

KÖZHIR



1981. II. 11. A KÖZLEKEDÉSMÉRNÖKI KAR KISZ SZERVEZETÉNEK LAPJA XII. félév. 5. szám.

Örömmel olvastam a KözHír második és harmadik számában megjelenő vitát, mely valós, élő problémáink körül bontakozott ki. Saját véleményem közzétételével az egyetemisták munkához való viszonyának tisztázása kapcsán elhangzott gondolatokat szeretném a magam módján továbbgördíteni. E viszony tisztázásának, valamint a kétkezi munka lényege megragadásának kísérlete végigvonul mind a /nem vitaindító, hanem/ vitára okot adó Dorozsmai Károly-féle cikkeken, mind az erre reagá-

lón sikerült nem annyira a munka, mint inkább a kényszermunka egyik jellemző vonását megragadni. Az ugyanis nem "igazán jól-szervezett", ha "művelője kedvét leli benne". Ez alapján, ha választanom kéne, hogy a munkát vagy a kényszermunkát jellemzi-e jobban az, hogy túlzás a nevének nevezni ha művelője kedvét leli benne, akkor én inkább a kényszermunkára adnám a voksom. Erre a jól eltalált definícióra épülő megállapítások így persze elég hátborzongatóra sikeredtek.

kétkezi munkát elvégezzem, akkor kitalálunk rá egy jó gépet, s máris van, ami dolgozzon. Hol tartanánk most, ha olyan emberekkel lennénk körülveve, mint a cikk írója, aki csupán mellődöngetéssel, és buta trógerolással akar egy osztály nélküli társadalmat felépíteni. Lehet, hogy ez menne, de akkor úgy hívnák ezt, hogy ösközösség!" Eddig az idézet.

Nem részben, hanem homlokegyenesen ellenkezik a véleményem azzal, hogy a kétkezi munkát "le

MI AZ A

KÉTKEZES

MUNKÁ?

ló Illés Gábor véleménynyilvánításán. Ezekhez azért szeretném hozzáfűzni mondandómat, mert e nagyon fontos kérdést az én szemszögemből a szerkesztőség állásfoglalása után sem érzem a "helyére téve".

D. K. évfolyamtársam cikkének tartalmáról a KözHír harmadik számában többen elmondták véleményüket /amelyekkel egyetértetek/, így D. K. -nak csak a témához való közeledésmódjára szeretnék rávilágítani. Mark Twain írásait sajnos nem ismerem alaposan, de úgy gondolom, hogy egy olyan alapvető közgazdasági kategória, mint a munka érdemi jellemzése során inkább célravezető lenne közgazdasággal, de mindenképpen valamilyen társadalomtudománnyal foglalkozók véleményére támaszkodni.

"Mark Twain írja valahol, hogy a szellemi munkát túlzás munkának nevezni, hisz többnyire a művelője kedvét leli benne, a bérezése mégis magasabb, mint a kétkezi munkájé, amelyben pedig /leszámítva a kevés kivételt/ egyszerűen képtelenség érdekeset látni." írja D. K..

Végül is D. K. -nak az idézet alapján /nem kis kreativitással/

Több ponton nem értek egyet Illés Gábornak szerkesztőtársai nevében D. K. cikkére reagáló írásával sem, de különösen nem annak egyik bekezdése mondanivalójával.

"Azzal teljesen egyetértetek, hogy a kétkezi munkát le kell nézni. De ez nem olyan egyszerű, s nem lehet azt mondani, hogy akkor én "egy elkülönült, sznob", értelmiségi vagyok. Én úgy érzem, hogy ennek nagyon sok szerepe volt, és van az emberi fejlődésben. Mert ha nincs, aki egy nehéz

kell nézni". Ennek az értékítéletnek van egy elkerülhetetlen vonzata, amely explicit módon nem fogalmazódik ugyan meg, de e vélemény mögött szükségszerűen meghúzódik: ez pedig az, hogy I.G. az értelemből lenézendő munkát végző embereket is hasonló, vegyes érzelmekkel ítéli meg.

Nekem mások a benyomásaim a kétkezi munkáról. Egy parasztszeker szalmával való megrakása igazán kétkezi munka, a hatalmas szalmakocsa felépítése azonban mégsem elronthatatlanul könnyű feladat. Nem csodálattal, áhitattal, de a határozott elismerés érzésével néztem mindig az egész utat elfoglaló rázkódó, döcögő, rakományától terhes, parasztszekeret, melyről nem borult le a "mű", sőt építőjének még volt is mersze a tetejébe ülni.

Építkezésnél ástam már gödört, és buta tróger felülmúló változatossággal káromkodtam, amikor beomlott az oldala. Önkéntelenül elfogott az összehasonlítás fanyar érzése az utcánkban csakánnyal, lapáttal ásott két méter mély gödör láttán: vajon tudnék-e még egy utolsót, ha mégoly kurtát is káromkodni, ha ez ráomlana!

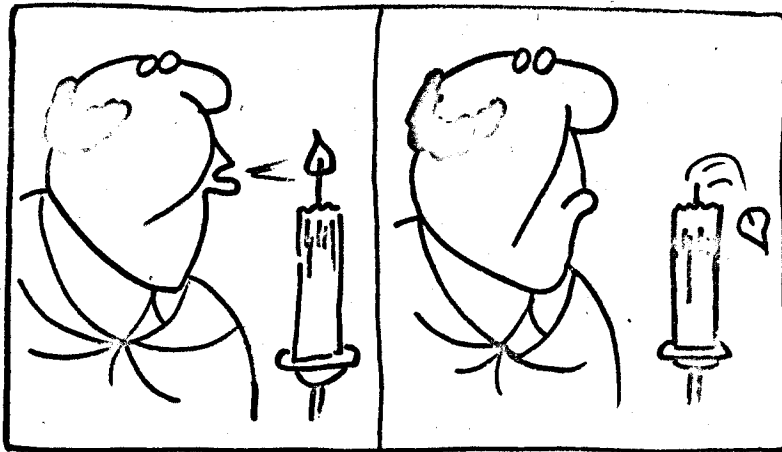


REVANS

folyt. a 2. oldalon

folyt. az első oldalról

Ha három ember egy ormótlan vasdarabot akar arrébbcipelni, és csak a két kezét óhajtja igénybevenni, letevéskor a vas alatt maradhat 2-3 pár kéz vagy láb. Ha más nem is, ez a határozottan érzékelhető fizikai tény újra és újra mély gondolatokra ösztökéli a beszorult végtagok lilafejű tulajdonosait. Gyűgőseimmel oda akarok kilyukadni, hogy bárhogy nézem is a kétkézi munkák sokaságát, tűvé téve még a buta trógerolások körét is, nem tudok olyat találni, amely végzéséhez pusztán a test, netán a két kéz elegendő lenne.



