

A verseny május 10-én, vasárnap 10 órakor lesz Miskolcon, a sportcsarnok mögött, lévő népkerti motoros stadionban.

Sportéletünkben a technikai sportok általában is, és azon belül a motorsport különösen mostahagyerekként van kezelve. Motorsportunk és az utcai motorozás háttérbe szorítotttsága nemcsak a szégyenletesen kevés anyagi támogatásban, az információ-zárlatban és a sportolás lehetőségei megnehezítésében, de a KRESZ megfogalmazásában, sőt az egyetemi tananyag ide vonatkozó méltánytalan szűkszáviságában is megnyilvánul. Remélve, hogy nem sokadszorra ismételt témáról írok, és az először versenyre készülő érdeklődők tájékoztatására szeretnék egy kis ismertetést adni a versenyről, szabályairól, sajátos sporteszközéről és a pályáról.



Egy salakpályás motorverseny általában 20 futamból áll, és 16 versenyző indul rajta. A küzdelmet valamilyen okból feladni kényszerülők helyettesítésére tartalék versenyzők várnak, vagyis egy jólszervezett versenyen minden futamban 4 versenyző indul. Ezért minden legény ötször áll rajthoz, s így valamennyi ellenfelével szentől szembe megmérkőzhet. Egy futam alatt a 8-10 m széles, 400 m hosszú salakszőnyegen 4 kört tesznek meg félelmetes tempóban a motoros akrobaták. A gumi-szalag felrántása után 70-80 másodpercig tart az 1600 m-es száguldás, miközben hol egykeréken, hol a kanyarban "keresztbetört", egymástól esetenként alig 50 cm-re 90 km/h sebességgel sodródó gépeiken keményen küzdenek a fiúk a pontokért, melyekből az elsőnek 3, a másodiknak 2, a harmadiknak pedig 1 jár.

Vessünk a sporteszközre is egy pillantást, hiszen e motorok anyyira hasonló felépítésűek, és oly sok meghökkentő és érdekes megoldást rejtegetnek, hogy pótolhatatlan élmény közelebből is megismerkedni velük. A JAWA blokk egyhengeres, négyütemű, álló elrendezésű, mágnesgyújtású, tiszta metilalkohollal üzemelő motor. A motor tervezői szinte el akarták kápráztatni az embert, amikor még a szelephimbákat is krómozott kivitelben készítették el. Egy szeleppállítást igen szép dolog ezen a gépen: patika tisztaságú a belseje, és minden alkatrészben ott ragyog a kristálytisztaság, mézhez hasonlóan "nyúlós" ricinusolaj, mely csak egyszer kenél végig a motort és alul kicsapódik a salakra! Ezért gyakorlatilag egyetlen szempor vagy korom sincs a szerkezetben. A vázban kialakított olajtartályból parányi szivattyú szállítja az éltető növényolajat a hűtendő, kenendő és tisztítandó helyekre. Az 1,5 l-es tankban tárolt, száznál jóval magasabb oktánszámú alkohol igen magas sűrítési arányt is lehetővé tesz /13-14,5/.

A vázba teherviselő elemként beépített blokkból lánc viszi a nyomatókat a többlamellás, száraz súrlódó tengelykapcsolóhoz, mely sebességváltó nélkül áll kapcsolatban a hátsó kerékkel. A motorkerékpáron fék és érdemleges rugózás nincs! Ilyen gépekkel csak balra lehet kanyarodni, mert a jobb oldali lábtartó olyan mélyen van, hogy jobbba

dőléskor beleszánt a salakba. A motorok a depóban általában így, lábtartóra dőlve állnak.

