

nálunk járt...

A KÖZLEKEDÉSI MINISZTER

A kollégiumi napok kétségkívül legsikeresebb programja Urbán Lajos látogatása volt. Hosszú idő után ismét sikerült karunknak igazán felelős beosztású vezetőt meghívnia. E beszélgetés nemcsak a már-már elhaló KPIK-nek, de az induló kollégiumi napoknak is rangot adott. Azok kedvéért, akik nem értek rá eljönni, most hadd idézzük fel kivonatossan, miről is esett szó e bő egy órában.

- Hogy áll ma hazánkban az energiatakarékosági program?

- Évente kb. 100 000 tonna üzemanyagnak megfelelő energiát spórolunk meg a közlekedésben. E megtakarítás jelentős része a vasút villamosításával lett realizálva. Ez nagy mennyiségnek tűnik, és pénzben még tekintélyesebb összeg, de az az igazság, hogy lassák a normák. További lehetőségek rejlenek még pl. a „ZIL-kérdésben”, a dieselel való átállás esetén jelentősen csökkenne a fogyasztásuk. Egy másik próbálkozás, hogy a gépjármű vezetőknél bevezettük az üzemanyagfelvétel készpénzzel való kifizetését. Így maguk is anyagilag érdekeltek a takarékoságban.

- 1937 óta mindössze 150 km-rel bővült a dupla vágányú vasútvonalak össz hosszúsága. Mi az oka ennek?

- Természetesen a pénzhány. A VII. ötéves tervben 40 km-t tervezünk. Mostanában inkább a villamosításra, a biztonsági berendezések építésére koncentrálnak. Sajnos még a pálya- fenntartást sem tudjuk rendszeres ütemben folytatni. Évi 350 km-t kellene rendszerbe hozni, de legfeljebb 250 készül el. A közutakkal sem jobb a helyzet. Jövőre 20 %-kal csökken a rájuk költendő pénz.

- Mi lesz az autópályákkal?

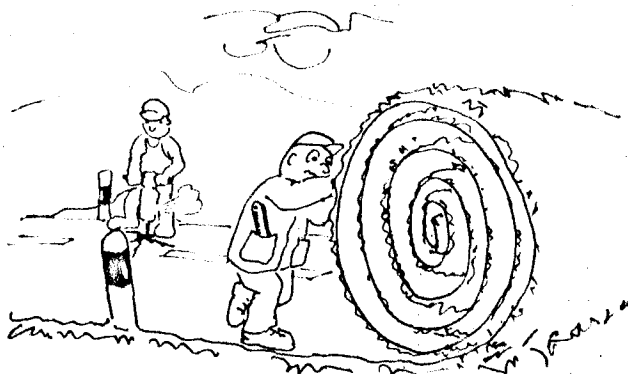
- Célunk az, hogy minden elkezdett építkezést minél hamarabb átadjunk a forgalomnak. Az M 5-be eddig 2 milliárd Ft-ot fektettünk be. A közeljövő terve, hogy Kecskemétiig eljussunk vele.

- Meglesz?

- Igen, ígérhetem, hogy meg! Az M 1-s: az a legszörnyűbb a dologban, hogy eddig pont azok a szakaszok készültek el, ahol kicsi a forgalom. 85-re Herceghalomig elkészül egy szakasz, és végül összekötve Pesttől Győrig kész lesz a vonal. Az M 0-s (a fővárost körbevevő autópálya) terve már 10 éve kész. Kétszer 4 sávra lett tervezve, de ma már egy kétszer kettesnek is örülnénk. Ha elkezdődik az építés, először az M 1-M 7-M 5 lesz összekötve, és utána a többi.

- Térjünk át a tömegközlekedésre! Mennyire vannak a viteldíjak összehangban a fenntartási költségekkel?

- Az 1952-ben megállapított jegyárak 30 évig szinte semmit nem emelkedtek. Aztán a '82-es hatalmas áremelés szinte sokkolta az utazó



közönséget. Az utazási kedv vészesen csökkent, és sokan — különösen a vasútnál — a több pénzért jobb szolgáltatást vártak. (Holott még ez az árszint sem fedezi a költségeket) A helyi járatok tarifája még most is abnormálisan alacsony. A metrónál pl. egy 5 Ft-os viteldíj is csak töredékét fedezné a kiadásoknak. Egy átlagosan 50 %-os emelés mintegy 2 milliárd Ft költségvetési többletet jelentene.

- Milyen új metró építkezés várható a közeljövőben?

