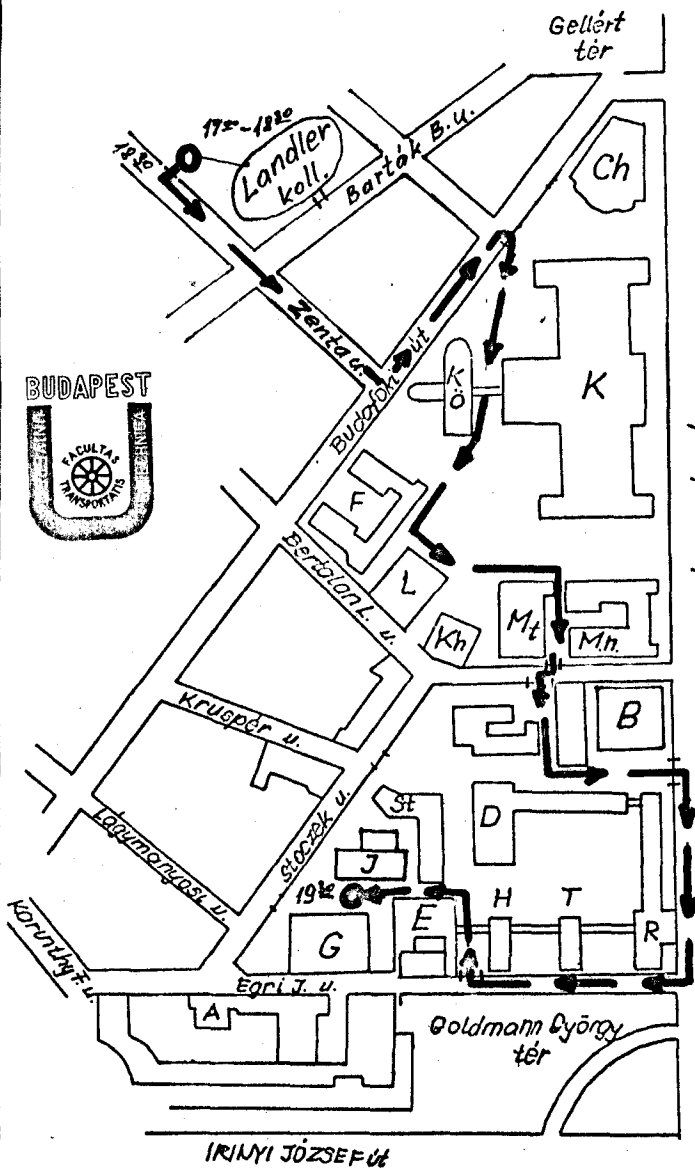


VIDÁM BALLAGÁS

Karunk végzős hallgatói máj. 19-én 17 órától tartják Vidám Ballagásukat, melyre ezúton szeretettel meghívják karunk minden dolgozóját és hallgatóját.

A nagy esemény nyitányaként előbb megválasztják a végzős évfolyam IV KIRÁLYÁT, majd ünnepléses keretek között elélsák az oktatók és a hallgatók közötti "kibékíthetetlen" harcot jelképező csatabárdot. Ezután a Landler Kollégiumból vidám, tarka menetben nagy csinnadattáival átvonulnak a J épülethez a térképen jelzett útvonalon.

A Vidám Ballagást este az E épületben rendezett nagyszabású kari Ballagó Bál zárja. /Ez utóbbira jegyek még válthatók a kari KISZ irodában./



Műgyetem r.k.p.t.
DUVA

Petőfi híd

Vidám Ballagás tervezett útvonala

1983. május 19. 17⁰⁰ - 19³⁰



Gaudeamus igitur, juvenes dum sumus,
Gaudeamus igitur, juvenes dum sumus.
Post jucundam juventutem,
Post molestam senectutem,
Nos habebit humus,
Nos habebit humus.

Vivat academia, vivat professores!
Vivat academia, vivat professores!
Vivat membrum quod libet!
Vivat membra quae libent!
Semper sint in flore,
Semper sint in flore.

sporteredmények

FOCIBAJNOKSÁG:

- | | |
|----------------------|---------|
| 1. 581 Kupavédők | 11 pont |
| 2. FC Kőbánya-Vegyes | 11 pont |
| 3. DOCHT SV | 9 pont |

KOSÁRBAJNOKSÁG:

- V.-évesek
- Sandokán
- Bubu

LÖVÉSZBAJNOKSÁG:

Férfi:

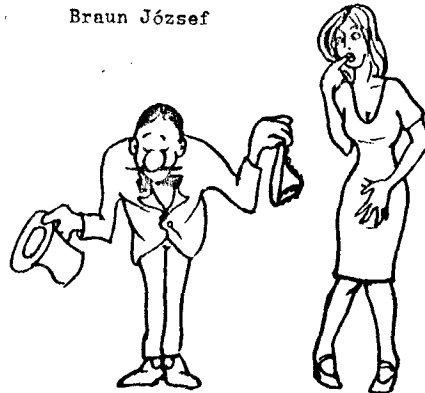
- Pál Péter II. évf.
- László Emil III. évf.
- Farkas Róbert III. évf.

Női:

- Kalotay Éva II. évf.