Mivel ezek a motorok viszonylag olcsók és minden versenyző számára hozzáférhetőek, ezért talán a technikai sportok közül ebben a sportágban tulajdonítható az elért eredmény leginkább a versenyzőnek. Itt ugyanis a szuperkönnyű, titán-ötvetű alkatrészeknél, speciális gumiknál, szervizcsapatnál, vastag pénztárcánál sokkal többet ér a tehetség, az okos taktika, a határozottság és a bátorság. Mivel a versenyek a sportág sajátosságai miatt nem a mecénásokkal folytatott tárgyalásokon, gumigyári alkukon és szerelőműhelyekben dőlnek el, hanem nyílt, egyenes küzdelmekben a nézők szeme előtt, ezért minden

motorellenességnek fityiszt mutatta 8-10 ezer rajongó szokott tolongani a miskolci, vagy a debreceni motorstadionok legszínvonalasabb versenyein.

Bizom benne, hogy a május 10-i VB. futamon is olvasóink közül sokakkal fogunk összefutni majd a nagy nyüzsgésben a depó mellett, ahol együtt csodálhatjuk meg e marokán sportág varázslatos szentélyét, és együtt izgulhatjuk végig a legjobbak küzdelmét! Remélem a távolság nem riaszt vissza senkit, hiszen Miskolc és csodálatos környéke olyan hely, ahová soha nem lehet hiábavaló az ellátogatás, és ahonnan nem lehet "üres kézzel", szép élmények nélkül visszatérni.

-Sanyó Imre-
293. tk.

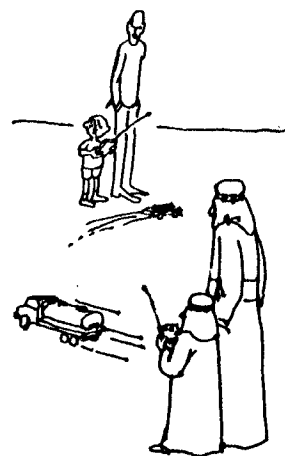
MECSEK, HEGYI VERSENY

Minden eddigit felülmúlóan rangos nemzetközi mezőny gyűlt össze autósportunk vidéki fellegvárában, Pécsen, a negyedszer megrendezésre került Mecseki Hegyi versenyen.

Az előző napi, nagyrészt „vízes” edzésfutatok után vasárnap a versenyzők, rendezők és első sorban a kb. 30 ezer főnyi közönség meglepéssel nyugtázhatta a napsütéses, tavaszi „kiránduló” időt. Szombaton három edzésfutatra került sor, melyek nem hoztak kimagasló eredményeket. Azért látnivaló akadt bőven, bár a zord idő ellenére csak az autóversenyek megszállottjai merészkedtek ki a pálya mellé. Már a rajtlistából is kiderült, hogy alaposan rá kell lépni hazai menőinknek a gázpedálra, ha lépést akarnak tartani a külföldiekkel. A legnagyobb várakozás az osztrák hegyi bajnok Willi Rabl és 400 LE-s Vaillant Porsche-jének bemutatkozását előzte meg. Hasonló érdeklődésre tarthatott számot két forma 2-es torpedó érkezése is.

A „nagyok” mellett ne feledkezzünk meg a szerényebb képességű, de annál népesebb kategóriák ászairól sem. A rendkívül gyors „testre szabott” Forma Easterek népes táborában NDK-beli és Csehszlovák versenyzőket is láthattunk. Eddig magyar versenyeken csak hírből ismertük Vaclav Lin nevét. A tavalyi BBK bajnok ezúttal elfogadta a meghívást, bemutatta különleges képességeit. A két, jóval erősebb motorral szerelt osztrák Forma Ford is alig tudott vele lépést tartani. Az 1300 cm³-es kategóriában a csehszlovák versenyzők, a még mindig rendkívül ütő-

képes Skoda 130 RS-ekkel álltak csatasorba. Az egyik legnépszerűbb kategóriában a BBK Lada-k közül kiemelkedett a Metalex tuningműhely által készített rendkívül erős 1300 cm³-es Lada. A versenyző Petr Krejbič bevallása szerint a motor 140 LE teljesítmény leadására képes. A kicsik között is nagy volt az izgalom. Néhány mérges Trabant érkezett az NDK-ból, melyek hamarosan be is bizonyították, hogy valóban veszélyes ellenfelek számítanak.



