

KÖZHIR



1984. évi KÖZLEKEDÉSMÉRNÖKI KAR KISZ SZERVEZETÉNEK LAPJA XII. félv. 8. szám.

Induljál V-7 -II- ?

MÉG MINDIG NEM ÉRTEM!

NEM ÉRTEK EGYET

A KÖZHÍR hetedik számában olvashattunk egy cikket a fenti címmel. E kérdés eldöntéséhez szeretnék néhány tanácsot adni a cikkírónak, és azoknak, akiknek a nevében írt.

a./ Szerintem is igazságtalan az, hogy olyan hallgatók is versenyezhetnek, akiknek nyelvvizsgájuk van. De gondoljunk bele, vajon igazságos lenne-e, ha ők nem indulhatnának, vagy nekik külön verseny lenne, és az "amatőrök" versenyét alacsony szintű tudással is meg lehetne nyerni?

b./ Valóban nincs értelme órákig görcsölni a fordításon! Lehet, hogy a versenyt nem is azoknak találták ki, akik számára szerves a fordítás, hanem azoknak, akik esetleg még élvezik is?

c./ Emlékezve tavalyi tapasztalataimra, úgy rémlik, több díjat is kiosztottak, így a legjobb 10-15 dolgozatot is tudták jutalmazni.

d./ Végül szeretném felhívni a figyelmet egy mondasra, miszerint nem a győzelem, hanem a részvétel a fontos. Ha figyelembe vesszük, hogy mennyi időt szán egy átlagos műegyetemista a nyelvtanulásra, ez a 3 órás gyakorlás is sokat jelenthet félevenként. Így tehát magasabb szempontból tekintve mindenki nyer, aki ezen a nyelvi versenyen indul.

Azt hiszem, a győzelem, "diósóság" akarata mellett más is kell a versenyen való induláshoz: ezt az adott nyelv iránti szeretetnek, a műveltség megszerzése vágyának nevezhetném.

E kérdések megválaszolása, a felvetett gondolatok végiggondolása után, azt hiszem, könnyebb eldönteni, érdemes-e indulni a szóban forgó versenyen.

Kata János 295.tk.

MÉG MINDIG NEM ÉRTEM!

Idézet a Közgazdász március 19-i számában megjelent Költözködünk című cikkből:

"A közeli napokban átadásra kerülő Ráday utcai kollégiumba átköltöznek a Makarenkó utcai kollégium lakói április első napjaiban. Ezzel lehetővé válik a Makarenkó utcai kollégium fölújítása."

A Ráday utcai kollégiumot üresen újították föl. Az épület a Bartók Béla úti kollégiummal egyidős, és kialakítása is hasonló. Kétségtelen, hogy az egyetem GMF karbantartóinak munkáját dicséri, hogy a Bartók Béla úti kollégium épülete tovább húzta, s most vált szükségessé a felújítás.

Amit nem értek, az az, hogy miért van lehetőség a Közgázon arra, hogy üresen újítsák föl a kollégiumi épületeket, és nálunk miért nincs. Náluk ugyanis a Makarenkó utcai kollégiumot is üresen fogják felújítani.

Ők nem ahhoz a minisztériumhoz tartoznak?

szilva



Néhány gondolattal szeretnék vitába szállni egy rövid cikk erejéig. Egy előadásban hangzottak el a következő mondatok: "A zárthelyi eredményét értékelve megállapítható, hogy a tanulók 20%-a elérte a maximális pontszám felét. Ez is azt bizonyítja, hogy tanulással jó eredményt is lehet elérni." /A teremben moraj/ " Vegyék figyelembe a kollégák, hogy egy egyetemen a kettes vizsgajegy igenis jónak számít!"

Nem hiszem, hogy ez lenne az egyetem kritériuma. Különbösen is, mi szükség van akkor az ötjegyű skálára, elegendő két jegy is, vagy esetleg három, hogy a rossz, és még rosszabb között különbséget tudjunk tenni. /Mert ugye hallgató csak ilyen van./ Azt hiszem, ez a szemlélet kizárólag a "csak egy kis kettest!" jelszavú tanulóknál talál megértésre.