Tisztelt Szerkesztőség!

Ma Magyarországon nemcsak hogy kétkezi, de fizikailag rendkívül megerőltető, gépiesen egyhangú, sőt egészségre ártalmas és igen veszélyes munkát is végeznek. S ezeket kivétel nélkül súlyos hiába lenézni! A munka, mely a megszerzett tudásunk felhasználásának módja, és alkotó, életvitelszerűség-letet is jelentő tevékenység, azonban elsősorban és mindenki számára /bármilyen furcsán hangzik is/ a LÉTFENNTARTÁS ESZKÖZE, s mint ilyen formájától, nehézségtől és jellegétől függetlenül nem lenézendő, hanem tisztelni való dolog! Remélem, ebből azért kitűnik, hogy nem tartom célomnak a "melldőngtetést" és nincs szent célkitűzéseim között a kétkézi munka ösközösségig vezető széleskörű visszazervezése sem.

Egyet azonban világosan kell látni: "az emberi fejlődésben" sem a kétkézi munka lenézésének /mint az I. G. idézett harmadik mondatából kitézik/, sem a másik szubjektív végletnek, a ma-

gukba szállt emberek jóakarátának nem volt jelentősége. Az elismert tétel, hogy a történelem mozgatórugóit nem az eszmék, hitek, vélemények harcában, esetleg emberek akaratában és tehetségében, netán az erőszakban kell keresni, hanem a termelés fejlődésében. A termelőerők fejlődése pedig szintén nem emberek jó vagy rossz indulatának, pozitív vagy negatív véleményének a függvénye, hanem a kényszerítő erővel ható gazdasági tényezők hatására, nem szubjektív vonásaik, hanem jól megfontolt ÉRDEKEIK ÁLTAL BEHATÁROLTAN cselekvő emberek tevékenységének eredménye!

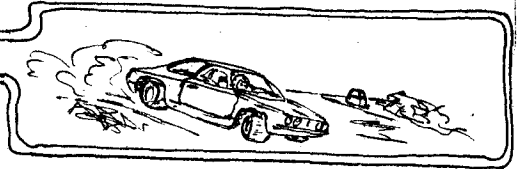
Tehát az idézet 3. mondata a szubjektum jelentőségét erősen eltúlozza, ennek következménye, a 4. mondat pedig véleményem szerint szármalás illuzió. Ugyanis nem azon a ponton kezdenek el a kétkézi munka gépi munkával való helyettesítésén gondolkodni amikor azt valaki először lenézi, hanem amikor arról valaki először /ha papíron is de/ bebizonyítja, hogy gépi munkával gazdaságosan helyettesíthető! /Micsoda különbség! És nem abban a pillanatban fog az a gyakorlatban helyettesítődni, amikor valaki kitalál rá egy jó gépet, ami máris dolgozhat, hanem akkor amikor beigazolódnak, hogy a tervezés és gyártás /vagy beszerzés/ valamint üzemeltetés költségeit és körülményeit összehasonlítva az elért új eredménnyel /Ami nem a gépen termelhető maximális árutömeg, hanem a konkrét helyzetben és a pillanatnyi áron a piac igényei szerinti mennyiségben értékesíthető áruk értéke./ a gépesítés gazdaságosabbnak mutatkozik. Ha az elkép-

zeléseket a végeredmény nem igazolja, még a megvásárolt új gép mellett is a kézi munka fenntartásához fűződhet a gyártó természetes gazdasági érdeke. A kételkedők megtekinthetik a szelepszár-egyengető és szeleptányér készre-munkáló automata mellett dolgozó kézi egyengetőket és az esztergályosokat, a Magyar Acél Művek angyal földi gyáregységében. Nem azt állítom, hogy ez egy kívánatos állapot, egy jól sikerült beruházás, de azt igen, hogy ilyen piaci lehetőségek mellett ez még mindig gazdaságosabb, mint üzemeltetni is a gépet. Más kérdés, hogy viszont gazdaságtalanabb annál, mintha meg sem vették volna! Ezen a kiragadott példán nem akarok feltételes módban /ráadásul kívülről és utólag/ tovább okoskodni.

Végére is, a gazdasági fejlettségi szintünk miatt, és egyéb kényszerítő körülmények eredményeként még nem ritka kétkezi munkára nem lenézéssel nézek. Mivel ezen munkáknak egy jelentős része nem, vagy csak igen drágán gépesíthető, ha szükséges, akkor magasan megfizetik. Ezért ilyen munkák végzésére más kevésbé jól fizetett /de esetleg magasabb képzettséget igénylő/ szakmákban dolgozó emberek is vállalkoznak, sokszor időlegesen, égető anyagi problémáik ezúton való megoldásában bizva. Emiatt az e fajta munkák végzőit sem kizárólag úgy kell elképzelni, mint aki ebben a munkakörben mozgatja meg szellemi képességeinek maximumát, következésképp másra nem is alkalmas, mert nem biztos, hogy ez a jellemző.

Azért adtam közre gondolataimat, mert bízom benne, hogy a Közhiben kiéleződő vitánkkal, még meredeken ellentmondó véleményeink megütöztetésével is közelebb segítjük egymást a gazdasági életünk problémáinak reális megítéléséhez, és a közöttük való könnyebb eligazodáshoz. Végezetül szeretnék őszinte köszönetet mondani a Szerkesztőségnek azért, hogy állásfoglalásához következetesen tartva magát, készségesen segített még az Övével szembe- szökően ellentmondó véleményem leközlésében is!

-Sanyó Imre-
293.tk.



AUTOCROSS

Ebben az évben rendeznek elsőszőr magyar bajnokságot auto-crossban. Az első bajnoki futam március 22-én Szentendrén lesz.