Jutulomban részesültek a sportre-szort keretében végzett lelkiismeretes, kimagasló munkájukért:

Bednár István
Pásztor Csilla
Braun József



Jegyzetlap

Véletlenül néztem a tükörbe. És megpillantottam benne magam fejfelé. Hát ezért érzetem magam ilyen furcsán napok óta. Mintha testem és lelkem összes súlyát a fejem hordta volna. Ezért akart néha már szétpattanni, pedig nem is fáj. De várjunk csak! Hisz most látom: a talpamon állok! Már megint megtréfáltak az emberek a tükörrel. Nem is vettem észre, mikor és hogy csinálták. Most már fáradt vagyok, lefekszem. Jó lenne, ha holnapra visszafordítanák azt a nyavalyást otte falon. Vagy talán ez az én dolgom lesz. Ma nincs időm ezt átgondolni: Jó éjszakát!

Tasak

KV jelenti

Az újonnan megválasztott kari KISZ vezetőség megtartotta alakuló ülését. AZ egyetlen napi-rendi pont a, munkaterületek elosztása volt:

Titkár:

Stukovszky Zsolt

Tanok:

Pöldesi Péter	II. évf. titk.
Ásziy Sándor	tanulmányi fel.
Balogh István	sport fel.
Milom Rita	érdekvéd. fel.
Farkas Ferenc	III. évf. titk.
Bujdosó László	dolgozói titk.
Keresztes Tamás	kulturális fel.
Karpos Gábor	agit.prop.titk.
Szatmári Zsolt	hajós titk.
Sándor Zoltán	szervező titk.
Mészáros László	KB. titk.
Királyhegyi Mihály I. évf.	titk.

Az újjalakult kari vezetőségnek további eredményes munkájához sok sikert kívánunk. *-szerk-*

KIFUFOGÓ

Tájékoztatjuk az érdeklődőket, hogy vidám ballagó magazinunk a KIFUFOGÓ utoljára /korlátozott példányszámban/ a Vidám Ballagáson, valamint a hivatalos kari Ballagási Ünnepeken kapható. /V. 19. 17⁰⁰ - 20⁰⁰ ill. V. 20. 10⁰⁰ - 12⁰⁰/

Pályázati felhívás

A Kollégiumi Bizottság pályázatot hirdet a D R Ö N K üzemeltetésére. Olyan több-fős csapatok jelentkezését várjuk, akik úgy érzik, ötleteikkel és újításaikkal a D R Ö N K színvonalas üzemeltetését tartósan meg tudják valósítani.

Kezdési időpont: 1983. szeptember

A pályázat tartalmazza a konkrét elképzeléseket - nyitvatartás, választék, programok, stb. - és az üzemeltetők névsorát. A pályázat igazodjon a D R Ö N K hagyományaihoz.

A pályázatokat Mészáros László KB-titkárhoz juttassátok el! Az eredményhirdetés 1983. szeptember elején lesz.

100 éve történt

/est írta az újság 1983 májusában/
FÁKLYÁSMENET A PARLAMENT TERVEZŐINEK

"Impozáns részvétellel tartotta meg ma este a műegyetemi ifjúság Steindl Imre és Hauszmann Alajos tanárainak tiszteletére, kik az új országhoz tervezeti pályázatán első díjat nyertek, a fáklyásmenetet. A műegyetemi palota erkélyei és ablakai telve voltak hölgyközönséggel. A főerkélyen állott a tanártestület által körülvéve a két Ünnepeit... Midőn a menet a műegyetem elé ért, mennydörgő éljen-vihar zúgott fel a magasba, mit az erkélyekről ka-

lap- és kendőlobogtatással üzeno-koztak. Az éljenzaj lecsillapodtával Gerenday Dezső, a műegyetemi segítő egyesület elnöke, lépett a rögtönzött szónoki emelvényre s lelkes beszédben üdvözölte az ifjúság nevében a jeles férfiakat, kik tudományukkal dicsőséget szereztek a magyar képző művészetnek. Hauszmann Alajos tanár válaszolt. Megköszönte a számukra rendezett ovációt, mely fényesen igazolja, mily szívélyes a viszony a műegyetem hallgatói, s a tanári kar között."

/Pesti Hírlap, 4-én./

* sikerkönyv *

A napokban jelent meg Han-
Kiss Elemér Társadalmi csapdák,
Diagnózisok című könyve. Az
ismert szociológusnak mindkét
művét külön-külön kiadták már.
/a Társadalmi Csapdák két ki-
adásban/, annak idején óriási
sikert arva, pillanatok alatt
elfogyott a könyvesboltokból.
Úgy néz ki, hogy erre a könyv-
re is ez a sors vár. Néhány ér-
dekeesebb gondolatot ragadtunk
ki a könyvből, hogy érzékeltess-
sük annak hangulatát, hangvé-
telét.



" Sokan szemére vetették az ut-
óbbi időben, hogy mindig csak a
rosszat látom meg, a jóra nincs
szemem s szavam. Tévednek. Szemem
csak a jóra, a bőrömön is érzem, de
nem valóban nem vesztegetek rá. A
jó megérinti kézenfekvő és természetes,
mindenki örül neki és istápolja, de
nincs szükség arra, hogy idegesen és
szorongással szemléljem a dolgokat.
Tudom, mindenki számára a rossz
kapcsolatban van. Vele kell foglal-
koznunk. Én legalábbis ezt tekintem
a társadalmi munkamegosztásban rám
bízott feladatnak. "



" Azok a csapdák, amelyekből szá-
razok lesz, nem fojtogató drótból vagy há-
lóból, nem láthat, csigolyát roncsoló
csalikéletről készülnek, de azért
csak nem olyan veszélyesek és alát-
tomosak, mint azok, amelyekbe az
egerek, a farkasok és a tigrisek
esnek. Ugyan úgy megfogják s nem
engedik szabadulni áldozatukat.