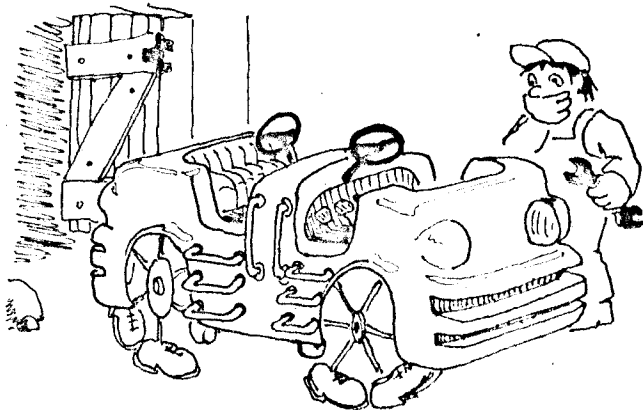
- Az észak-déli vonalat tovább folytatjuk. '88 végéig kiépül Újpest központjáig. Az utolsó szakaszát már szeretnénk a felszínre hozni, hisz így az építési költségek igen csak csökkennének. A Délbuda-Rákospalota közötti tervezett vonalra sajnos nincs pénz! Meglesz viszont a Csepeli HÉV Kálvin térig tartó szakasza.

- Várható-e, hogy személyautó összeszerelő üzem lesz Magyarországon?

- Az az egyéni véleményem, hogy nincs is rá szükség. Akkora ma a világ autópiaza, hogy már csak jó kereskedőkre van szükség. Belátható időn belül nem lesz autógyártás nálunk.

- Hozunk-e be Nyugatról autót?

- Igen, rá leszünk szorulva. A szocialista importunk egyre csökken, ha egyszer a magyar gépipar valami eladhatót tudna csinálni ...



árukerével NSZK és olasz autókat hozhatnánk be. Addig azonban az alkatrészellátást és a szervizelést meg kellene oldani.

- Szakadjunk el a Földtől. Úgy hallottuk, hogy Londonban a TU 134-esek nem szállhatnak le a zajsintjük miatt...

- Svájcban, Belgiumban és Franciaországban már fizetni kell a zajos gépekért. A többi helyen még egy kis ideig elnézőek maradnak. Kb. 2 év múlva a SZU-ban elkészül egy új gép, melynek zajsintje már a túréhatáron belül van. Nyugati gépet viszont nincs módunkban behozni.

- Lesz-e nálunk helyközi légi forgalom?

- Néhány éve mindenki repülni akart nálunk. (Pl. a GYSEV) Az a legnagyobb probléma, hogy nincs belföldi légirányítási rendszer. Így minimális biztonsági feltételekhez voltunk kénytelenek kötni a magánrepülést. Ezek után már szinte senki sem akart repülni.

- És még egy utolsó kérdés: hogyan fogadja a közlekedés az itt végző hallgatókat?

- Valószínű, hogy jobban, mint annak idején minket fogadtak.

- A zúgolódás miatt úgy tűnik, a véleményünk nem egészen az...

- Nos igen. Úgy érzem, a fiatalok kevésnek, jelentéktelennek tartják a rájuk bízott munkát. Azt hiszem, annak idején ezzel mi is így voltunk. Évente kb. 60 ember jön hozzánk, akiket megfelelően tudunk foglalkoztatni. Hadd idézzük még a miniszter befejező mondatát: A tárca szeretne a kar életének további meghatározásában aktív szerepet betölteni. Erre a karra szükség van, ezt minden ember beláthatja.

Összerendezgette:
Kelemen László

Fordítás

RÓZSÁK, csak úgy

Zsebre dugta a kezét, füttyörszett. Most szerette a világot. A belsejében hőmpolygó meleget is, máskor ilyet két pohár bor után érzett. Valahogy nagyon adni akart. Adni, pedig nem volt semmi je; csak úgy. Körülnézett az utcán, ahol ment. Néptelen volt, de szemben jött valaki. Üres arccal, bambán. Ránézett, arcizmait mosolygásra kényszerítette. Aztán rámosolyodott, tele szívvel. De csak ment tovább, üres arccal, bambán.

Miért, kérdezte. Valamit tenni akart. Megmutatni, hogy ő meg tudja különböztetni a jót és a rosszat. Van hozzá képessége. De csak a téri újságíró látta rajta, csak hogy az nem ért rá a folytonos kiabálástól. Zsebében megcsörrent az apró. Veszek virágot, gondolta. Három szál rózsát anyámnak, és felrémlett előtte anyja arca. És betoppant, háta mögött a csokor: hoztam neked valamit. Jó volt látni a boldogságot arcán. Hát eszedbe jutott a születésnapod? Szü... igen, persze, nézte anyja sugárzó szemét, szégyellte magát. Aztán átölelték egymást, és ő hálásan gondolt arra a belső melegre, ami miatt most itt közösen boldogok.

- csi -

TUDOD MIT KÉPVISELÜNK?

A közelmúltban megjelent a BME KISZ Bizottság kiadványa, a "Mit képviseljük? 1984", valamint ennek röplap formájú kivonatos változata. A közérthetőség érdekében erről kérdeztük Boros Andrászt, az egyetem KISZ Bizottságának agit.prop. titkárát.