A verseny tervezett időbeosztása: március 21-én 11.00-13.00-ig szabad edzés; 13.00-tól kötelező edzés; március 22-én 9.00-tól verseny.

A versenypálya megközelítése: Budapesttől Szentendréig HÉV-vel a végállomásig, innen pedig busszal Izbég felé.

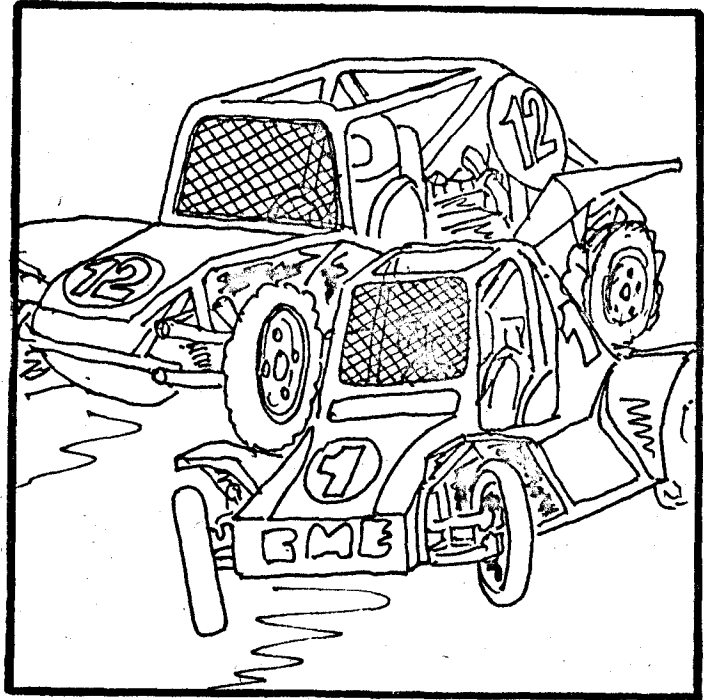
A szabályzat külön rendelkezik a lebonyolítás rendjéről, és ez a következő: Az indulók számától függően 3-4 selejtező futamot tartanak, melyekből az első 4-5 jut tovább a középfutamba. Akiknek direkt ágon nem sikerül a továbbjutás, a reményfutamon még egy lehetőséget kapnak a továbbjutásra. A középfutamok legjobbjai mérik össze erejüket a döntőben. Az értékelés két kategóriában történik /1300 ccm alatt és 1300 ccm felett/, és az abszolút sorrendet is felállítják.

Ez a verseny különös figyelmet érdemel már csak azért is, mert a téli pihenő alatt szünetelt új autók most fognak először bemutatkozni.

Kíváncsian várjuk az egyetemi szakosztály két versenyzőjének bemutatkozását. Kovács Lajos az előző évben futott vázba egy saját tuningolású 1600 ccm-es motort épített. Ő a tavalyi versenyeken már indult. Tapasztalatait, no és a keményebb motor erejét felhasználva szeretne az élmezőnyben végezni Szentendrén.

A Kőkuti Attila és Varga Tibor által épített Wartburg-motoros autóval Attila elsősorban tapasztalatszerzés céljából indul az 1300 ccm alatti kategóriában. A szentendrei

lesz az első versenye. A szűkös anyagi lehetőségek mellett nagy lelkesedéssel és rengeteg munkával készült autók reméljük, meghozzák a várt sikereket. Szeretnénk, ha versenyzőink nem maradnának szurkolótábor nélkül! Igazi show-t és furcsa, egyéni ötletekkel épített konstrukciókat láthat az, aki kimegy a versenyre. Aki kedvence diadala feletti örömet, vagy kudarcra miatti bánatát sikerrel és virslivel akarja elfojtani, erre is meglesz a lehetősége.



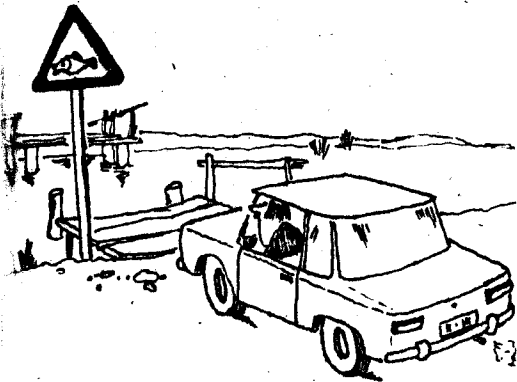
Örömmel értesítjük egyetemünk minden autósportot kedvelő hallgatóját és dolgozóját, hogy ezen a héten tartja alakuló gyűlését a BME MHSZ Közlekedéstechnikai Klub Autócross Szakosztálya. A szakosztálynak bárki tagja lehet. Minden érdeklődőt szeretettel várunk. A gyűlés pontos helyét és idejét plakátokon közöljük.

FIGYELEM!

A Münnich Kollégiumban március 16-tól közlekedési szakhét lesz. A rendezvények közül kettőre szeretnénk felhívni a figyelmét az autósport kedvelőinek.

17-én kedden este 17 órától a kollégium vendége lesz Cserkúti József, valószínűleg autóversenyfilmek vetítésére is sor fog kerülni.

Szerdán 19 órától pedig motoros versenyfilmek vetítése lesz.



MOTOCROSS VERSENYNAPTAR 1981.

- I.-II. oszt. Országos Bajnokság
- I. ford. ápr. 19. Kiskunlacháza
OB I.+autocross
 - II. " ápr. 26. Kaposvár
OB I.-II.
 - III. " máj. 10. Piliscsév
OB I.-II.+nemzetközi
 - IV. " jún. 7. Nagykanizsa
OB I.-II.
 - V. " jún. 14. Ajka
OB I.-II.
 - VI. " szept. 6. Ajka
OB I.-megh. II.
 - VII. " szept. 13. Nagykanizsa
OB I.-megh. II.
 - VIII. " szept. 20. Szeged
OB I.-II.