Van azonban valami, amiben kü-
lönböznek egymástól. Abban, hogy a
társadalmi csapdákat - anélkül hogy
tudnák - maguk az áldozatok állít-
ják föl maguknak. Mert emberi tettek-
ből, emberi elhatározásokból s dön-
tésekből, emberi törekvésekből szö-
vődik az a háló, amelybe az emberi
közösségek, társadalmak nagyon is
gyakran belekeverednek, s mire ész-
reveszik a maguk szötte hálót,
többnyire már nagyon nehéz kikeve-
redniök belőle. "

"A pesti Belvárosban, a Kossuth
Lajos utcában egy kukát állítottak
be az úttest középső sávjába, s az-
tán rejtett kamerájukkal figyelték,
hogyan viselkednek az autósok. És
hát úgy viselkedtek, ahogy a nagy-
könyvben meg van írva : pillanatokon
belül hosszú autósor torlódott föl,
egyenként kerülhették a kukát az
autók, villogtatva - préselődve jobb-
ra és balra, de senki se szánta rá
magát arra, hogy amikor a kukához ér,
kiugorjon az autóból, s félre húzza
az akadályt az útból: előtte végre
megnyílt az út, hogyisne száguldott
volna tovább....

Hegyven - ötven autós került ki
nagy ügyvel - bajjal az akadályt,
míg végre akadt valaki, aki vállalta
hogy kikászálódjék a vezető ülésből,
elszalasszon egy zöld lámpát, csak
azért, hogy valami olyasmit csináljon,
amiből neki semmi, csak az utána jö-
vőknek, a többieknek van hasznuk. "



"Hiába tudjuk esetleg mi, hogy
például az atomkonfliktus nem zéró
összegű játszma / mert a mi veszte-
ségünk fegyverkezési költségeiben
és emberéletekben nem jelentkezik
az ellenfélnél nyereségként fegyver-
kezési költségeiben és emberéletek-
ben /, ha ellenfelünk megátalkodott,
minden áron legalább relatív győze-
lemre tör, és vállalja a nagy vesz-
teségeket, csak hogy minket elpusztí-
tson. Ezzel ugyanis minket is er-
re a kíméletlenül agresszív straté-
giára kényszerít. S minthogy ellen-
felünk azt is tudja, hogy az atom-
konfliktusban annak van kilátása
a beláthatatlanul nagy közös vesz-
teségen belül valami kevés relatív
haszonra, aki a kezdeményező fél,
nemigen marad más választásunk, mint-
hogy megelőzzük őket. S máris bein-
dul a végzetes mechanizmus, amelyet
Rapoport, a T.C.Schelling által és
más stratégiaelméleti szakemberek
által olyan gyakran emlegetett
"Ő azt hiszi, hogy én azt hiszem,
hogy ő azt hiszi ... " automatizmus
mintájára így fogalmaz meg : " ő meg-
tehetné, következésképpen meg kelle-

ne tennie, következésképpen ő meg-
fogja tenni, következésképpen mu-
száj megtennem. "



"Belátható időn belül bekövet-
kezik az az állapot, amikor az ipari
termelés növekedésével járó haszon
abszolút számokban is kisebb lesz
már, mint az adott növekedés okozta
környezet szennyeződésből származó
kár.

- Egy új ipari üzem létesítéséből
származó kár sok ember között oszlik
el /a környék lakói, a szomszédos
üzemek stb. között/, s bár e kár-
nak egy bizonyos hányada az újonnan
létesített üzemet is érinti, érint-
heti, de ez az új üzemre visszahá-
ruló közösségi kárhányad többnyire
olyan csekély, s az új üzemből származó
anyagilag haszon olyan nagy, hogy
az új gyár telepítőinek mindenképpen
megéri a gyár létrehozása, még ak-
kor is, ha a közösségnek az említett
negatív, másodlagos hatások kumulá-
ciója miatt már kára van az üzem lét-
re jöttéből.

- De tételezzük fel, hogy egy üzem
tulajdonosai jobb belátásra térnek,
s úgy akarnak haszonhoz jutni, hogy
közben ne károsítsák a közösséget.
Vagyis beszerelik az üzembe az üzem-
működés környezeti-terhelési berendezést.
Mi történik akkor? Az, hogy többre-
nyire a cég. Mert a pótlólagos beru-
házások költségeit rá kell terhelni-
ük árúikra, s így a késhegyig menő
piaci versengésben versenyképtelenné
válnak. "



"A társadalmi dilemmák és csap-
dák elemzéséhez hozzájáruló kutatók
kifejezetten a klasszikus kapitaliz-
mus ideológiájával szemben fogalmaz-
ták meg a maguk álláspontját, cáfol-
va azt az Adam Smith kifejtette té-
telt, hogy az egyének, bár minde-
gyikük kizárólag saját hasznát keresi,
mégis mintha valami láthatatlan
kéz vezetné őket, végülis együtte-
sen és öntudatlanul a közjót mozdít-
ják elő. Nem, nincs ilyen láthatatlan
kéz, az önérdéküket hajszoló egyének
kíméletlen versenye nem áldást hozó
láthatatlan kéz, hanem sokkal in-
kább "láthatatlan" ökök, amely lesújt
a közjóra!"
Hermann Györgyi

start

technical
sport
magazin



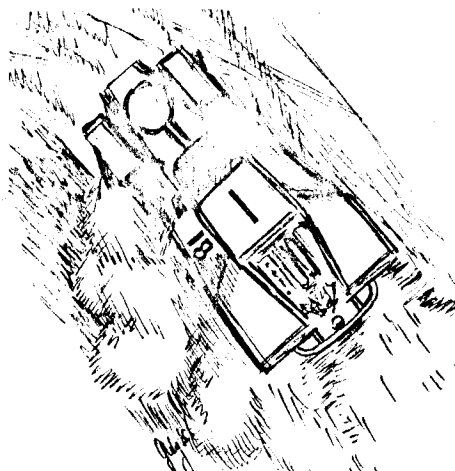
«a győzelem küszöbén»