Kaptunk még egy jó tanácsot is: "nem kell annyit költéssel foglalkozni, inkább feladatokat kellene kidolgozni". Szerintem viszont többet veszít egy mérnök a presztizséből egy-két suk-suk-ke-l, mint azzal, ha kicsit lassúbb a méretezésben.

Egyébként is éppen azért nem főkonstruktorként kezd egy fiatal mérnök, mert munkaterületének speciális módszereit csak a munkahelyi gyakorlat során tudja megszerzeni. Az egyetemen ezért általában nem tekintik, és nem is tekintetik feladatuknak a "minden lehetőségre" való, a minden szakterületet felölelő képzést.

Ehelyett sokkal fontosabb lenne a műszaki érzék, a szakma szeretete, a konstrukciós készség fejlesztése, amelyek sokkal inkább jellemzik az igazi mérnököt.

Hanula Barna

Ez 1 Magánbuli!

Szeretnék helyre rakni egy-két gondolatot a múlt heti cikkben megfogalmazódottak közül. Roppant általános és dárva megfogalmazású volt, és épp ezért a lényegét és a valóságot eltorzítva adta vissza!

Mégpedig, hogy a rendezők közül nagyon sok személyes jó ismerősöm van, akiket emiatt a csúfos eset miatt felelősség nem terhel.

Ami a -szerk.- aláírású cikkben szerintem helytálló, az az, hogy az E klub a KISZ-szel való kapcsolatot igen sajátos módon értelmezi. Nem tekinti úgy a dolgokat, hogy azok tulajdonképpen egy egységet jelentenek.

Az E klub is s a KISZ-en belül működő egyéb szervezetek is KISZ szervezetek. Ezért ezen a szervezeten belül magánbulik létrehozása nem lehetséges!

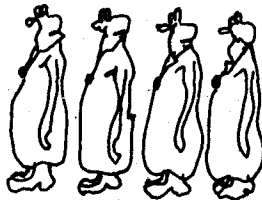
Azt a hibát pedig elkövettem, hogy nem szóltam időben, hogy szeretnék részt venni ezen a bulin, mert, mint utólag kiderült, nagyon szívesen adtak volna meghívót. Ezzel aztán minden további nélkül bemehttem volna.

Csak az bánt még mindig, hogy csak úgy mehettem be, mint az új főrendező barátja, s nem mint a Közlekedés kar újságjának felelős szerkesztője. Azt pedig ennek kapcsán nem szeretném részletezni, hogy az a fogalom, mint társadalmi munka hogyan jelenik meg a rendezők-nél, s hogyan nálunk, az újságnál. Igaz, hogy az ő munkájuk eredménye közvetlenül valamilyen ellenérték formájában megjelenik, s így nagyon rosszul esik egyeseknek, amikor a társadalmi munkának nevezett tevékenység terméke társadalmivá válik.

Akiket annak a cikknek keményen kellett volna érinteni, azokat pedig az általánosítás miatt igen kevésbé érintett. Hisz a meghívón nem múlt volna a bemenetel, mint utólag kiderült. Minden kapusnál volt ugyanis egy-néhány meghívó éppen erre az esetre! Úgy látszik, kevésbé voltam ezeknek szimpatikus, mint azok a "bizonyos" meghívott vendégek, illetve azok első- és másodrendű leszármaztatott vendégei.

Illés Gábor

(Érem a következő!)



Jdőt!

Sok szó esik mostanában a diákok érdekvédelméről, a terhelés csökkentéséről.

Ez utóbbihoz szeretnék hozzájárulni egy „kecske is, káposzta is” javaslattal. A III. éves gépészeknek a 6. félévben gépelemekből és gépjárművek gyártásából külön-külön kell föladatot készíteni.

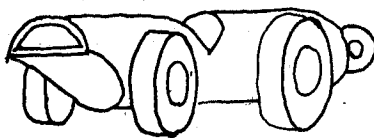
Meggyőződésem - a gépjárművek javítása feladat tárgyaül megfelelőne a gépelemek feladat egy alkatrésze, sőt így a hallgatók maguk is tapasztalhatnak a konstruktőr és a technológus egymásrautaltságát, ami a képzés színvonalának is javára válhat.