Moto-cross Csapatbajnokság

- I. " júl. 12. Piliscsév
- II. " szept. 27. "
- III. " okt. 11. Kaposvár

III. oszt. Országos Bajnokság

- I. " ápr. 5. Honor
- II. " máj. 2. Kup
- III. " máj. 31. Dány
- IV. " jún. 21. Cegléd
- V. " aug. 9. Tápióbricske

I.o. Moto-Cross versenyek/250-500/

- 1. Nemzetk. máj. 24. Kiskunlacháza
- 2. " jún. 28. Kaposvár
- 3. " júl. 5. Kiskunlacháza

Egyéb Mini-Cross versenyek

- 1. Megh. ápr. 19. Szabadbattyán
- 2. " máj. 17. Sümeg
- 3. " júl. 26. Szekszárd
- 4. " aug. 23. Sárszentmihály
- 5. " nov. 1. Cegléd

BBK versenyek /250/

- 1. máj. 1. PL
- 2. máj. 17. CS
- 3. máj. 24. H Kiskunlacháza
- 4. júl. 26. R
- 5. aug. 1. BG
- 6. aug. 16. SU
- 7. aug. 23. NDK

Salakmotor versenyajánlás

- III. 22. OCSB I. ford.
Szeged-Miskolc
Debrecen-Nyíregyháza
- III. 29. OCSB II. ford.
Nyíregyháza-Szeged
Miskolc-Debrecen
- IV. 4. H - NDK Miskolc
- IV. 12. OCSB III. ford.
Gyula- Debrecen
Miskolc-Nyíregyháza

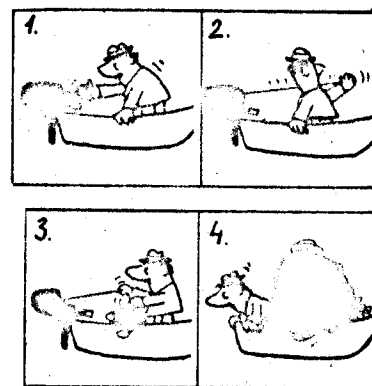
- IV. 19. OCSB IV. ford.
Debrecen-Miskolc
Szeged-Nyíregyháza
- V. 10. VB Egyéni Miskolc
- V. 17. VB Csapat Debrecen
- VI. 27-28. BBK futam Nyíregyháza
Szeged
- VII. 9. OB Páros I. ford.
Miskolc
- VII. 19. OCSB V. ford.
Miskolc-Szeged
Nyíregyháza-Debrecen
- VIII. 2. OCSB VI. ford.
Debrecen-Szeged
Nyíregyháza-Miskolc
- VIII. 22-23. GRAND PRIX Miskolc
- IX. 12. OB I. Egyéni Miskolc
- IX. 13. OB I. Egyéni Miskolc

Lassan kezd teljessé válni az első számunkban megígért versenynaptár. Most közöljük a moto-cross, a salak és a motorcsónak versenynaptárakat. A motoreporthoz csak annyit, hogy nálunk nem rendeznek hivatalosan gyorsasági versenyt, ezért nem szerepelnek a versenynaptárban. Azok amik mégis megrendezésre kerülnek „csak” házi versenyek lesznek. Ezekről a későbbiekben még megpróbálunk részletesebb információkat beszerezni. Szeretnénk viszont föl hívni a figyelmeteket egy olyan versenyágra, amit talán máltánytalanul mellőznek a technikai sportok szerelmesei. /Legalább is itt az egyetemen. / Nevezetesen a motorcsónak sportról van szó.

Érdemes odafigyelni rá, hiszen már a versenynaptárból is kiderül, hogy gondosan, precízen megrendezett versenysorozatról van szó. Mind a budapestiek, mind a vidékiek könnyen eljuthatnak egy-egy versenyre, hiszen a területi fölosztásból következőleg a Duna és a Tisza mellett nagyon sok versenyt rendeznek, különböző helyeken. A versenyek nagyon sok látványosságot ígérnek, hiszen nagyon sok nemzetközi híró és nemzetközi versenyeken is eredményesen szereplő versenyzője van a magyarországi motorcsónak sportnak. Azt hiszen, elég ha csak Fröhlich József, Illy Zoltán vagy Berencz Béla nevét említem. Kedvcsinálónak álljon itt néhány magyar rekord: 850 ccm. sporthajó kategóriában Fröhlich 135,84 km/órás sebességet ért el 1979-ben.

Börzeai Ottó 1977-ben 152,86 km/órás sebességet ért el 500 ccm-es síkló-hajójával.

Ezek után lássuk a versenynaptárakat:



**MAGYAR MOTORCSÓNAK SZÖVETSÉG
1981. évi VERSENYNAPTÁRA**

Edzések:

- 1. ellenőrző edzés IV. 25-26.
Dunavarsány
- 2. ellenőrző edzés V. 3.
Dunavarsány
- 3. Formában tartó edzés VIII. 9.
Dunavarsány

Országos egyéni gyorsasági bajnokság síkló és sporthajók részére:

- Első minősítő országos bajnoki pontszerző verseny V. 8-9-10.
Baja
- /V. 9. OB, V. 10. BBK /
- Második minősítő országos bajnoki pontszerző verseny VIII. 15-16.
Szeged

Országos Egyéni megbízhatósági Bajnokság sporthajók részére:

- A. Középdunai terület
- I. csoport
- a/ első forduló V. 23. Visegrád
- b/ második ford. V. 24. Visegrád



II. csoport

- a/ első forduló VII.18. Bp-Vác-Bp
- b/ második ford. VII.19. Bp-Vác-Bp

III. csoport

B. Alsódunai terület

I. csoport

- a/ első forduló VI.20. Baja
- b/ második ford. VI.21. Baja

II. csoport

- a/ első forduló VI.27. Mohács
- b/ második ford. VI.28. Mohács

III. csoport

- a/ első forduló VIII.20. Dunaújváros
- b/ második ford. VIII.20. Dunaújváros

C. Alsótiszai terület

- a/ első forduló VII.11. Szeged
- b/ második ford. VII.12. Szeged

D. Felsőtiszai terület

- a/ első forduló VIII.1. Sárospatak
- b/ második ford. VIII.2. Sárospatak

E. Országos Egyéni Megbízhatósági

Országos Döntő

- a/ első forduló VIII.29. Visegrád
- b/ második ford. VIII.30. Visegrád

A versenynaptárban a rendező egyesületeket nem tüntettük fel.