Kitűnő rendezés, csúszós pálya, váratlan fordulatok, kiélezett küzdelem. Röviden talán e néhány szóval jellemezhetném az autocross bajnokság első, Szentendrén rendezett futamát. Mint emlékeztető, a verseny egyszer már a használhatatlanná ázott pálya miatt elmaradt. Időközben mint társrendező, a Gázművek is csatlakozott a Szentendreiekhez, ami szembetűnő változásokat eredményezett. Egy heti munkával rendbehozták a pályát, bekerítették a depót, és katonás fegyelmet tartottak. A pergő, határozott rendezésre nem lehetett panasz.

A szombat reggeli gépátvételen csak azok jelenhettek meg, akik a félbeszakadt versenyen már szereztek érvényes tréning-eredményt. Pótnvezést nem fogadtak el, így főleg a II. osztályban kevesen indultak. A mért edzés megnyugtató eredménnyel zárult. Darázs Tóni, Szabó és Nagy Sanyi után a BME-MHSZ versenyzője, Kókuti Attila érte el a nap 4. legjobb edzés-idejét. A négy iker SOLEX karburátorral megizmosított TATRA ezúttal biztosan hozta a kilowattokat, bizonyítva ezzel, hogy a karburálás igen bonyolult kísérletsorozata mégis sikerrel járt. Az erősebb és megbízhatóbb motor, valamint hátsó tengelyre szerelt dupla kerekek meghozták a várt eredményt. A TATRA a mezőny legjobban rajtoló gépévé vált, amit Kókuti úgyesen ki is használt, rögtön az előfutamban. Lerajtolta a mezőnyt, élreállt és a célig vezetve biztosan nyert. Vezetési stílusán szintén nem is látszott, hogy neki

és a TATRA-nak ez az első közös versenyük. A második helyre a jelenlegi DÉLÉP-es /ex-BME versenyző/ Kovács Lajos érkezett egy másik TATRA-val. A 2.sorból torpedóként rajtolt Csepel Autós szuper Volvo csak másfél körön keresztül tudta űzni a TATRA-t, aztán újabb főtengely törés miatt, az igen népszerű matuzsálemi komi, Hoffer traktor vontatta le a pályáról. A BME másik versenyzője, Polczér Miklós is ebből az előfutamból jutott a középfutamba, s ezzel teljesítette is a kitűzött célt. Az alsó súlyhatáron lévő pillekönnyű gép ezúttal kibírta a fokozott igénybevételt.

Az első középfutam váratlan izgalmakat hozott. A rajt utáni túlekedésben Darázs Antalt egyszerűen „kirakták” a gumikra.



Mire visszatalált a pályára, az élen haladó Nagy Sándor már 3/4 körrel előbb tartott. Ekkor Darázs bebizonyította, hogy nem véletlenül ért el egy EB 8. helyet. Klasszishoz méltó látványos és rendkívül gyors autózást produkálva sorra falta fel az ellenfeleket. Öt kör után már csak a Szegedi AFIT-

os Nagy /népszerű nevén taraszt/ volt előtte, aki nem egészen szabályos módon, de a célig megőrizte vezető helyét. A B középfutamban Kókuti Attila szinte kottára eljátszotta ugyanazt, amit az előfutamban, csak most Szabót hagyta ott a rajtnál. A tavalyi bajnok úgy meglepődött az újonc szemtelenségén, hogy hibát hibára halmozott igyekezetében. Végül az összekuszálódott sebváltó megpecsételte sorsát. Attila ismét biztos rajt-cél győzelmet aratott, a Chevro-s nagygágyú, Gubala Pál előtt. Polczér a középfutamban már nem tudta felvenni a versenyt az erősebb és gyorsabb gépekkel.

Minden verseny csúcса a döntő futam, amit ezúttal még fokozottabb érdeklődéssel várt a közönség. Már a középfutamok idején is esett az eső, de a döntőre alaposan felázott a pálya, kiszámíthatatlanul csúszóssá vált az agyagos talaj. Darázs már megmutatta klasszizását, az elsődleges esélyes ő volt, de előzetes rendkívül megbiztos szereplésével Kókuti is nem titkolt reményeket ébresztett. Rendkívül feszült pillanatok után elindult a döntő. A mezőny a csúszós pályán félelmetes tempóban zúdult be az első kanyarba, s olyan érzésünk volt, mintha a két középfutamot egymásra kopírozták volna. Darázst ugyanazon a helyen megint kilökték, s ezzel számára újabb hajszát vette kezdetét. Kókuti ismét a legjobban rajtolt, természetesen az egész BME-s csapat a levegőben volt az örömtől. Nagy Sanyi, Gubala és Kovács Lajos alkották még az élbojt, de nem sokára változott a helyzet. Kovács feljött a 2. helyre, s néhány körön át a két TATRA száguldott az élen, jogos elégtételt véve a „nagy vas” jelzőért. Ennél a pontnál még egy gondolat merült fel bennem, és talán nem voltam

Ferjanczék sikere

egyedül ezzel. A DÉLÉP csapatának jelenlegi abszolút főlényét /most is simán nyerték a csapatversenyt/ alaposan megtéptárta volna egy, a Hanula Barna 1600-as Ladájával megerősített TATRA csapat. Így viszont szinte egyértelmű a csapatbajnoki cím sorsa. Növe nézzük tovább a versenyt.