- Mit takar ez a cím, hogy „Mit képviseljük?”
- Talán visszamennek a 81-es évre. Az egyetemi KISZ Bizottság 1981-ben hirdette meg a "Mit képviseljük" c. programját. Az akkor megfogalmazott képviseleti pontok jó része felett eljárt az idő, a problémák egy része megoldódott. Másrésztüknél semmiféle előrelépés nem történt, megoldásuk továbbra is feladatot jelent. Azóta a KISZ közelebbi partnerévé vált az egyetem állam- és pártvezetésének, és sor került az aktuális céljaink kiadására. A célok témakörét, mint megoldandó problémát az egyetemi táborokban vitára bocsátottuk a hallgatók között. Az így szerzett tapasztalatokat elemeztük, összehangoltuk és megszerkesztettük a "Mit képviseljük? 1984."-et. A márciusi pártkongresszusra való felkészülésben a KISZ az új "Mit képviseljük" program szellemében kíván résztvenni. Nagy hangsúlyt fektettünk a terjesztésre. Nem csak az egyetemen, hanem az egész országba szétküldtünk belőle. Küldtünk minden főiskolára és egyetemre, hogy lássák, mi mit akarunk, mi az elvünk, és összetudják hasonlítani a saját céljaikkal. Pontos a lefektetett elv. Nem csak az a lényeg, hogy mások is tudják, hanem, hogy el is gondolkodjanak rajta. Várjuk reagálásaikat. Eddig sajnos semmi nem jött vissza.
- Milyen reagálások érkeztek idebenről?

- A párt elfogadja, tudomásul veszi ezt. Tudják, hogyan állunk hozzá a kérdéshez.

A hallgatók reagálását nehéz lenne megfogalmazni. 1000 példányt adtunk ki a programfüzetből, és ezen kívül röplapokat nyomtunk.

Nem reális cél, hogy mindenki ismerje a programot, de a kari- és az alapszervi vezetésnek mindenképpen szükséges.

- Van egyáltalán valami kapcsolatunk a többi főiskolai és egyetemi KISZ-szel?

- A felsőfokú intézmények KISZ-ei nem egységesek. Ez abból is adódik, hogy nem azonos helyzetűek és súlyúak a szervezetek. Mindenütt más az intézménybeli helyzet. Nincsenek ilyen méretű karok, és nem is mernek annyit, mint mi. Mások a partnerkapcsolatok. Másutt lehet, hogy nem tekinti partnernek az állami vezetés a KISZ-t. Nem mindenütt tetszene a mi programunk, de mindenképpen fontos, hogy mások is megismerjék.

A programunk politikailag legkényesebb pontjának, és egyben a legfontosabbnak is az 1/1-est tartom. Ez a felsőoktatás reformjáról szól. 81-ben hoztak egy PB. határozatot a felsőoktatás reformjáról, ám azóta a reformot felváltotta a korszerűsítés. Ez a jelentős minőségi változás nem elégít ki bennünket, ezért ki kell használnunk minden lehetőséget.

Az ősszel lezajló ifjúsági parlamentek, az egyetemfejlesztési koncepció vitája a másfél év múlva sorra kerülő KISZ kongresszus, mind-mind lehetőség programunk megjelenítésére, képviseletére.

Jani & Miki

Csak sürgős esetben

Vasárnap késő délután, órák óta először, két apró pöty-pöty-tyel adott életjelt magáról az ügyeleti szolgálatot tartó gyógyszerészár csenegője.

A fiú és a lány egymás kezét fogták, amikor a kis ablak függőnye fellibbent.

- Bocsánat...- szólt a fiú, aki látszólag zavarban volt.

- Szia, szeretnénk ezt kiváltani - mondta a lány és becsúsztatta a receptet. Az arcán bujócskát játszott a mosoly.

- Jó estét. Csak sürgős esetben adhatok ki gyógyszert - válaszolt fáradtan a csinos fehérköpenyes hölgy.

A fiatalok lehajtották fejüket, a fiú a receptért nyúlt.

- No, jó. - mosolyodott el a hölgy, és már hozta is a doboz postinort.

A lány megkérdezte, mikor, mennyit kell bevenni belőle. Bár a dobozban volt használati utasítás, a hölgy mégis precízen elmagyarázott mindent. Mikor véget ért a tanácsadás, a lány szemlesütve megszólalt:

- Akkor..., legyenszíves egy pohár vizet hozni!

hallomástól: sürgős

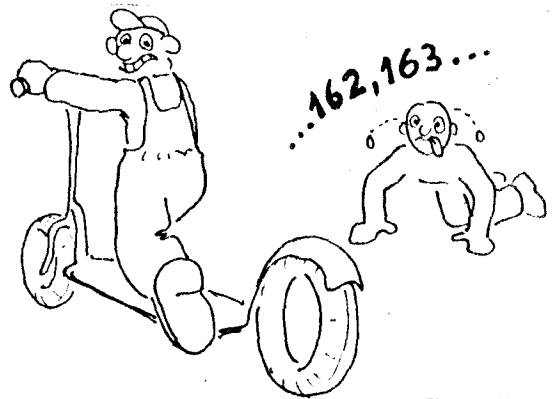
VASKAMPÓ

Végre megint lesz egy klassz vetélkedő...