De továbbmegyek. Mivel mindkét tárgy gyakorlata olyan jellegű, hogy egyszerre csak egy-két hallgató konyultál, ezért senki sem szenvedne kárt, ha a két gyakorlat egyszerre egy helyen lenne.

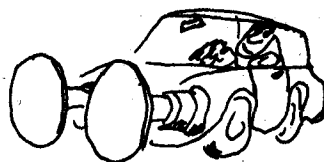
Ezzel kb. összesen egy hét szabad délutánjait nyernék más hasznos elfoglaltság, esetleg „uram bocsá” pihenés számára.

Hanula Barna

AUTÓTÍPUSOK



A FUTBALLBÍRÓ GÉPKOCSIJA



A MOZDONYVEZETŐ AUTÓJA

Money

Kiemelkedő tanulmányi és közösségi munkájukért rektori jutalomban részesülnek:

1. Olt Károly	V. 1200.-
2. Rómhanyi Barnabás	IV. 1200.-
3. Stukowszky Zsolt	III. 1200.-
4. Bakai Péter	II. 1200.-
5. Bozóky György	III. 1200.-

Kiemelkedő tanulmányi és közösségi munkájukért dékáni jutalomban részesültek:

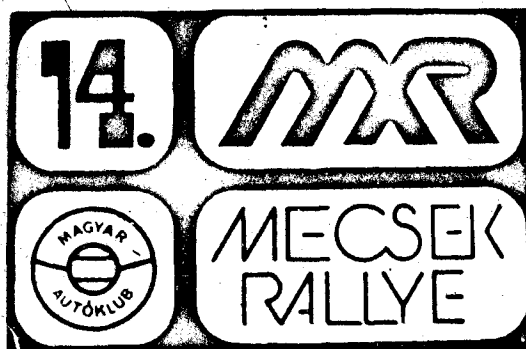
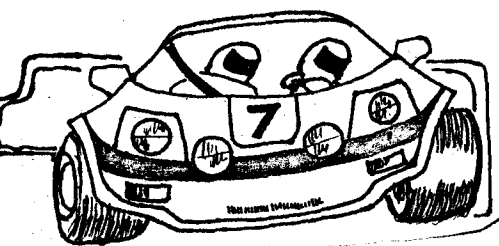
1. Borzási Lajos	IV. 1000.-
2. Sznyida György	IV. 1000.-
3. Illés Gábor	III. 1000.-
4. Langmár Lajos	III. 1000.-
5. Szilágyi László	II. 1000.-
6. Szal. Botond	III. 1000.-
7. Mosóczy László	II. 1000.-
8. Spáth Tivadar	V. 1000.-
9. Csapó György	V. 900.-
10. Kiss Gyula	IV. 900.-
11. Gayer Péter	IV. 900.-
12. Held Imre	III. 900.-
13. Kirilly Kálmán	III. 900.-
14. Horváth Attila	II. 900.-
15. Miklós István	II. 900.-
16. Horváth Gábor	I. 800.-
17. Csönka József	I. 800.-
18. Méry Gábor	V. 800.-
19. Madlana József	V. 800.-
20. Fodor László	IV. 800.-
21. Lájer Artur	III. 800.-
22. Révész Károly	III. 800.-
23. Sanyó Imre	II. 700.-
24. Heincz Mihály	IV. 700.-
25. Szendrei György	I. 700.-
26. Sallai László	V. 700.-
27. Mihályka Péter	IV. 700.-
28. Tar Sándor	IV. 700.-
29. Hatvani László	III. 700.-
30. Papp Sándor	I. 700.-

Kollektívák részére:

1. KÖZHÍR 8 fős kollektívája	2400.-
2. 472. tkör 8 fős -"-	1400.-

STARTKÖZHIR

technikai sport
melléklet



Márc. 21-22-én zajlott le az idei év első rallye versenye. Mint ahogyan előzőleg megírtuk, a Mecsekben gyűlt össze a rallye I és a rallye II mezőnye. A szombat délelőtti gépátvételen az érdeklődők először csodálhatták meg a tél folyamán újjávarázsolt versenyautókat. Szembetűnő volt, hogy a rallye I az induló autómárkák tekintetében tovább egyhangúsodott. A sokszor megcsodált R 17 RENAULT-ot, és a BMW-t hiába várták a nézők. A több mint 40 benevezett LADA között néhány Skoda, Wartburg, Trabant, no és Ferjancz Attila RENAULT 5 Alpine-ja jelentett némi változatosságot.