Kökuti Attila egészen a futam feléig simán vezetett. Aztán váratlan esemény történt. A csúszós talajon egy szemvilágítás alatt megpördült a gép, és az addig kifogástalanul vezető Attila az utolsó helyre esett vissza. Később nagy igyekezetében kiszorított a pálya szélére, és egy földhányáson megfeneklett a TATRA, a kerekei a levegőben pörögtek. Ezzel még a pontszerzés reménye is elszállt.

Az élen közben ádáz csata dúlt. Nagy Sándor nem éppen tiszta módszerekkel egyszerűen kilökte Kovácsot a gumikra, aki egyszeriben a harmadik helyen találta magát, mert Gubala is megelőzte. Az utolsó körökben Darázs a közönség fergeteges biztatása közben felküzdötte magát a 2. helyre. A leintés előtti utolsó kanyarban előzni akarta Nagy Sanyit, amikor mindketten kicsúsztak. Megöztük a nevető harmadik Gubala Pál úgy nyerte a versenyt, hogy kb. 10 m-t vezetett. Darázs hamarabb kapcsol, még vissza tudott jönni a pályára és orrhosszal megszerezte a 2. helyet; a 3. helyre befutó Kovács János előtt, aki sajátos módon majdnem hátrafelé csúszott át a célvonalon.

Rendkívül izgalmas, fordulatos versenyt hozott az OB I. futama. Bebizonyosodott, hogy Kökuti Attilával még a legjobbaknak is számolniuk kell, csak azt sajnáljuk, hogy az oly annyira várt és megérdemelt BME siker ezúttal megint elmaradt. Talán majd Nagykanizsán több szerencséje lesz csapatunknak.

Bánfai Zsolt

A rallye EB 15. futama, Aranyhomok rallye, a Béke-Barátság Kupa futama, Bulgária

Eredmények:

EB abszolút sorrend:

1. Zanini, Garcia /spanyol/
Talbot Lotus 5:32.5
2. Ferjancz, dr. Tandari /magyar/
Renault Turbo 5:37.09
3. Csabrikov, Csabrikov /bolgár/
Renault Turbo 5:49.21
4. Petkov, Moncsev /bolgár/
Porsche 911 Sc. 5:51.11
5. Bublewicz, Pawlovski /lengyel/
Polonéz 2000, 5:55.55

BBK egyéni:

1. Bublewicz, Pawlovski /lengyel/
Polonéz 2000, 5:55.55
2. Petrov, Tonev /bolgár/
LADA 1600, 6:04.3
3. Hrisztov, Padev /bolgár/
LADA 1600, 6:16.14
-
6. Szuhanyik, Hóman /magyar/
LADA 1600 6:22.06
11. Németh, Jójárt /magyar/
LADA 1600 7:02.23
16. Hideg, Csabai /magyar/
LADA 1600 7:17.47

BBK csapatverseny:

1. Bulgária 9 pont
2. Lengyelország 16 pont
3. Magyarország 33 pont
4. Románia 44 pont
5. NDK 45 pont

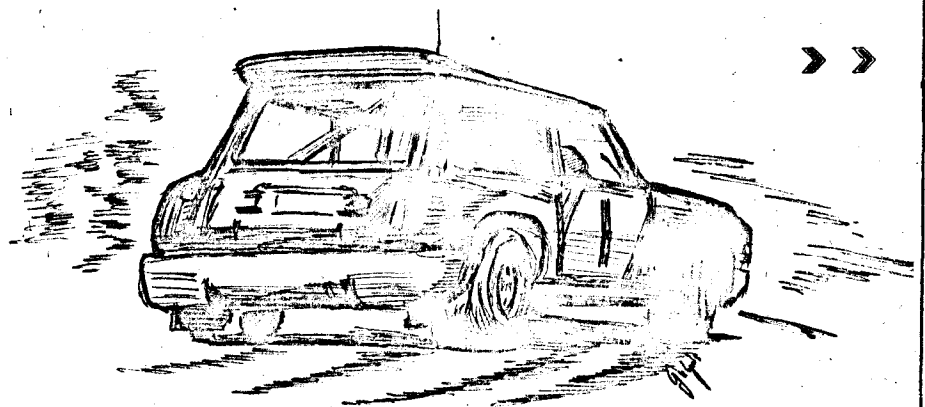
Klubcsapatok versenye:

1. ASK Avtotranszport /bolgár/
18:45.36

2. Volán Sc. /magyar/ 19:17.02
3. SBA Sliven /bolgár/ 19:24.23

- Az igazán jó pilótákat nem felejtik el - mondta az egyik rendező, az Aranyhomok rallye-t megelőző sajtótájékoztatón. Arra gondolt talán, hogy az EB futamon, a szocialista országok egyetlen négyeszeres szorzójú versenyén Ferjancz Attila, az 1981-es rallye EB bronzérmese a Bolgár Autóklub meghívására áll rajthoz. Azt, hogy a 19-szeres magyar bajnok kerekén fél éve nem ült a Renault 5 Turbo volánjánál, csak a magyar BBK válogatott és a versenyre érkezett 30 fős Volán Tourist csoport tudta.