-gondoltam, amikor a Landler Napok programját elolvastam -. Természetesen ott a helyem! Aztán néhány nap múlva megjelent a Vaskampót hirdető plakát, melyen az előfeladatok kiírása is szerepelt, természetesen beadási határidővel. Ez az időpont egy kicsit melbevágott, ugyanis a másnapi péntek volt az. Na, erről már a mi most szerveződé csapatunk lemarad. Holnapig ezeket nem tudjuk megcsinálni. Mind-egy, én elmegyek, hívom a többieket is, hátha be tudunk majd szállni egy induló csapatba. Aztán eljött a hétfő, és én is eljöttem. Kezdetben nem volt hangulat. Vagy legalábbis nem olyan, amelyet eddig megszoktam, amit vártam. Hát most mi legyen? Elmenjek? Maradjak? Az egyik csapatból már a harmadik ember akar meggyőzni, hogy köztük a helyem. Rendben van, maradok, beszállok a versenybe. Én még bízom abban, hogy nem jöttem hiába. Sajnos, a többiek már elmentek. Közben a csapatokból néhányan hozzáfogtak palacsintát sütni. Na, lehet, hogy nem is kezdődik olyan rosszul a dolog?... Egyre jobban melegszik a hangulat, a négy versenyzőgárda kezd már belejönni. A feladatok is meghozzák a kedvet: KI MIT TUD I.: verset mondanak a tanárok; majd ki kell állítani egy komplett festőt /mint utóbb kiderült, fontos szó volt a komplett, ugyanis a Hajós csapat jó humorérzéke egy, a zsűri nyilatkozata szerint nem egészen koptett szobafestőt keltett életre, amiben lehet is valami, ha visszagondolunk ezen hírhedt személy történelmi útjára;/ a kulturális körkérdések és a politikai totó után jött a hazugságverseny. Tudsz-e vajon savanyú képet vágni? Savanyúbbat, mint a többiek! A kísérleteket mindenki megsemmisítheti a vetélkedőről készült fényképeken. Mire arra került a sor, hogy a festők bemutassák kellékeiket fontossági sorrendben, addigra a hangulat már közel járt a csúcshoz. Azt hiszem, senki sem fog csodálkozni ezen, ha elmondom a Benedek csapat festőjének a magával hozott WC pumpára adott magyarázatát: "Ez a

legfontosabb szerszámom. Felrakom a plafonra, és ha véletlenül felmászna a létrára dolgozni, ebbe kapaszkodom, hogy le ne essek, mikor elalszom. Még szerencse, hogy jól bírja a strapát, mert elég mélyen alszom."

Ezután következett a KI MIT TUD II.: hangszerjáték. Minden csapat becsülettel megállta a helyét. A legjobb talán azért volt a Benedek csapaté, mert a produkciójuk végére az egész terem velük énekelt, sőt, ketten táncra is perdültek. De a legnehezebb feladat elé csak most került a zsűri: hitelesen le kellett mérniük a leghosszabb nadrág és a legrövidebb szoknya közötti különbséget. A Sínautósok ötlete verhetetlen volt: a kézenálló hölgy szoknya bizonyult a legrövidebbnek. S mivel a nagy munkában /és a palacsintaevés után/ a zsűri megszomjazott, a feladat kóktél készítése lett. Ebben a műfajban viszont a Hajósokat nem lehetett legyőzni. A break-táncverseny után jött a medicinroller. Nem tudom, ismeri-e mindenki ezt a remek erő- és akaratfejlesztőt, de ajánlom a kipróbálását. A versenyzők fantasztikus dolgokat produkáltak: két csapat /a Hajósok és a Csőre bandája/ játékosát 165 fekvőtámasz után szabályosan le kellett emelni a rollerről, mert még csinálták volna, de a zsűri nem bírta tovább nézni őket. Le a kalappal a teljesítményük előtt!



A KI MIT TUD III.: az egyéb kategória. Ki gondolta volna, hogy nem is olyan könnyű tálcát pörgetni és elkapni, hát még székeket egyensúlyozva megtartani az állon. Nagy derűtség közepette vettük tudomásul, hogy Fekete Attila tanár úr sibakancsban is kitűnően keringőzik. A vetélkedő utolsó feladatát a zsűritől kapták a csapatok. Mivel a zsűriben mindenki a Mechanika Tanszék oszlopos tagja volt, a feltett kérdések jellege senkit sem lepett meg. A jó humorú kérdésekre kifogástalan válaszok érkeztek. Ezzel a tökéletes körrel véget is ért a verseny. A hangulat olyan magas fokra hágott közben, hogy fel sem tűnt, milyen későre jár

Folytatás →

az idő. A győztesek a Hajósok voltak, a második helyre holtversenyben a Benedek csapat és a Sinautó került, a harmadik helyezett pedig a Csőre bandája lett. S én sem bántam meg, hogy nem mentem haza.