MECSEK RALLYE

előzetes

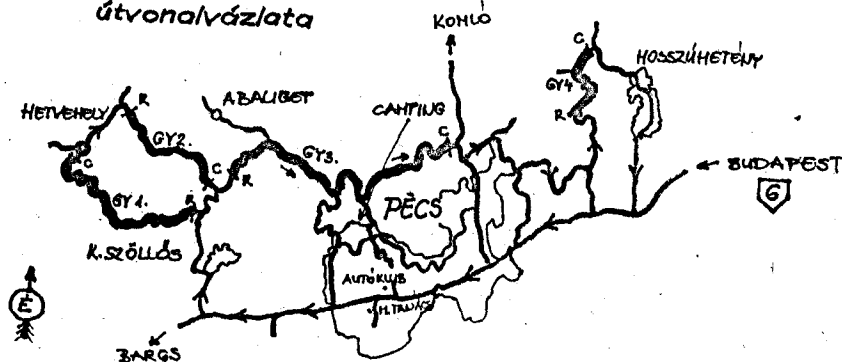
A Magyar Autóklub Baranya megyei szervezete 1981. március 21-22. között rendezi meg Péceett a XIV. Mecsek Rallye-t, mely a rallye I. és a rallye II. Országos Bajnokság nyitó futama lesz. Előzetesünkben

A Mecsek Rallye a rövidtávú versenyek közé tartozik. A rallye I. mezőnyének 470 km-t kell megtenni, amit 20 gyorsasági szakasz fűszerez. Összesen 195 km hosszan lehet tövig nyomni a gázipedált.

A rallye II. versenyzői előtt 188 km áll, ebből 78 km a gyorsaságik összetávja. 8 zárt szakaszt kell eredményesen abszolválni annak, aki el akar érni a célig. Az energiatakarékosság a technikai sportok művelőit is arra kényszerítette, hogy szorosabbra húzzák azt a bizonyos nadrágszíjat. Az „olcsó”

14. MECSEK RALLYE

útvonalvázlata



tájékoztatást, útbaigazítást szeretnénk adni azoknak, akik esetleg közelebbi szemlélői, szurkolói szeretnének lenni ennek a versenynek. Néhány szót arról, hogy mit, hol és mikor lehet megtalálni. Műszaki gépváltást: Pécs, Jókai u. 35. Megyei Tanács parkolója március 21. szombat 7-12 óráig. Parc ferme /kötelező zárt parkoló/ ugyanitt.

Rajt: Pécs, Jókai u. 35. márc. 21. szombat. Rallye II. 15 órától
Rallye I. 19 órától

Cél: Pécs, Citrom u. autóparkoló /Autóklub/

Az első autó várható érkezése:

Rallye II. 18.40

Rallye I. márc. 22. 4.10

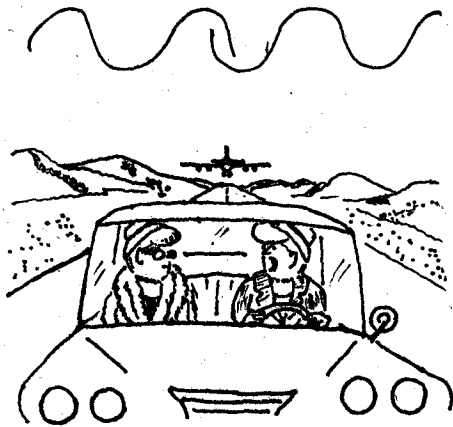
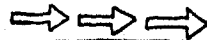
Rallye I.-ben hengerűrtartalomtól függően 7, a rallye II.-ben 4 kategóriában küzdenek a versenyzők.

A rallye versenyzés NB II.-jébe tartozó párosok csak szocialista gyártmányú, néhány apróbb változtatástól eltekintve széria autókkal indulhatnak. A gyengébb teljesítményű gépek ellenére a közönség sokszor nagyobb küzdelmet láthat itt, mint a menők között. Az egyforma autók miatt a vezetési tudás dominál.

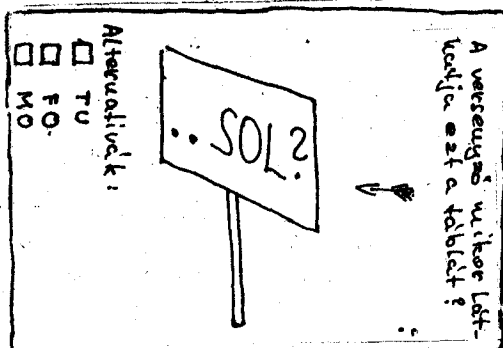
rally mintaversenye lesz az idei Mecsek. Néhány éve a versenytáv is sokkal hosszabb volt, de csak 6-8 gyorsasági rendeztek, amelyek rendszerint mind különbözőek voltak. Így az útvonal nagy részét a forgalomban kellett tölteni. A verseny sava-borsát jelentő, és a sorrend szempontjából döntő gyorsasági szakaszok csak ritka csemegének számítottak.

A tavalyi, jól bevált módezert továbbfejlesztve a rendezők még kisebb területre koncentrálták a versenyt. A mezőny kb 20 km-nél messzebb sehol sem távolodik el Pécstől. Azt hiszem, felesleges megemlíteni, hogy ez a nézők szempontjából sem lényegtelen. A pálya egy 94 km-es kör, amely négy speciál szakaszt foglal magában, amit a rallye II. mezőnyének kétszer, a rallye I.-nek ötször kell teljesítenie. Egy kör 110 perc, tehát az útvonal bármely pontján nonstop műsor látható szombat délutántól vasárnap hajnalig.

Aki elhatározza, hogy megnézi a versenyt, annak elsősorban a gyorsaságik mellé érdemes letelepednie. Ejtsünk néhány szót ezekről a szakaszokról is:



Te érted ezt drágám? Egy lélek sem jár ezen a gyönyörű egyenes úton.



KÖZHIR

1. Kővágószőlős /Petőc-tető/ -Hetvehely 10 km jóniőségű aszfalt út, gyors tempós szakasz. Az előző években nem szerepelt gyorsasági szakaszként.