A helyi Pécsi Volán csapata külön meglepetéssel szolgált. A csapat minden autója egységes kék - fehér fényezést kapott. Érdekes, nálunk még szokatlan dolognak számít az autók tetejére szerelt URH antennák. A rádió adó-vevő segítségével közvetlen „forródrótot” lehetett fenntartani a szervizautókkal. Az élő, közvetlen összeköttetés műszaki hiba esetén döntő fontosságú lehet.

Ezek után nézzük mi történt a versenyen? A rallye II 98 indulója du. 3 órakor ragyogó, tavaszi-as időben vágott neki a 188 km-es 8 gyorsasággal fűszerezett távnak. A néhány kamikaze stílusban autózó versenyző jóvoltából izgalmas jeleneteknek lehetett tanúja a mintegy 15 000 néző.

A pálya egyik legveszélyesebb

pontján a lapisi kanyarkombinációban hamar felpaprikázták a kedélyek. Itt majdnem minden együtt volt ami veszélyt jelenthet egy pályán. Az 500 m egyenest követő 4 szinte egymásba érő kanyarban előfordult sodródás szakasz, dobbantó a kanyar közepén, futóműszaggató magas szegély, kőkorlát, kifelé dőlő úttest stb. Már a billegő, „hajóknak” nevezett 1600-as Ladák bemutatták repülési képességüket. Újra megbizonyosodott, hogy az 1300-as Ladák gyorsabbak mint nagyobb testvéreik. Ez elsősorban jobb stabilitásuknak köszönhető. Percenként követtek egymást a parázs jelenetek. Néhány versenyzőnek csak nagy ügyvel-bajjal sikerült az útra visszatérnie rakoncátlan autóját. A 293-as rajtszámú Trabant jóvoltából egy szerencsés kimenetelű borulásnak is tanui lehetünk.

Sajnos izgalmakról nem csak a versenyzők gondoskodtak. A pályába torkolló erdei ösvényről tolatott az útra keresztbe két kiskatona egy GAZ-zal, pont a 221-es LADA versenyzői elé. A vezető csak kb. 15 méteren belül láthatta meg az akadályt. Szerencsére a pályára rohanó nézők és rendezők még időben figyelmeztették. Éppen meg tudott állni. Rossz rágondolni, hogy mi lett volna, ha... A versenyzőknek fél perc idővesztést okozott az incidens. Egyébként jogos felháborodásában néhány nézőt csak higgadtabb társai tudtak megakadályozni abban, hogy tettelegességhez folyamodjon.

A rallye II két „bemelegítő” köre után az igazi csemegét az első osztályú versenyzők szereplése jelentette. A „körpályás” rendezésnek számos néző és versenyző által elismert előnye mellett egyetlen hátránya, hogy a késések egymásra halmozódnak. A mezőny eleje megfogta a végét, sőt a rallye I mezőnye azért nem tudott a tervezett időpontban elindulni, mert még a rallye II koptatta a pályát.

Végül kb. fél óra késéssel vágott neki a 66 induló a 470 km-es távnak. Néhányan még az első gyorsasági végét sem érték el. A neves versenyzők közül a Kovács - Borbély - IADA 1300 trió motorhiba miatt volt kénytelen búcsuzni. Hasonló sorsra jutott a Tóth - Nagy páros is. Szabó Tamás, a tavaly még rallye II-ben versenyző „fenegyerek”, „győzni vagy meghalni” alapon árokba vitte navigátorát.

A kezdők és a menők közötti klassziskülönbség szemmel látható volt, ami nemcsak az autók erősségében, hanem a versenyzők tudásában is megmutatkozott. A csodálatosan felkészített Ladák közül is kiemelkedett a Szuhanyik - Homan páros 1300-as gépe. Saját bevallásuk szerint a 1000-as számában már jóval túlhaladták a 100-at. Harmadik fokozatban kb. 150 km/h-es sebességre lehet felgyorsítani a gépet, a vége 200 körül van.