KÖZHIR

Nézünk, mi történt a versenyen.

Mikor a Trakik sorban kúztak végig a pályán a hazai közönség némi csalódással vette tudomásul, hogy kedvenceik nem szólhatnak bele az elsőség dolgába. Bódisnak és Podornak ezúttal nem ment. Között Angyási András /AFOR/, Várhegyi Sándor /MÓDOR/ és az NDK-s Klaus Gohlke előtt. Kérpótolta a közönséget a nagy-szerűen autózó pécsi Kardos Lajos szereplése. A rengeteg munkával felkészített speciális Wartburg pályaeautójával, addigi legjobb idejét futva előzte meg a Skodás Vojtech Svobodát. A nap szenzációját a majdnem széria Gruppe 1/B-s 1300 cm³-es Lada-k versenyje jelentette. A rendkívül éles küzdelemben Ranga László a fiatal pécsi versenyző imponáló fölényrel győzött. Ő egyébként „földilását” tekintve Simor Gyula rallye navigátora. Csak a hegyi versenyekre ült át az autó baloldali ülésébe, úgy látszik ott is hasonlóan jó eredményekre képes. Igazán nem veheti senki a szemére, hogy csak díjazni tud. A második helyen Gündisch Gusztáv a Bp. Volán kitérősége végzett. A meglenetésekkategóriájában niémt is ne lenne újabb szenzáció Illosfal Péter harmadik helye. A 21 éves szintén pécsi versenyző élete első hegyi versenyén olyan neveket győzött le, mint Váhrer József a tavalyi verseny győztese, vagy Gündisch Gusztáv a '80-as hegyi bajnok. Sikere, tehetsége mellett a kitérően előkészített autójának is köszönhető. Az 1600-as széria Lada-kat messze meghalozva ért a célba Gert Vent a „mérgehangó” R5 Alpine-ja volánjánál. A BEM Lada-k között a nemzetközi versenyeken edződött válogatott keret tagjai is rajthoz álltak. A már említett Petr Krejebich -féle MTX Lada erőfölényét sajnos a magyarok nem tudták a hazai pálya előnyével ellensúlyozni. Gaál Pál és Szabó Andris géphiba miatt nem szólhattak bele a helyezések alakulásába. Így is nagy párvadalt szurkolhatott végig a két pártra szakadt nézősereg. Két helybéli versenyző Simor Gyula és Gyulyás Imre küzdött egymással. Ezúttal az utóbbi ért fel előbb a célba, és ezzel visszavágott a tavalyi vereségért. Az 1300-as géposztályban az első három helyezett között század másodpercek döntöttek. Az „örökifjú” Cserkuti-féle NSU már a sokadik pilótával a volánjánál ismét nem talált le-

győzőre. Most Gaál József vezette. A második helyre egy magyar pályán először látott Zastava 1300-as érkezett. A szerény külső jól felkészített, nagyon erős motort takart, no és ne feledkezzünk meg a kitérő csehszlovák versenyzőről Viliam Miklikről sem. Nagy Andrásnak a Bp. Volán Skodásának csak a harmadik hely jutott. Őt a csehszlovák matematikáik követték.

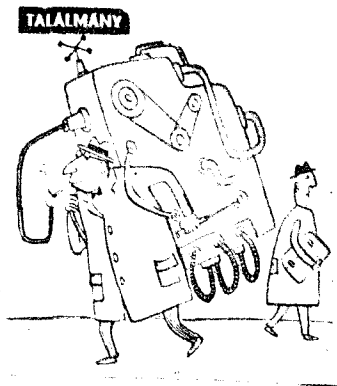
Az 1600-asok között a rallye menő kaposvári Hideg János nem talált legyőzőre. Műanyag karosszériás pálya Lada-jával 10 másodpercet vert az őt követő Balatoni Mihály Renault Alpine-jára. Balatoni futómű hibával „magyarázta” a tetemes különbséget. A kategória legerősebb gépével versenyző Interag-os Kövesi, ezen a versenyen sem tudott eredményt elérni. Sajnos Szabóki a másik BEM-vel műszaki hiba miatt kiállt.