2. Nyáras völgy- IV üzemi út, 4,5 km. A pálya első része rossz minőségű keskeny aszfalt út, melyet egy murvás, gödrös makadám vált föl. Ez az elmúlt évi versenyen először beiktatott szakasz okozta a legnagyobb vitát. Egyesek szerint a murvás rész hatalmas gödreivel, pocolyáival inkább harcokocsiknak való terep. A versenyzők egy része irreálisnak tartotta ezt az autótörő szakaszt. Ennek ellenére idén is szerepel a műsorban. Aki végig akar érní, az ezen a szakaszon kíméli a gépét.

3. IV -es üzem - Árpádtető, 17 km. A verseny leghosszabb gyorsaságija. Az út első része murvás üzemi út. Közelebbit sajnos nem tudunk róla. Ez a szakasz is először szerepel a Mecsek rallye műsorában. A hozzá kapcsolódó beton út viszont már hagyományosan része a versenynek. Jó, illetve közepes minőségű széles út. Nagyon technikás, gyors, sok kanyarral tűzdelt útszakasz. Pécshez ez van a legközelebb, a városból könnyen megközelíthető. Ha egyáltalán tippelni lehet, hogy hol dől el a verseny, mi erre a szakaszra tippelnénk. Megközelíthető: a 31-es busszal a végállomásig, onnan gyalog kb. 1,5 km Árpádtető.

4. Petőfi-bánya - Zolák-tető, 7,5 km. Jó minőségű széles aszfaltburkolattal ellátott út, melynek nagy része emelkedik. Gyors szakasz, helyenként hosszú egyenesekkel. A városból könnyen elérhető. A 14-es busszal a végállomásig kell utazni.

Végül néhány jótanácsot szeretnénk adni azoknak, akik először fognak közelről végignézni egy versenyt. A régi rajongóknak már természetesen tünhetnek tanácsaink, amiért elnézést kérünk tőlük.

A gyorsaságikon mindig ezámítani kell kisodródó autóra. Bármilyen jól belátjuk az utat, soha ne álljunk a kanyar külső ívére, csak ha több méterrel az út szintje fölötti partoldalon tudunk elhelyezkedni. Ne nehezítsük meg a versenyzők dolgát azzal, hogy még ránk is kell fi-

gyelniük. Izgalmas dolog a száguldó versenyautók fotózása. Szeretnénk felhívni a fotósok figyelmét arra, hogy újszaka a váratlanul szemből föl villanó vaku erős fénye elvakíthatja a versenyzőket.

* * *

Az ODD QUATTRO

Az 1981-es rallye VB legnagyobb esélyesének számít az Audi gyár legújabb modellje, a Quattro. Kivételesen jó tulajdonságokkal rendelkező versenyautó, ezért érdemes jobban megismerkedni vele.

Kezdjük a motornál. Az autó elejében egy öthengeres soros motor 310 LE-t ad le 6000 l/perc-es fordulaton, a KKK turbófeltöltő segítségével. A motorba egy fordulatszám-szabályzó van beépítve, amely 7000 l/perc-ig engedí felpörögni. Sűrítési arány 7:1. A maximális nyomaték 420 Nm 3250-es fordulaton. Rendkívül rugalmas a motor, ez első sorban a feltöltő érdeme. Az üzemanyagellátásról egy DVG. versenybefecskendező gondoskodik.

Az autó jellegzetessége, amiről a nevét is kapta, az összerék meghajtás. Ez az a műszaki újítás, amivel kiemelkedik a mezőnyből. A plusz szerelvények megnövelik az autó súlyát, de ezt műanyagok és könnyűfémek alkalmazásával csökkenteni lehet. A karosszéria nagy része is könnyű anyagokból készül, így az autó 1190 kg-ot nyom. A három összesen 120 l-es biztonsági benzintartály a hátsó részében kapott helyet. A fékrendszerhez hűtőbordás könnyűfém tárcsafékek és hidraulikus fékerőszabályzó tartozik. Az LM keréktárcsák is alu ötvözetből készültek, melyekre 205/60 VR15-ös abroncsok kerültek.

A két differenciálmű közül a hátsó sperr rendszerű 75%-os zárással. Három féle áttétel választható a terepviszonyoknak és a megkívánt maximális sebességnek megfelelően. /4,11:1, 4,55:1, 4,87:1/ Így a maximális sebesség 175 és 255 km/h között változhat.

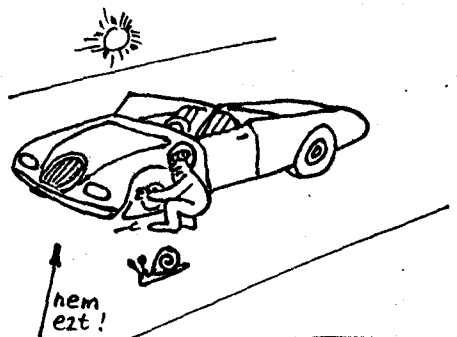
Az Audi erejét és dinamizmusát talán a gyorsulása érzékelteti a legjobban. 0-ról 100 km/h-ra 4,9 és 5,2 sec között gyorsul fel. Meghökkenítő adatok. Utolsó helyre került, de nagyon lényeges jellemzője az autónak az ára. A széria kivétel 27 ezer DM. Természetesen a rallye változat ennél jóval drágább.

Fioranóban a Ferrari próbapályáján a kanadai Villeneuve az istálló első számú versenyzője új pályarekordot ért el. Ezek szerint az új Ferrari 126C turbo beváltotta a hozzáfűzött reményeket. Pironi, a második számú versenyző egy másodperccel lassabb volt, mint márkatársa.



A hírek szerint a Ford 1982-ben új fegyverrel akar előrukkolni a Rallye VB mezőnyében. A Ford XR6-t 6 hengeres 2600 cm³-es 300 LE-s V motorral építi. A teszt próbák biztató eredményeket hoztak. Szó van arról, hogy már az ez év végén sorakerülő RAC Rallye-n bevetésre kerül az új Ford.

Az 1978-ban visszavonult olasz rallye csillag Sandro Munari ismét versenyautóba ül. Éveken keresztül a világ legjobbjának számító Sandro egy privát 131-es FIAT ABARTH-tal próbál szerencsét.