A rallye hagyományosan az albanai körversenyen indult, ahol a pálya a szállodák közötti utcákon kanyarog. Már itt megmutatkozott, hogy az 1979-es Európa-bajnok, a spanyol Zanini félelmetesen gyors. Meglepetés volt, hogy a BBK-mezőnyben Hideg János autózta a nap 4. legjobb idejét. Az első 8 gyorsasági szakasz után Ferjancz és dr. Tandari 22 mp-cel vezettek. Am a gyári szervízzel támogatott Zanini a kocsigyilkoló gidres-gördős gyorsasági szakaszokon olyan iramot diktált, hogy 3 perces előnyt szerzett. A BBK válogatottból először egy lerobbant bolgár versenyautó miatt a Dudás, Oroszlán,



majd egy jobb első defekt miatt a Topor, Barna páros került az árokba, nem is tudták folytatni a versenyt. Az abszolút sorrendben vezető Zanini kíméletlen tempója a 23. elenai gyorsasági szakaszon végképp megbosszulta magát: keresztben álló első kerekekkel érkezett a szervízhez a Talbot. A gyári szerelők azonban „csodát tettek”: 8 perc alatt futóművet cseréltek és Zanini 4 perces késéssel érkezett az ellenőrző állomásra. A táv 3/4-ére a 88 versenyzőpáronból álló mezőny 2/3-a kiállt. A magyar BBK válogatott célba érkezése is veszélybe került, miután a Hideg, Csabai páros Ladájának a hegesztés után is eltört a stabilizátora és „elszakadt” a gázrudazat is. Ezután egy villáskulcsra hurkolt madzaggal húzták a gázt 500 km-en keresztül!...

AZ EB futamgyőztes Zanini Garcia kettős így vélekedett:
- Ferjancz és dr. Tandari, valamint a hazai pálya előnyét élvező Csabrikov számított a legnagyobb ellenfelünknek. Negyedszer is győztünk az Aranyhomok rallye-n, de ezúttal egy kis szerencsére is szükségünk volt, hiszen ha nem az elenai gyorsaságinál van a komplett szevízkocsi, nem tudunk továbbmenni.

Ferjancz és dr. Tandari érthetően boldogan nyilatkozott.
- Számunkra az esős pályák voltak az ideálisak. A rossz minőségű gyorsasági szakaszokon nem lehetett túlhajtani a farnehéz Renaultot. Ezen kívül kimondhatatlanul boldogok vagyunk, hiszen a 60 ponttal az EB összesítés 6. helyére kerültünk.

A rajt mindenképpen biztató. Vajon milyen lesz a folytatás?
- 1982-ben mindössze 3 EB-futamon indultunk, s így természetes, hogy messze elmaradtunk az 1981-es harmadik helyünk-

től; csak 12. lettünk. Idén valamivel jobbak a versenylehetőségeink, mivel a Renault gyár és a Rothmans cég megállapodása értelmében lehetőség nyílik a belga, a svájci, és a francia EB-futamokon való részvételre. A sorozat állomása még egy újabb bolgár és egy csehszlovák viadal is. Természetesen a több rajtból több pontot is tervezhetünk. Célunk a visszakerülés a legjobbak közé, pontosabban az 1-5. hely valamelyikének megszerzése. - mondta Ferjancz Attila a hazaérkezés után.

Földi Attila

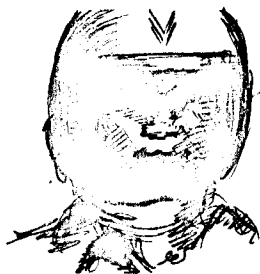
ELŐZETES

A rallye OB. II. futamát, a III. Poran-Centrum Rallye-t a Borsod megyei Autó-Motor Szakszövetség és a Magyar Autóklub Borsod megyei szervezete rendezi.

A II. osztály május 27-én 17 órakor Miskolcon, a Szücs Sándor utcából rajtol, míg az I. osztály mezőnye 19 órakor indul a miskolci Centrum Áruház elől. A versenyzőknek a II. osztályban 441 km-t, az I. osztályban pedig 740 km-t kell megtenni.

A gyorsasági szakaszok: Bükkszentlászló - Bükkszentkereszt /6,9 km makadám/; Főny - Regéc /5,4 km, aszfalt/; Óhuta - Erdőhorváti /3,9 km, aszfalt/; Erdőbénye-Kőbánya /10,6 km, aszfalt/; Gönc-Telkibánya /28,4 km, makadám/; Szemere-Kányi elágazás /11 km, makadám/;

A Szücs Sándor utcai célt a tervek szerint a rallye II. osztály május 28-án 01 órakor, az I. osztály 9 órakor éri el.



hírek

Clay Regazzoni ismét járni tanul. Az egykori svájci F-1 pilóta az emlékezetes 3 évvel ezelőtti LONG BEACH-i /USA/ balesete óta, ahol gerinctörése miatt toló kocsi kényeszerült, most ismét reménykedhet, hogy tud majd járni. Hónapokig csak botok segítségével mehetett, de talán még egyszer ismét vezethet autót is.

-o-

'84-ben a rallye vb-futamokon újabb típus jelenik meg, ugyanis beszáll PEUGEOT a jelenleg már versenyző TALBOT-val az oldalán. Kocsijukról talán annyit, hogy az lesz a francia - Quattro, mert a PEUGEOT 205 Turbó 16 négy-kerék meghajtásos, és a 980 kilós gép, amely 320 LE körül lesz, komoly ellenfele lehet a jelenlegi rallyautóknak.