A „nagyok” között Villi Rehl kibaszta Porschéja „erőművét” az egyenesekben volt gyorsabb Cserkuti Öcsinél. Jobb eredményt vártunk a mezőny leg-szebb és legerősebb autójával versenyző Cserkuti fiától. Az Esterék között Asztalos Csaba a legjobb magyarként csak az 5. helyet tudta megszerezni.

A kétüléses sportkocsik kategóriájában ismét összecsapott Kiss Rezső /BMW sella/ és Tóth János /TOJ BMW/. Dodi az első futamban nem egészen egy mp-el maradt el Tóth mögött. A második futamban csaknem 4 mp-et javított, Tóth viszont csak kettőt. Ezúttal Kiss vehette át a győztesnek járó díjat.

A Forma 2-esektől, Kurt Buesstől és Helmuth Achatztól várta mindenki, hogy megdöntsék Mauro Nesti tavaly felállított fantasztikus 2:52:51-es pályacsúcsát. Úgy tűnik ez a csúcs hosszú életű marad. Buesz az első futamban 3:03:34-et futott, Achat pedig fel, sem ért a célig. A második futamban Achat már versenyen kívül csúcskísérletet tett. Sikertelenül. Tizenhat mp-el messze elmaradt a csúcsból.

A rendezők a verseny sikere mellett azért is szurkoltak, hogy a kiküldött FIA ellenőr milyen véleményt alakít ki az 5790 méter hosszú pályáról, a rendezésről, a verseny lebonyolításáról. Nos örömmel közölhetjük, van remény arra, hogy jövőre EB-futamot rendezhessenek a Mecsekben. A pálya megfelel a legszigorúbb előírásoknak is. A rendezők és a nézők is jól vizsgáztak.



Versenyerdekességek a láthatáron!

-május 10. salak egyéni VB.

Középfutam Miskolc

-május 17. salak csapat VB.

Középfutam Debrecen

A salakmotoros VB. középdöntőinek egyes futamait néhány éve hazánkban rendezik meg. E versenyeken az érdeklődők nagy nevekkel /a VB. későbbi helyezettjeivel, esetleg bajnokával/ találkozhatnak.

-május 10. motocross I-II.oszt.OB.

Piliscsév

Piliscsév az Engels térről induló busszal könnyen elérhető. Az igen szép fekvésű, változatos, de nehéz pályán több versenyző új motorral áll rajthoz, s az előjelek szerint nagy küzdelemre van kilátás.

-május 16-17. GOKART OBII. Győr

-május 17. Mini cross Sümeg

Ide figyelj,

↳ karesz!



STEP STAKE MAMOKON

Az autócross bajnokság II. futamát a Miskolcától mintegy 30 km-re fekvő Konok község határában kialakított terepen bonyolították le. A pályát nagyon ötletesen egy már megszüntetett kőbánya közelében jelölték ki, s így egy igen technikás szakasszal telték nehezíteni a versenyzők dolgát. Fokozott erőpróbát jelentett a változó "burkolat". A kisebb-nagyobb kővek után agyagos talajon kellett helytállniuk a speciális, bütykös cross gumikkal felszerelt versenyautóknak. Ez a szakasz is tartogatott meglepetéseket. Néhány versenyzőnek az út szélét jelző gumikkal is meggyűlt a baja.