A gép nem minden. A nagy ígéretnek számító tehetséges párost sportszerűtlen pályaelhagyás miatt kizárták a versenyből.

Az útvizonyokhoz képest sok defektet szedtek össze a versenyzők. Az első számú esélyes Ferjancz Attila RENAULT 5-öse is kétszer lesántult a verseny elején. Bajnokunk 3 perc hátrányba került a Simor - Ranga párossal szemben. Ez még egy nemzetközi rutinnal rendelkező versenyző számára is tetemes hátrány a hazai pálya előnyeit élvező, szintén klasszis pécsiekkel szemben, de nem behozhatatlan. Attilának végre egyszer hazai pályán is „pengén” kellett autózni a nézők ámulata közepette. Az örök második helyért autózókat is felpaprikázta az esetleges győzelem reménye. Ferjanczot még egyetlen magyar versenyzőnek sem sikerült legyőznie, ha versenyben maradt. A Simor - Ranga páros végül 40 mp-el szorult a második helyre. A kategóriájukban 1300-as Ladájukkal viszont megszerezték a kategória győzelmet.

Saját bevallása szerint biztonsági autózást mutatott be a Hideg - Kecskeméti páros /lélegzetelállító tempóban/. Abszolút harmadikok lettek. Minden elismerést megérdemel a pécsi Kákonyi - Gáll duó. Abszolút negyedik helyre száguldottak széria 1300-as Zsigulijukkal, bebizonyítva azt, hogy a tuning nem minden. Kákonyi tavaly még rallye II-ben volt abszolút bajnok. Őket csak a kategória nagy ársa a szintén helybeli Mahler - Haul páros szoríthatta volna meg, de ők sorozatos műszaki hibákkal küzdöttek. Így is másodikak lettek, kategóriájukban.

A verseny legszerencsétlenebb párosa a Németh - Jójárt duó volt. Az utolsó gyorsaságin csapágyas lett a Wartburgjuk.

A „kicsik” között szinte hihetetlenül gyorsan autózott a komlói Kiss Wégnel az oldalán.

A nézők között általános volt a vélemény, Trabantot így menni még nem láttak. Őszezgyűjtött utvonali hibákonjtjaik miatt mégsem ők győztek.

Irazi küzdelmet láthattak azok, akik kitartottak hajnalig. Többben bebizonyították, hogy elbuszthatták a tatlanok. Akadt, aki szélvédő nélkül, kiszakadt kinyitogóval vagy éppen a világitást nélkülözve száguldott a gyorsaságiban.

A Fülöp, Rák párost vártuk éppen, amikor a már jól ismert helyen fényoszlop helyett a nézők megrökönyödésére zseblámpa erősségű helyzetjelző lámpákkal rendelték át a bukkanot kb. 130-as tempóban. Mindenki mephült a vér, amikor az auto keresztben csusztatva, félig az árokban befordult. Telihold volt! A mámoros nézőkből önkéntelenül kitért a taos. A verseny kronikájához tartozik, hogy beláset nélkül zajlott le. Koccanások előfordultak. A Rally I.-ben 22-en, a Rally II.-ben 28-an estek ki. Az időméréssel ezuttal nem volt különösebb probléma, csak az órák mondták föl a szolgálatot. Kifogyott az elem!!! Ezért két gyorsasági eredményét törölni kellett. Ezzel együtt nagyszerű versenyt láthattunk, ideális körülmények között.

Eredmények:

Rallye II. 700 ccm: 1. Takács - Kelemen Külker Sc. Trabant 3143 pont. 1150 ccm: 1. Keszler - Szilágyi Kaposvári KSE Wartburg 2940 p. 1300 ccm: 1. Wirtmann - Schneer Óbuda SE Lada 2493 p. 1600 ccm: 1. Bodonyi - Csapka ÁFOR SC Lada 2564 p. Csapatverseny: 1. ÁFOR SC 13 p.; 2. Óbuda SE 12 p.; 3. FÓ-TAXI 10 p. Abszolút sorrend: 1. Wirtmann - Schneer 2499 p.; 2. Bodonyi - Csapka 2564 p.; 3. Magyar - Blazovits 2572 p.