Összeállította: Sárközi Tamás
Kókuti Attila
Bánfai Zolt

Lépéseket a MARIA ügyében

A Jövő Mérnöke febr. 28-i számában megjelent egy írás a Vásárhelyi kollégium körüli /a kari hallgatók érdeklődésének középpontjában lévő/ problémákról. Csik Ágnes így fejezi be írását:

"A beszélgetés óta eltelt néhány nap alatt dr. Orosz Zoltán műszaki főigazgató utasította a műszaki fejlesztési osztályt, hogy hozzávetőleges pontossággal mérje fel, hány férőhelyre van szükség a szakaszos rekonstrukció megvalósításához.

A gyors intézkedés nagyon biztató. De. Remélhetőleg az ügyintézés, a felmérés közben nem sikkad el, hogy A HALLGATÓK KÉRÉSE NEM A RÉSZLEGES BENTLAKÁS, HANEM A BELSŐ FELÚJÍTÁS UTÁNI BEKÖLTÖZÉS LEHETŐSÉGE. És ehhez - a tények ismeretében - az sürgős, hogy a kérdésük eljusson a minisztériumig."

Kérdés: miért kérjük a felújítás utáni beköltözést? Ennek megválaszolására egy kicsit visszakanyarodnék a múltba. Elsőéves koromban az akkori felsőbbévesek sokat meséltek a kitűnő hangulatról, ami a kollégiumban uralkodott. Mindenki ismert mindenkit, sok közös megmozdulás volt, bármilyen problémánk adódott, bármelyik felsőbbéves szemmel láthatóan készségesen segített. A kollégiumban volt egy rendkívül jó közösségi szellem, ez a programokon is megjelent, melyeken főleg kollégisták vettek részt. Ez azóta valamit csökkent, de a jó közösségi szellem még mindig létezik.

Mi várható a jövőben? A Vásárhelyben a részleges rekonstrukció alatt napközben tanulni "egy picit" nehézkes lesz, az utcai oldalon járművek, az udvari részen pedig a munkagépek zajától. Nem beszélve a munka egyéb hatásairól /állandó költözködések, egyéb munkazajok, stb./, amelyek tovább hátráltatják a hatékony tanulást. A Mária utcában meglévő kollektív szellem biztosan csökkenne - méghozzá nagyon erősen - , hiszen ilyen körülmények között sem nyugodtan tanulni, sem nyugodtan pihenni nem lehet. Már most sok panasz van ezen a téren, mi lesz ha beindul a felújít-

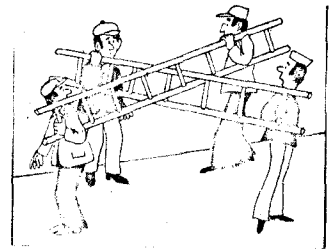
tás? „Amúgyis kevés, meglehetősen távolosó vizesblokk ekkor valóban nagy megterhelésnek lesz kitéve” - mondja Ákos András fejlesztési osztályvezető a fent említett cikkben. Tehát eggyel több „apróság”, ami a kollégisták nyugalmát zavarja. Kinek lesz kedve ilyen körülmények között közös programra? Nem elég, hogy nappal nem lesz szinte egy nyugodt perc, este, amikor minden elcsendesedik, a mosdó és a WC előtt kell sorbaállni. Igaz, itt többen együtt vannak, de a kollektív szellemet ez nem pozitív irányban befolyásolja. Mire elkészülne a kollégium - a tervek szerint három év, de mint a cikkben írták, az eddigi határidők is csak tájékoztató jellegűek voltak, a valósághoz jóval kevesebb közülük volt - addigra a kollektív szellemnek a csírája is megszűnik, hiszen a kar életében eddig is a két kollégium volt a középpont.

De ez csak az egyik probléma. Ami később társadalmi problémává válhat az, hogy ezidő alatt kb. 600 olyan mérnök kerülhet ki, aki nem felel meg a követelményeknek emberileg. A korszerű mérnökképzés egyik alapfeltétele, hogy a mérnökök ne csak szakmailag legyenek jól képzettek, emberileg is formálni kell őket. Ez utóbbira jó lehetőség volt idáig a KISZ-ben és a kollégiumban végzett közösségi munka. Hiszen itt kerülhettek szembe olyan problémákkal, amelyek az életben mindennaposak. Ráadásul a szakmai képzés színvonala is csökken, hiszen az említett cikkben vázolt körülmények között sokkal kevésbé lehet hatékonyan tanulni, feladatokat, rajzokat készíteni. Kinek jó, ha egy olyan fontos területen, mint a közlekedés, a szükségesnél gyengébb mérnököket képzünk? A utóbbi években a karon észrevehetően növekedett az oktatás színvonala és fegyelme. A jövőben vissza kell térni a régebbire, ugyanis a kollégisták jelentős része nem lesz képes ilyen körülmények között a jelenleginek eleget tenni. Akiknek ez mégis sikerülne, azokra pedig inkább a „szakbarbár” jelző lesz jellemző, mind a „széleslátó-

körű”, ugyanis ez utóbbit a szabadidőben lehet megszerezni, ami a szint tartása esetén jelentősen csökkenne. Mikor lesz lehetőség kapcsolódásra, kultúrált szórakozásra, művelődésre? A sportolásról nem is beszélve, ami a jelentős szellemi munkát végzőknél szinte létfontosságú! Vajon hány évet öregednek itt azok, akik az öt évet részleges felújítás alatt álló kollégiumban töltik el?

Végül még egy apróság: 400 egyetemi hallgatóról van szó évenként! Alighanem ez sem mellékes körülmény!

- guriga -



DRÁGA BARÁTOM!

Tudom, hogy Neked egyedül több eszed van, mint az egész világnak. Tudom azt is, hogy nagy bunkó vagyok, amiért megállítottam a mozgólépcsőt. Igaz egy idős hölgy elesett - lefelé menet - a végén, a többiek /kb. 5- en/ hason, hanyatt, esetleg talpon hágtak át rajta. De ez mind semmi ahhoz, hogy Neked e cselekedetem miatt legalább három lépést gyalog kellett megtenned. Ezért teljesen jogos fél füllel elkapott megjegyzésed; miszerint "teli van a ..." velem /elnézést a túl finom lelkű olvasótól/. Azt azonban tisztelettel kérem Tőled, ha úgy 40 év múlva netán én hágok át rajtad hasonló körülmények között, tartsd magad 1981- es véleményedhez!