Az egyetlen csapat jól felkészülve és nagy reményekkel telve érkezett meg a verseny színhelyére. A kötelező formaszabályok után megkezdődött a hivatalos edzés. Az ilyenkor még csak félgázzal autózó versenyzők szinte áthatolhatatlan porfelhőbe burkolóztak, amiből természetesen a nézőknek is jutott. A pálya környékén mindenki egy kis éjszakai égi áldásban reménykedett, ami másnapra pótolta volna a locsolóköcsi hiányát.

Az edzésidők alapján, a papírformának megfelelően, a tavalyi bajnok Darázs Antal és a szentendrei verseny győztese, Szabó Péter került az élre. Kovács Lajos, a BME versenyzője a 14. edzésidőt futotta a több mint 30 induló közül. Másnap délelőtt leh-kor hűvös, szeles időben készülődtek az első futam versenyzői a rajtra. A fohász meghallgatásra talált, az éjszakai csendes eső eltüntette a port, de azért sárdagasztástól sem kellett tartani. Az első előfutamot problémánélkül nyerte Szabó Péter BMW-vel. A második előfutam különösen érdekes volt számunkra, mert ebben indult Kovács Lajos is. Darázsék mögött a második sorból indulhatott. A rajt utáni túlekedést taktikusan elkerülve nem próbált rögtön az élmezőnybe kerülni, hanem fokozatosan, a kínalkozó lehetőségeket

kihasználva előzte ellenfeleit. Sokáig a 6. helyen autózott, majd az utolsó körben a továbbjutást jelentő 5. helyet is sikerült megszereznie. Darázsnak nem jelentett problémát a győzelem. A depóban a mi csapatunknak is akadt dolga. Profi szerelőket meghazudtoló gyorsasággal cserélték ki az első lengéscsillapítókat.

A középfutamban már az elő- illetve a reményfutamokból bekerült, keményebb ellenfelekkel kellett megküzdeni. Lajos látványos előzések árán a 6. helyet szerezte meg, és az utolsó körben a döntőbe jutást jelentő 5. helyet is sikerült megszívnie. Szerencsére most az autó is egyben maradt. Ez is hozzájárult a csapat jó hangulatához. A szokásos rövid "szerviz" után az 1600-as LADA újra harcba indulhatott, ezuttal a döntő futamban.

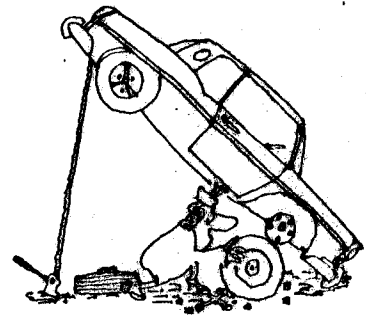
A rajt utáni kavargásban mind Darázs, mind Szabó bennragadt, így az első körökben a két menő merész előzésekkel gyönyörködtette a szép számú közönséget. Lajos, mintha szárnyakat kapott volna, az 5. helyen autózott, amikor a kőbányából kivezető kanyarban a külső íven próbált előzni, de az előtte éppen akkor defektet kapó Kovács II. Wartburgja elzárta az utat. Az ütközés elkerülhetetlen volt. Egy pillanatra azt hittük, hogy számunkra itt a verseny vége. Szerencsére a kocsi kényes futóműve nem sérült meg, így folytathatta a küzdelmet. A balul sikerült ütközés miatt a 8. helyre esett vissza. Az utolsó körben egy helyet még tudott javítani pozícióján, így végeredményben a 7. helyen érkezett célba. Kis szerencsével előrébb is végezhetett volna, de ne legyünk telhetetlenek. Ebben a sportágban már az is szép eredménynek számít, ha a versenyző döntőbe kerül, és a gép kibírja a rendkívüli igénybevételt. Gratulálunk! Kezdetnek nem rossz a 7. hely. Reméljük az első eredményt további szép sikerek fogják követni.