Még valamit: Ha a plakátok a feltételekkel hamarabb elkészültek volna, a csapatok az előfeladatokat megcsinálták volna, és végül, ha többen eljöttek volna, az egész vetélkedő még jobb lehetett volna.

Csak az a sok volna ott ne lett volna!

Kicsi

Hadd morgolódjunk már

mi is egy kicsit

Adva volt ugye a nov. 13-ai szakmai nap, melynek programjában délelőtt TDK konferencia, délután filmvetítés, számítógépes verseny, stb, este Urbán Lajos szerepelt.

Jelzést kaptak a tanszékek is a szervezőktől, segítséget kérve a délutáni filmvetítéshez. Szó, mi szó, sikerült kiengedni a szellemet a palackból, a délutáni kezdésre mintegy 20(!) szakmai film jött össze a legkülönbözőbb témakörökből. Ott voltak Kürtös tanár úr hajózási, repülési, autógépész filmjei, Havas tanár úr és Horváth Attila által biztosított francia metró és vasutas (TGV) filmek, Molnár tanár úr anyagmozgatási filmjei és jómagam is hoztam néhány új, autópálya, repülőtérépítési filmet. Nyugodtan mondhatom, minden területről a legkorszerűbbeket, az utóbbi évek termését szedtük össze, akár egy 10-12 órás filmnapot is lehetett volna ebből csinálni. A teljes sikerhez még a nézőkre is szükség lett volna. Ezt az apró feltételt mi már nem tudtuk biztosítani, így aztán a dolog úgy sikeredett, hogy a vetítés alatt a vetítő és a filmeket biztosító személyzetet kivül mintegy 3-5 (igen, három-öt fő) érdeklődő szorongott a Landler Színház összes helyiségeiben. Később konstatáltam, hogy a szakmai napot propagáló plakáton filmvetítésről szó sem esett, igaz, a TDK-konferenciáról annál inkább, s a hallgatóság száma ott is a fentiek szerint alakult. Most már csak az a kérdés marad, jövőre sikerül-e ismét kicsalogatni a szellemet ama palackból. (Én mindenesetre makacs vagyok, az itt „megbukott” filmjeimmel tavasszal hivatalos program keretében jelentkezem — 321., 322. tk., reszkesetek! —).

Mészáros Péter

Hogy állunk?

I. Órarend készítési feladat

1. Dudás György IV. évf. 800 Ft

II. Kari képűtség címlapjának készítése

1. Bajnóczy Ferenc IV. évf. 500 Ft

III. Helyben programozási feladat

a, Abonyi Zoltán 400 Ft

b, 1-2. Illés Árpád II. évf 300 Ft

Hahn Csaba hajós 300 Ft

Abszolút sorrend:

1. IV. évf. 120 pont

2-3. II. évf. és a hajósok 100-100 pont

Kötélmászó verseny:

Holtversenyben 1-2-3.

hajós-I. évf.- IV-évf. 300-300 Ft

90-90 pont

Összesített pontszám:

hajós 190 pont

I. évf. 90 pont

II. évf. 100 pont

III. évf. -

IV. évf. 210 pont

A fenti sorrendet a zsűri a minőség és ötletesség alapján alakította ki.

Egy apró megjegyzés

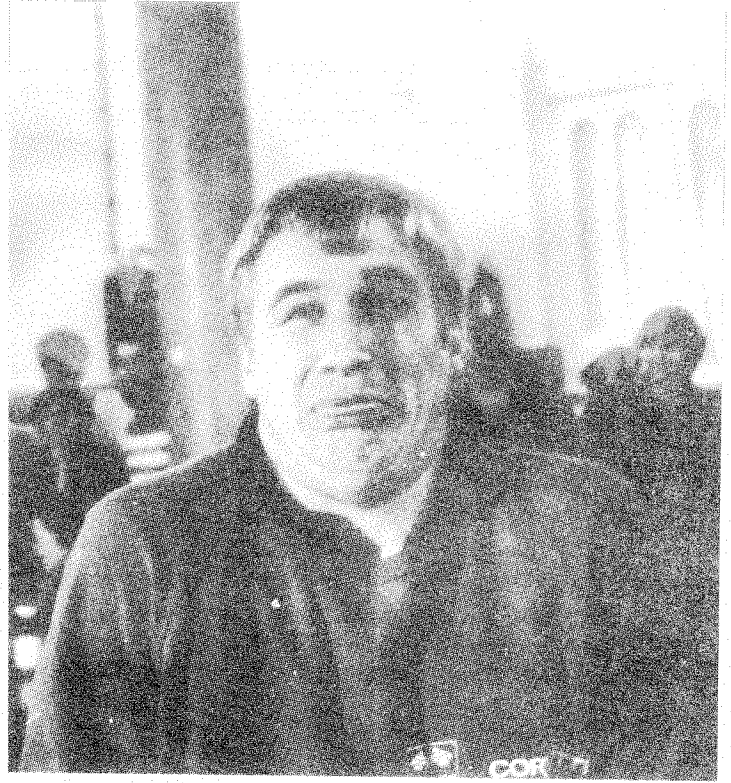
Talán jogtalan észrevételünk, hisz mi is harmadévesek vagyunk. Talán jogos, mert úgy érezzük, valakinek meg kell jegyezni.