Rallye I B osztály: 1300 ccm: 1. Kákonyi - Gáll Pécsi VOLÁN Lada 6703 p. 2. Mahler - Haul Pécsi VOLÁN Lada 6910 p. II.cso.: 700 ccm: 1. Karácsonyi - Stiller Hungarocamion Trabant 7408 p. 2. Kiss - Wágner Pécsi VOLÁN Trabant 7563 p. 1150 ccm: 1. Földvári - Tóth ÁFOR SC Skoda 7255 p. 2. Papp - Korsós ÁFOR SC Wartburg 7382 p. 1300 ccm: 1. Simor - Ranga Pécsi VOLÁN Lada 6380 p. 2. Felian - Gábor G. Spartacus Lada 6803 p. 1600 ccm: 1. Ferjancz - Dr. Tondori Bp. VOLÁN RENAULT 5A 6340 p. 2. Hideg - Kecskeméti Kaposvári KSE Lada 6679 p.

Csapatverseny: 1. Pécsi VOLÁN 24 p. 2. ÁFOR SC 19 p. 3. Bp. VOLÁN, Hungarocamion 12-12 p.

Abszolút sorrend:

1. Ferjancz - Dr. Tandari 6340 p.
2. Simor - Ranga 6380 p.
3. Hideg - Kecskeméti 6679 p.
4. Kákonyi - Gáll 6703 p.
5. Fülöp - Rák 6714 p.

III. FIN-TÚRA

A BME - MHSZ ebben az évben is megrendezi az immár hagyományos tavaszi autóversenyét, a FIN-Túrát. Erre április 26-án /vasárnap/ kerül sor. A III. FIN-Túra versenykiírását a következő mellékletünkben közöljük.

KART

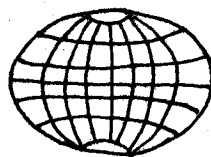
Az idén a kartosok első összecsapására Pécsen kerül sor, április 5-én. Valószínűleg nem lesz még teljes a mezőny, de szint hozhat a küzdelembe a téli álmukból most ébredt kartok és a téli pihe-nőben készített új gépek csatája. A verseny helye a Tűzér utca és az új 6-os út kereszteződésénél lesz.

Motorverseny

Április 4-én Csepel Szigetsáron /Volán telep előtt/ 6 óras megbízhatósági motorversenyt rendez a RUSZÖV Spartacus. Kezdesi időpont de. 10 óra.

Előtte 1 órás amatőr verseny lesz. Ezen mindenki indulhat, aki érvényes jogosítvánnyal és egy 50 ccm-es motorkerékpárral rendelkezik. Íme egy nagyszerű alkalom saját magunk, és motorunk képességének kipróbálására.

Nevezés reggel 7 órakor. A verseny belépődíja 15 Ft.



HÍREK

AUTOCROSS

II. BALATON KUPA

Felhívjuk az autóversenyt kedvelők figyelmét, hogy a Magyar Autóklub Veszprém megyei szervezete 1981. ápr. 12-én /vasárnap/ országos meghívásos autóversenyt rendez. Akik indulni szeretnének a versenyen, vagy csak nézőként szeretnének résztvenni, részletesebb felvilágosításért, illetve nevezési lapért Bánfai Zsolthoz fordulhatnak. /Münnich Kollégium 614. szoba/.

Elmaradt az autocross országos bajnokságának első futama. A szentendrei pályát a rendezők nem találták alkalmasnak a március 21-22-re tervezett verseny lebonyolítására, így azt későbbi időpontban fogják megrendezni. Ez az időpont - most már szinte teljes biztonsággal - április 4-5. A versenykiírás, és a verseny lebonyolítás rendje egyébként megegyezik a március 21-22-re tervezettel. A rendezők is, a rendezők is - most már a sikeres verseny reményében - továbbra is szívesen várják az érdeklődőket.

KÖZHIR