Eredmények:

1. Darázs Antal	Wartburg
2. Tóth Sándor	AUDI-VW
3. Nagy Sándor	LADA 1600
...	
7. Kovács Lajos	LADA 1600



- Na, akkor lemegyünk a kórosma-
lívra felhőre, és mekkor! egy sandivicsot!
- Kórosma lívra felhőre? Miféle sandivicsot!
- Miféle? Azt már kóstolt egy fél nem!



Készítették: Sanyó Izre

Téglás János
Sárközi Tamás
Kökuti Attila
Bánfal Zsolt

OMEGA-'81

A Slip '81 harmadik napján mutatták be az OMEGA új nagylemezét. A bemutató után beszélgettünk Benkő Lászlóval, az OMEGA együttes vezetőjével. Ebből a beszélgetésből szeretnénk most közölni néhány részletet...

R: Milyen változás történt a zenétekben? Egyre csak szerint az új lemez gyökeres változást jelent az OMEGA életében, a mostani lemez némiképp nem hasonlít a régiekhez.

Benkő László: Évek során bizonyos témák, hangszerelei módosulnak, megcsiszolták valók. Aki ilyenkor nem változtat, az kikerül az érdeklődés középpontjából, az emberek számára kezdnek figyelni. Ennek érdekében valunk meg az elmúlt évek nagyon bevált zenési irányzatától, a space rocktól. Az elmúlt három lemez után most valóban újat szeretnénk adni, ennek ellenére az alkati tulajdonságok, a hangszerkezelési jellegzetességek, az úgynevezett OMEGA - sound megváltozik.

R: A lemezeket általában angol nyelven látunk megvilágítani. Miért van ez? Nem jelent az a magyar közönség lebecsülését?

B: Külföldi lemezeinkkel szerződést kötöttünk, ennek megfelelően az egyes lemezeket előre meghatározott időpontokig ki kell adniuk. Az angol nyelvű kiadás így technikailag egyszerűbb, itthon már csak a lemez lemezt szinkronizáljuk. Itthon még a stúdió-körülmények, de hangszeresen, hogy nem rosszabbak, csak mások. Ha a fordítás minőségesebb teszi, változtatunk egy-egy hangon, módosulnak az angol nyelvű gépies fordítás a magyar nyelvű lemez minőségének romlásához ve-

setne, ezért van az, hogy az itthon és a külföldön kiadott lemezek nem teljesen egyformák.

R: Milyen országokban adták már ki az új albumot? Merre turnéztek a külszíjűvőben?

B: Még sehol nem adták ki. A jövő héten jelenik meg Ny.- Európában és az USA-ban. A lemez megjelenésétől számított egy hónapon belül kezdünk színpadon játszani, turnézni.

R: Itthon mikor várható a megjelenése?

B: A pontos megjelenési dátum még bizonytalan, éppen ezért még a nyári magyarországi turné is ismeretlen.

R: Miért van az, hogy mostanában a belföldi sajtó, rádió kevesebbet foglalkozik veletek?

B: Ha itthon van valaki, van rá ideje és lehetősége, hogy nyilatkozzon, de ha valaki nincsen a helyszínen, akkor ugyanezek a feladatok várnak rá egy másik helyszínen, másik országban. Ha foglaltságának is vele, de távol van, nehezen elérhető, foglalkoznak mással.

R: Mi a véleményed az alakuló új együttesekről?

B: Általában figyelem és szemmel tartom az új bandákat akik valahol a felszínre kerülnek, hallattak már magukról, itt - ott fellépnek. Így két perc alatt csak durva értékelést tehetnek, amit nem szívesen tesznek. Csak annyit, hogy rengeteg olyan zenészt látok, akiknek -ha több lehetősége less - komoly jövője van. És nem csak országos viszonylatban érhetnek el sikert, hanem nemzetközi téren is.

R: Külföldön milyen érdeklődés tapasztalható a magyar együttesek iránt?