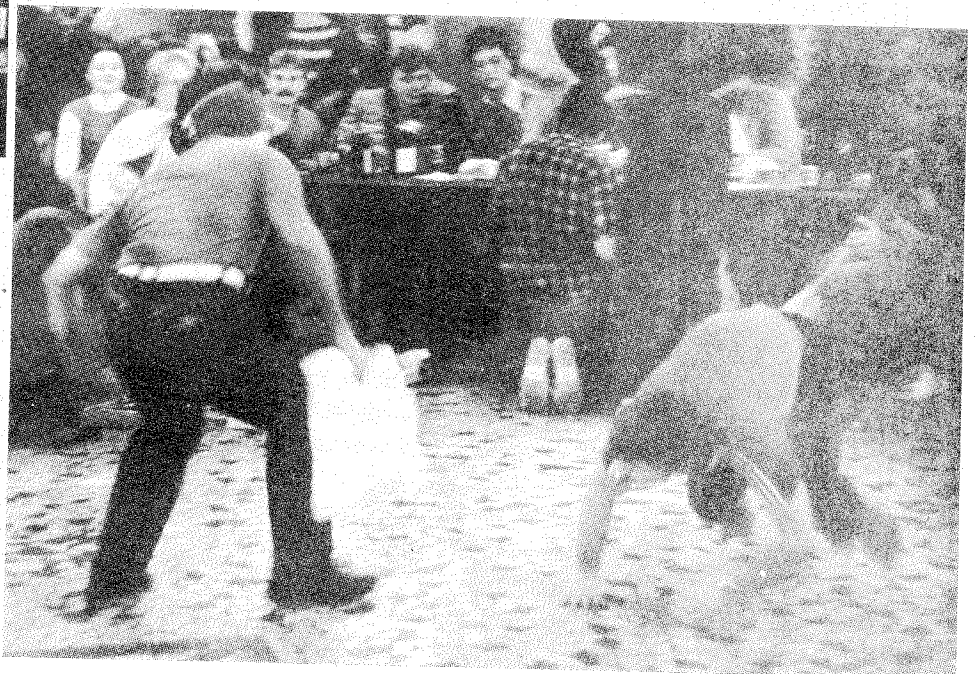
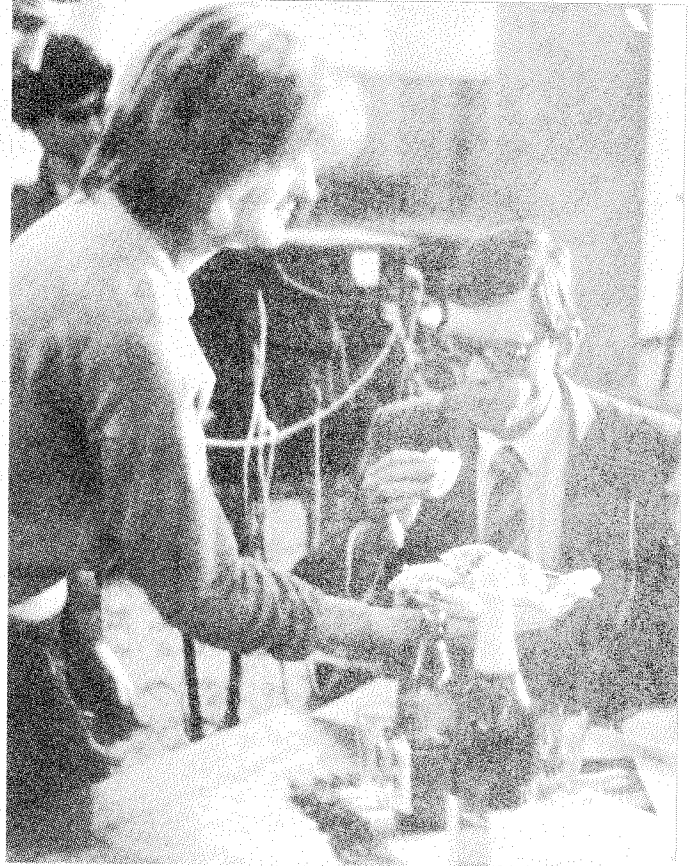
A harmadévfolyam eddig 0 pontot szerzett. Talán túlzás azt mondani, hogy szerzett, hisz még azt hiszi valaki, hogy sikertelen próbálkozások sorozata után kerültünk az utolsó helyre. Nem. Sajnos tőlünk senki nem vette a fáradságot, hogy megpróbálkozzon egy számítógépes program elkészítésével, netán egy kötélmászó szódáspatron megkonstruálásával.