Maradok hódolatteljes rajongód:

Cserkúti György

KÖZHIR

Soponya, soponya, menni kéne haza
Minek ülök én itt, elde, olde, dada!

Unatkozni lompás rebegrunti táros
Káromkodás bordón, tilítoli káros.

Most reparga pillagoncsics komolykuta
alla,

Egyszer végre abbahagyná, hogy a pum-
pá sapka!

Ennonalkom borzalmasan, sőt lepedő
mindig!

Erőm sincs már jegyzetelni sírbegá-
rá Pistink.

Odakinn is sötétedik, sorban illő
ittym,
Zöngetorkim este is lesz lottya meg
az illem!

Bundamalkoe tromke! Törni, zúzni,
vágni!
Még a vers is akadozik, földhöz kéne
Árpi!

Gubbasztok csak hátul, mint nagyfe-
jű tűzok,
Engye-bengye kollatonga; most már el
is húzok!

E - club: -táp-

III. 14. EAST, Gol, Sakál Völéd

III. 15. Scampolo', Gemini

III. 12. Vár 19⁰⁰

Dixieland Kocsmá:

Blasko Dixieland

MARIA:

III. 10, 17. Komolyzenei klub



A NEMZETKÖZI NŐNAP ALKALMÁBÓL
SOK SZERETETTEL KÖSZÖNTJÜK MINDEN
KEDVES NŐOLVASÓNKAT!

HÁT IGEN...

... lezajlott az "utolsó" Aranyke-
rék, és a friss "élmények" vélem-
nyek első "rohama". Néhányan már
fáradtságot szembe véve tollat ra-
gadtak, és leírták benyomásaikat
"nemes" vetélkedésről. / Idézőjel
még kérdéses. /

Reklám berkekben azt mondják
"mindegy, hogy mit, csak beszélje-
nek róla".

Én a KÖZHÍRBEN megjelent cikkek
közül csak egygel, a "Sár- Arany-
kerék" címűről szeretnék néhány
szót szólni.

Szerintem mindenki véleményét tisz-
teletben kell tartani, tehát a cikk
íróit is, aki azt írta, hogy az
Aranykerék iszonyú... /rossz/ volt.
De én csak egy mondatát emelném
ki. "Talán itt, a KÖZHÍRBEN sok
mindent mondhatnék, hogy milyen ne
legyen, de csak keveset arról, hogy
milyen." Nagyon szeretném, ha ezt
a sokat, illetve keveset leírná a
cikk írója mindnyájunk, de legin-
kább az eljövendő rendezők javára.

Dalmadi György

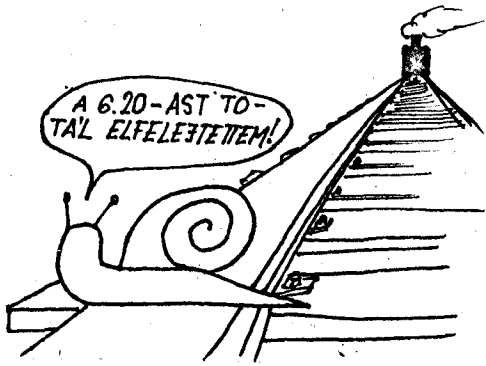
Az előző cikkben említett "írás-
művel" kapcsolatban csak annyit
szeretnék elmondani, hogy ha vala-
ki sok szép mondatot egymásután
rak, az még nem jelenti azt, hogy
van mondanivalója. A mondatoknak
kell, hogy egymáshoz közük legyen.
Guriga

R-program:

III. 13. 19⁰⁰

Bolgár táncdár

A 6.20-AST TO-
TÁL ELFELEJTETEM!



KINEK FŐ?

A Politikai Gazdaságtan Tanszék az előző félévben kiosztotta a spec.koll.-ok témáit. Előre kellett jelentkezni a megadott vázlat alapján, hogy még időben be tudjanak osztani, s megfelelő előadót biztosítani hozzá. A módszer idáig dicsérendő dolog, s gondoltuk, hogy ennek megfelelően is cselekszenek. A megvalósítás viszont nem egészen ilyen egyszerű lehetett.

Elkezdődött az első óra, s az oktató a kiadott előzetes alapján elkönyvelt téma helyett tartott egy más témából előadást. Mi tiltakoztunk, mert becsapottnak éreztük magunkat. A leadott óra témája még közel sem hasonlított a beígérthez, bár halvány köze van hozzá. A tanár érve a következőben merült ki; a tanszéken nincs elég előadó, mivel az iparban dolgoznak. Őket visszahívni nem lehet.

Ezt nem tudták egy félévvel előbb? Vagy egyáltalán minek tettek közzé még időben témavázlatot, ha tudták előre, hogy gondjaik lesznek, illetve adtak volna még több témát, s biztosan erre is megfelelő számú jelentkezés lett volna. De így! Eszi, nem eszi, nem kap mást?! Hogyan választották ki pont azt az embert? Talán épp akkor ráér, s ha már nincs más, jó lesz nekünk ez is? Ezen eljárást már senki sem tartotta megfelelőnek /úgy oktató, mint hallgatósg./

A tanszék intézkedett a dékáni hivatal, több hallgató, s gondolom az előadó kérése alapján. Hogy melyik volt a döntő, nem vitatom.

Pásztor Judit

472.

<p>BUDAPEST UNIVERSITÁS TECHNICA 1782 KÖZHÍR</p>	<p>Kiadja: A BME és a KÖZLEKEDÉS- MÉRNÖKI KAR KISZ VEZETŐSÉGE</p>
	<p>Felelős kiadó: dr. Bulla Miklós Felelős szerk.: Illés Gábor Főszerkesztő: Cserkúti György KÉSZÍTETTEK: Hamza I. Szabó L. Held I. Tarján F. Pásztor J. és férje Langmár L. Kirilly K. Bánfai Zs. Kókuti A. Szűcs S. Varga T. Sanyó I. Gáll E. Máj Zs. Dunavölgyi Totya, Nagy V. Dalmadi Gy. Paizer I. Dicszl V.</p>
<p>Stukovszkyék, Keresztes M. Guriga, Sándor Z. Sánta T. Készült a BME sokszorosító üzemében, a 3/376 számú megrendelés alapján. Sokszorosítás vezető: MISZORI SÁNDOR</p>	