B: A nevesebb együtteseket számon tartják, figyelemmel kísérik. Rólunk is sokszor esik szó a nagy zenési szaklapokban. A hazai közvéleménynek sok mindentől nincs is tudomása. Ki hallott pl. arról, hogy Dél - Amerikában vagy Afrikában is sikert értek el lemezeink? A szaklapok ezt is figyelemmel kísérik.

R: Néhány éve már a legnagyobb magyarországi koncert az OMEGA augusztus végi Kistadion - beli fellépése. A közönség azonban sokszor úgy érzi, hogy nem tombolhatja ki magát. Mi erről a véleményed?

B: Tényleg sokat panaszkodnak a rendőrségre. De a rendőrség úgy viselkedik, azt csinálja, amilyen instrukciókat kap. Kettőnk között áll a rendező szerv, ő irányítja a rendfenntartást. Ez lenne az egyetlen feladatuk, de ők még soha, semmiért nem vállaltak felelősséget. Ezt a munkamegosztást helytelennek tartom. Én csinálnék az előadást, én fizetek rá /a

Kistadion - beli koncertek mindig ráfizetések/, én vállalom a felelősséget, ők meg beszürik a pénzt. Az nem egy nagy dolog, hogy felírják: rendente az ORI. Ez az egyetlen, amit csinálnak. A balatoni előadásokon sokszor sikerült több önműködésigot kivívni, a rendőrkapitány segítségével. Az előadás előtt megbeszéltük, hogy mi a teendőjük. Én mondtam, hogy hagyják, addig hagyják, míg úgy érzik, hogy nem borul fel a rend. Aki tombol az tomboljon, ha valaki üveget vesz elő, vagy verekedni kezd, azt le kell szerezni, ki kell dobni!

R: Varga Róbert 101.tk.

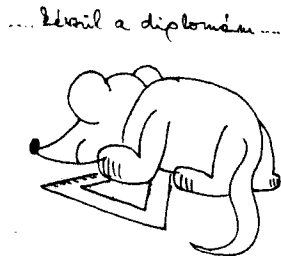
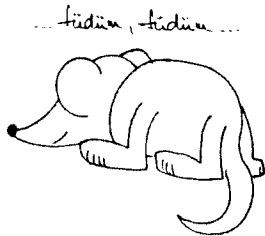


Zenés ébresztő

Megkérdezték egy egyetemi oktatót:

- Mit keres a kk-án? Mire azt válaszolta:

- Egy csomót!



X KERAVILL Ajándéka

A Mórics Zsigmond körtéri lemezbolt ki-
rakatában kis tábla díszelég:

"A Keravill ajándéka anyák napjára:
ENGEDMÉNYES VÁSÁR

90 Ft 45 Ft

NEOTON

Kati és a Kerek Perec

Hobo Blues Band

V' MOTOROCK

Karda Beáta "

Nem akarok itt most moralizálni a le-
értékelt szeretetről, nem akarok messze-
menő következtetéseket levonni.

Támadt egy idéetlen gondolatom, és azzal
átszadostam a következőképpen:

"Kb. este tíz óra. Anyám /szül. 1930/
az extázis utolsó villanásaival szemébe
jön haza és lelkesen kiáltja:

-Szédületes jó volt a Hobo! Hogy mit
összemozgott a koncerten!

Ezek után letépi magáról a csövi szere-
lést, és bevonul a fürdőszobába, hogy le-
mossa hajáról a zsírt, amit a koncert e-
lőtt gondosan felkent magára. Amikor ki-
jön a fürdőszobából, haja már művészi hul-
lámokat vet, szeme, szája kifestve, kör-
me lilára lakkozva.