De hát mit nekünk egy évfolyam? Hisz az olyan esetleges. Ki kérte, hogy én egyáltalán egy évfolyam tagja legyek. Persze, ha már így van, eltűröm. Meg is jegyzem, hogy harmadéves vagyok, mert ezt gyakran kérdezik. A barátnő, haverok - az más, azok állandók. Értük érdemes tenni valamit az embernek. Na de egy évfolyam - ciki! - hát ki hálálja, köszöni azt meg nekem? Itt van, hát még ezzel a cikkel is zaklatnak! Kell ez nekem?

Hát kell! Talán még nem késő! Hátrányunk nem behozhatatlan.

Kelemen L. - Kárpáti I.





Start



technikai sport magazin

A 70-es évek második felének világgazdasági válsága az autóiipart sem kímélte. Nap mint nap gyárak megszűnéséről, munkások elbocsátásáról kaptunk hírt. Egyesek már leáldozni látták az autózás csillagát. Szerencsére nem így történt. A recesszió éveiben a gyárak többsége lázas műszaki fejlesztést végzett és a fellendülés megélénkülésének első jeleire új típusok tucatjait dobták piacra. A választék talán soha nem volt olyan széles, mint most. A jelek szerint e fejlesztési kedv a jövőben sem csappan, sőt...

Miről álmodunk jövőre ???

Az európai autógyárak 2 millió kocsival többet tudnak gyártani, mint amennyit jelenleg képesek eladni, ennek következtében igen kiélezett az árharc. Ugyanakkor a Toyota, a Nissan és a Honda egy tucat kész, vagy épülő gyárral rendelkezik az USA-ban. A Nissan betört Európába is. Spanyolországban négykerék meghajtású furgonokat gyártanak. 1986-tól Angliában is beindul a gyártás. A Honda közös vállalatot alakít a Leylandal.

Új jelenség, Dél-Korea színrelépése. Jelenleg évi 100000 db.-ot gyártanak. A Hyundai Pony lenyitható tetős és a Stellar Coupe meghódították az ázsiai piacokat. Áraik még a japánokénál is 27%-kal alacsonyabbak. A GM 427 millió dolláros szerződést kötött Dél-Koreával és 1987-től évi 167 ezres szériát kíván piacra dobni az USA-ban. A Chrysler és a Ford is érdeklődik az üzlet iránt.

Amerikai újítás: négykerék meghajtású kupé szabadidős kocsit kívánnak gyártani. Kb. évi 1 millió példány eladását tervezik. Az USA-ban rendkívül népszerűek a kétülékes furgonok. Ázsiában a Toyota, a Mitsubishi, Európában a Renault és a Ford fog. hasonlókat készíteni.

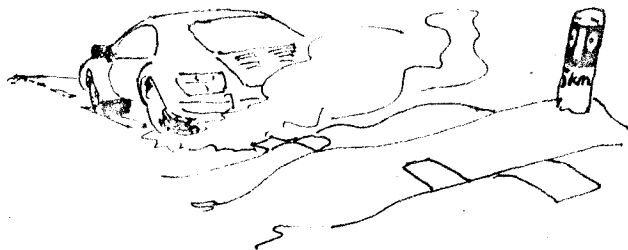
„Új hullám”: A jelek szerint visszatér a nyitható tetejű kétülékes sportkocsik korszaka. Elsőként a Pontiac műanyag karosszériás Fiero-ja jelent meg. Ezt követi a Toyota új MR 2-je. A Chrysler a Maseratival '87-re, a Cadillac a Pininfarina és a Ford az évtized végére tervez hasonló autót. A következőkben inkább csak címszavakban a legismertebb autógyártók néhány elképzelését foglaljuk össze.

Mercedes: Az új „kisautó”, a 190E 2,3-16 már penbefecskendezővel, 2,3 literes, hengerenként 4 szelepes hengerfejjel készül, melyet a hajdanában nagy sikereket megért Ford Cosworth V8-as motorok tervezője álmodott papírra. A 230 km/h tempó eléréséhez egy ultrakönnyű kerámia turbó-
ra is szükség van. A 190-esekből évi 240 ezer a a terv.

BMW: Itt újdonságnak számít az M635CSI, amelyet lenyitható tetővel is megkaphatnak a luxusautók kedvelői. '86-tól négykerék hajtással, komputerizált hibamagállapító berendezéssel és blokkolásgátlóval szállítják.