-o-

FORMA I.

'83 közepén LAUDA a McLAREN-nel kipróbálja a PORSCHE-motort, amely talán a mezőny legfényesebb keles 150 kg nehéz 1499 ccm 650 LE /473 KW/ 11 200 1/min-nál. Ez a motor egyenlő súlyú egy LADA-motorral és mégis micsoda különbség! A befecskendezős - turbós konstrukcióról még csak annyit az ára 150 000 DM fölötte van, ami 10-12-szer több, mint egy új LADA.

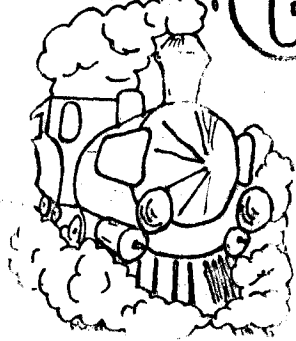
- o -

Az idei évben a Japán motorkerékpár gyárak egymással versenyezve felfuttatták a 250 ccm-es típusikat. A 3 hengeres HONDA 29,5 KW-os, a 2 hengeres YAMAHA 31,62 KW, a SUZUKI 33 KW-os, ezek természetesen 2 üteműek. A 4 ütemű KAWA 24,5 KW-os és a SUZUKI 4 hengeres 26,5 KW-os. Természetesen ezek a negyedliteresek mind 170 km/h feletti sebességre képesek. Ezek után érdemes elgondolkozni a mi MZ és JAWA-ink 14-17 KW-os teljesítményén.

Összeállította:

Molnár Ferenc

FÁRADT GŐZHÍR



Ismét sínbusz

Ugyanis a század első felében már volt. 1927-ben Budapesten a villamosok éjszakai közlekedését helyettesítette 5 db benzínmechanikus motorocska, de a MÁV vonalain is közlekedett néhány sínbusz. Ezek „kihalása” után hosszú ideig csak motorvonatok képviselték ezt a kategóriát. Az elmúlt években ismét napirendre kerültek a sínbuszok. A mellékvonalakon vannak olyan napszakok, amikor kevés az utas, a pályák állapota sem a legjobb és azért a sebességet is lehetne még növelni. Mindezek indokoltá teszik egy viszonylag kis befogadóképességű, mostoha pályaviszonyok mellett is gyors jármű kifejlesztését, forgalomba állítását. A hozzávalók lényegében adottak: karosszéria elemek az Ikarusból, vasúti futómű, alváz és gépészeti részek a Ganz-MÁVAG-ból. Természetesen a járműnek elég kell tennie a korszerű közlekedés követelményeinek: kis tömeg, olcsó előállítás, hosszú élettartam, egyszerű karbantarthatóság. Az autóbuszénál erősebb homlokzati részekre is szükség van a sínen közlekedés hatósági előírásai miatt.

A hazai sínbusz forgalomba állításának pontos dátuma még nem ismeretes, ami viszont biztos: már készül és hamarosan próbajáratra indul a MÁV vonalain az első példány.

MÁV SZÁMOK

Sokak szerint a statisztika olyan, mint egy merész nő fürdőruha: sok mindent elárul, de a lényegét eltakarja. No nem kell megijedni, nem a Gőzhír számszaki melléklete következik, egyszerűen csak eljutott a szerkesztőségbe a MÁV Statisztikai zsebkönyve. Természetesen nem óhajtjuk teljes terjedelmében közölni, de talán többeket is érdekel például az, hogy az elmúlt évben 262,4 millió utast szállított a MÁV, és közülük csak minden 5. volt, aki teljes áru jegyet váltott. Az óraszámok 10 %-a vett igénybe gyorsvonatot, közel 50 %-uk utazott 30 km-nél rövidebb távra és alig 7 %-uk szállt fel I. osztály kocsiba.

Természetesen sokan választják külföldi utazásra is a vonatot, 1982-ben például 1 209 ezren. A legtöbben a szomszédos országokba utaztak /200-200 ezer körül/, míg a legkevesebben Görögországba, Belgiumba és Luxemburgba /2-2 ezren/.

A személyszállítás teljesítményei között szerepel még egy érdekes adat, amely az elmúlt évben 44 300, míg 1965-ben csak 25 600 volt. Nos, e növekedés azt bizonyítja, hogy az utasok egyre szívesebben viszik magukkal kedvenceiket is, ugyanis ezek a számok az „elszállított kutya /db/” rovatban találhatóak.

Sokat emlegetett téma a vonatok pontossága. Az elmúlt évben a menetrendszerűség 96,6 %-os volt, de egy késett személyszállító vonatra 27,9 perc átlagos késési idő jutott. Az előző adat vasútigazgatóságunkéti

megoszlásában a szélső értékek: 91,3...99,0 %, a „csúcs-tartók” Budapest illetve Szombathely. Nem lelkesítésként, de a nemzetközi gyorsvonatok menetrendszerűsége 1982-ben 67,2 % volt és ez a korábbi éveket 8...10 %-kal meghaladja.

A pontossághoz kapcsolódik a sebesség is. Ennek múlt évi alakulása: gyorsvonatok 62; távolsági személyvonatok 44; helyi személyvonatok 37 /km/óra, átlagos utazási sebesség/. Megjegyzés: tehervonatoknál ez az érték 12...25 km/óra közötti.