"Nem láttad a sötétlila selyemblúzo-
mat? Nem láttam, de ő persze azért meg-
találja. Megtalálja a fehér csíkkal ol-
dalvarrott farmerral és az egyen fehér
tornacipővel együtt. Mire feleszmélek,
már az ezüstösen csillogó pufók anorák
is rajta van, és az ajtóból szól vissza:

- Az asztalodra odatettem egy ragasztót,
reggel vidd át a szomszédék Lacikájának,
mert az iskolában kell majd neki. Egyéb-
ként díszibe mentem, majd jövök! Na pá,
pulikám! - Ezután már csak az ajtó csapó-
dik be. Csend van. Eszembe jut, hogy dél-
előtt láttam ezt a kirakatot. Azt hiszem,
veszek anyámnak két lemezt. Egy Hobot és
mondjuk egy NEOTON-t. Ugyis a "Maraton"-t
meg a "Ki vagyok én"-t dúdolgatja fel-
váltva "

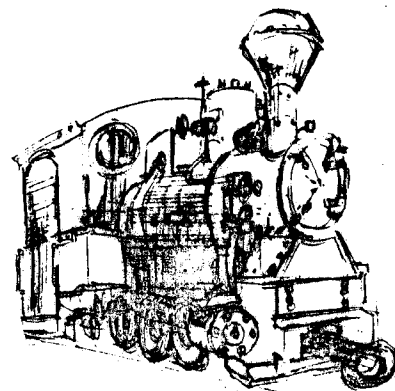
Ennyi csak. Illetve még annyi - az
igazságosság érdekében -, hogy 70 helyett
35 Ft-ért adják a Varietas Delectat című
lemezt, valamint Vas István verseit és
Kodály néhány művét is.

Pillanatkép 1981.IV.29.

A melósok vitáznak
Nagyhangon vitáznak
Valamin,
Az ki tapasztaltabb
Bölcsen kimondja;
Az "igazat",
Szemben egy nő, ki
Bájos akar lenni
Srácért hajt, —
Pincérnő bájosan
Hideg mosolyával
Pénzért hajt, —
Érdekes emberek
Ha csak tehetik
"Szerelmesek"

Míg e srác itt van
Néz felém kacéran
A "kis" nő,
A srác ha elvonul
Szemlesütve bambul
A "nagy" nő

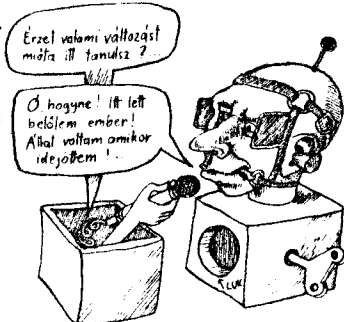
Pax



Meghívó

A BME Járműgépészeti Intézet (J. ép.) előcsarnokában
George Stephenson
születésének 200. évfordulójára alkalmából
a BME Központi Könyvtár és az Intézet emlékkiállítását rendez
címvel.
"A GOZVASÚT TÖRTÉNETE"
A kiállítást 1981. május 5-én (kedden) 12 órakor nyitja meg dr. Lévai Zoltán
egyetemi tanár, a Közlekedésmérnöki Kar dékánja.

Belléjárás meghívók a Dékáni Hivatal-
ban és Kerekes Gyulánál /Mária u. 12-es
szoba/ kaphatók 10 Ft-os áron!



<p>BUDAPEST UNIVERSITÁS TECHNICA 1782</p>	<p>Kiadja: A BME és a KÖZLEKEDÉS- MÉRNÖKI KAR KISZ VEZETŐSÉGE</p>
	<p>Felelős kiadó: dr. Bulla Miklós Felelős szerk.: Illés Gábor Főszerkesztő: Csereki György KÉSZITETTÉK: Madányi E. Bánfalvi Zs. Béke F. Dalmadi Gy. Hamula B. Held I. Kerekes Gy. Kirilly K. Sanyó I. Sárközi T. Szabó L. Téglás J.</p>
<p>Készült a BME sokszorosító üzemében, a 31437 számú megrendelés alapján. Sokszorosítás vezető: MISZORI SÁNDOR</p>	

- Sz. -

KÖZHIR