Talán még a legvérmesebb utasok sem számolták össze, hogy hazánk 7000 km-es vasúthálózatán 1047 vasútállomás és megállóhely van, ebből 1591 szolgálja -részben vagy egészben- a személyforgalmat.

Végül az egyik legkritikusabb pont, a közút-vasút keresztelésének. 1982 végén 6 430 volt belőlük, majdnem 50 %-uk sorompóval biztosítva. A főny- illetve felsorompóval ellátott átjárók száma 1541 illetve 185 db. /Készen áll ide tartozna még néhány szomorú adat..., de ezekről egy korábbi Gőzhír-ben már írtunk./

GŐZHÍR

Május 29-én lép életbe az új menetrend a MÁV vonalain.

•••

Hamarosan teljesen üzembehelyezik Kelenföldön az ún. „keresztelési műtárgyat”. Ez a Déli és Ferencváros forgalmát választja szét térben. Az ugyan csak működésre kész korszerű biztosítóberendezés is hozzá fog járulni a forgalom lényeges javulásához.

—•••—

A GŐZHÍR e félévi utolsó számát tartja kezében az olvasó. Búcsú-zunk, mindenkinek kisiklás-mentes vizsgaidőszakot és kellemes nyarat kívánunk.

—szerk.—

carlos

santana

Május 13. péntek, 18³⁰.

Válogatott jegyzérek állomágnak a metro Népstadion állomása előtt. A jegyek feketén 400-1000 Ft között kelnek el, szinte pillanatok alatt.

Nem osoda, hisz a jegyek a Budapest Sportcsarnok eddigi legnagyobb érdeklődésre számot tartó műsorára szólnak. A világhírű Carlos Santana ad ma itt koncertet, az az együttes, amely a világ bármely pontján telt ház előtt lép fel.

Belépve az arénába, szembejön a színpad, mely már egyszerűségében is jelzi, hogy ez az együttes nem show-műsorral, pirotechnikával, hanem zenéjével akar sikert aratni.

A plakátokon este 8-ra írták ki a kezdés idejét, a műsorközlő 1/4 9-re ígérte, és végül 1/2 9 után néhány perccel, a

közönség hatalmas údvrivalgása közepette színpadra lépett az együttes.

Szép gesztus volt, hogy az első számok egyike, a közel-múltban elhunyt világhírű jazz-gitáros, Szabó Gábor leg-híresebb szerzeménye: a BLACK MAGIC WOMAN volt, amelyet Carlos Santana a 60-as évek végén játszott már debütáló együttesével. /A jólértécsült pesti közvélemény szerint a koncert a két zenész egykori barátságának is köszönhető./ Az együttes azóta sok személyi változáson ment keresztül, de a stílus a régi maradt: a csak Carlos Santana stílusára jellemző jazz-rock és latin rock keveréke.

A latin hangzás, a szerzőn kívül, a 4 tagú, kiválóan együttélő ritmusszekciónak köszönhető. Santana több szólójával is igazolta, hogy a jazz-rockon és a latin rockon kívül a jazz területén is otthonosan mozog.

A legrégebbi számok /OYE COMO VA, JINGO ROCK, SAMBA PA TI/ mellett, Santana legújabb szerzeményei is helyet kaptak /HOLD

ON, LIGHTING IN THE SKY, OPEN INVITATION stb./. A közönség legjobban Santana legnépszerűbb, lassú számait várta, az EUROPA-t, az AQUAMARINE-t, s Santanának a kedvencek és a többi nagy sikerű egyes keverésével teljesen extázisba kergették a közönséget. Az együttes több, mint két és fél órája zenélt már, de a Sportcsarnok teljes kivilágítása ellenére sem a zenekar, sem a közönség nem akarta tudomásul venni, hogy a koncertnek vége. S nem is lett, sőt, az EUROPA jól ismert kezdő akkordjai után újra sötétbe borult a Csarnok.

A hangulatról csak annyit, hogy a tíz perc híján 3 óras koncert végén, amikor a zenekarnak és a küzdőtéren tomboló közönségnek már jártányi ereje is alig maradt, a közönség olyan spontán énekléssel kapcsolódott a műsorhoz, ami a zeneszeket is meglepte.

A 9 zenész felejthetetlen eleményt szerzett azoknak, akik jehhez tudtak jutni a két előadás valamelyikére. Felülmúlni őket, egyhamar nem lesz könnyű senkinek.

Paja és T. Fülöp



...vége...

Nos, elérkezett az ezévi utolsó szám utolsó néhány sora. Ebben szeretnénk köszönetet mondani mindazoknak, akik segítették munkánkat, akik időnként írásra vetemedtek, s nem utolsó sorban azoknak, akik végig olvasták újságunkat. S végül mindenkinek kívánunk gyötrelmeként mentes vizsgaidőszakot, és élménydús nyarat!

- szerk -

BUDAPEST
UNIVERSITY OF
TECHNICAL SCIENCES
1782
KÖZLEKEDÉSTECHNICA
KÖZLEKEDÉSTECHNICA

KIADJA A BME és a KÖZLEKEDÉSMÉRNÖKI KAR KISZ SZERVEZETE

Felölös kiadó: dr. Váradi János
Felölös szerkesztő: Bánfai Zsolt
Főszerkesztő: Zelena Ferenc

Készítették: Pásztor Csilla, Hermann Györgyi, Gulyás András, Nagy Vilmos, Held Imre, Kerekes Gyula, Matusz Kalász Katalin, Stukovszky Zsolt, Sándor Zoltán, Komócsin Zoltán, Szever Pál