VW: Még mindig a Golf a sztár, bár termelése 2,2%-kal, exportja 11%-kal esett vissza. A Passat négykerék meghajtású lesz, mint a Syncro. A Santanát a NISSAN japánban is gyártja. Az új szuper GOLF 2 öszkerék-hajtású és 16 szelepes lesz, ráadásul 210 km/h-s tempót jósolnak neki.

AUDI: A négykerék meghajtás úttörői, de az aerodinamikában is jeleskednek az új 100-as 20%-kal kevesebbet fogyaszt, 30 LE-vel gyengébb, mint elődje. A 0,3 légellenállási tényezőnek köszönhetően azonban mégis gyorsabb. 1986-ban vadonatúj Quattro 80-al akarnak előrukkolni. Szintén új a legnagyobb Audi 300-as, amely már a Mercedes S-ek kategóriájába tartozik. Az Audi termelése 84-ben 50 ezerrel nőtt.



PORSCHE: Változatlanul az élen. A 911 Turbó a világ legjobban gyorsuló utcai torpedója. 24sec alatt 226km/h-t ért el, megelőzve a Lamborghini Countach-ot.

Készül a négykerék meghajtású 911-es. Rebesgetik, hogy jön a még gyorsabb 928-as „puritán” felszereléssel, fiataloknak mindössze 39 ezer DM-ért.

OPEL - VAUXHALL: 1,5 milliárd DM-et költöttek fejlesztésre. Az új Kadett-ből jövőre 550 ezret akarnak eladni. /Tavaly a Golf vezetett 442293 db-al./ Ez az autó 17 különböző variációban készül. 5 karosszériába 6 fajta motort és 4 különböző erőátvitelt szerelnek. Az új GSi 16 km/h-val gyorsabb, mint elődje a GTE, ugyanazzal a motorral.

FORD /EU/: A Sierra 850 millió/!/ dollárba került. Tavaly 381 ezer db készült belőle, ami a

kapacitás 85%-a. '85-ben a Granada első- valamint összerék meghajtással fog legördülni a szalagokról.

RENAULT: Az új csodafegyver az R 25-ös. A világon a legkisebb, mindössze 0,28-as légellenállási tényezővel rendelkezik. Számtalan variációban készül. A legolcsóbb ára fele a legdrágábbénak.

Az új R5-öst Párizsban mutatták be októberben. Fogyasztása egyedülálló a világon: 120-as tempónál mindössze 5,4 l / 100 km benzinnel beéri. Az új gyárba 3,2 milliárd frankot investáltak, ahol jövőre napi 2 ezer db-ot gyártanak majd. Terveznek Limusine és V6-os turbó motorral szerelt R 25-öt is, utóbbit blokkolásgátlóval, ami illik 220 feletti végsebességhez. Szintén újdonság a JEEP Cherokee terep-sport autó és az ESPACE 7 üléses családi autó, amelyből havi ezer db-ot készítenek a Mátrával közösen.

PEUGEOT: A 205-öt több francia és spanyol gyár készíti, a GTI 1500 cc-vel olcsóbb, mint a VW hasonló típusa. A 4 kerék meghajtású középmotoros turbóval Vatanen megnyerte a legutóbbi 2 rallye VB. futamot.

CHEVROLET: Elsősorban saját modellekkel operálnak, de a fődarabok Peugeot-Talbot kooperációban készülnek. A BX-ből tavaly 200 ezer fogyott. Az új CX turbót '85-ben már blokkolásgátlóval szerelik. A csúcsebessége 220 km/h körül várható.

FIAT: Veszteséges évek után '83-ban már 48 millió \$ nyereséget könyvelhetett el. 4 milliárd líra értékben robotokkal szerelte föl gyárait. A hazai piac 65 %-át uralja, s az Uno-val, amely az év autója, átvette az európai piac vezető helyét a Renaulttól.

LANCIA: Ebben a hónapban mutatják be a még névtelen ún. 4-es modellt, melyet Lancia, Alfa Romeo, SAAB közös fejlesztésű fődarabokkal szerelnek. A Lancia változat „ruháját” Giugiaro tervezte. A motorok skálája a két literes benzines turbótól a turbó dízeelig terjed.

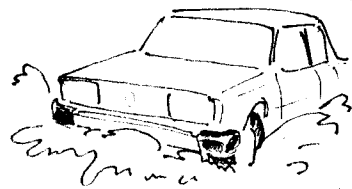
ALFA ROMEO: Merész tervek. 12 éve veszteséges a cég, de '85-ben már profitra számítanak. Az elmúlt 4 évben egy-egy új modellel rukkoltak ki. Most az Alfa 90-en a sor. A Guilletta erősebb turbós motort kap. '85 végén a 4-es modell saját változata kerül a piacra az Alfetta és az Alfa 6 helyett. Közben ARNA néven a Nissan Cherry-jébe motort és sebességváltót szerelnek.

FOLYTATJUK...

ÖSSZEÁLLÍTOTTA: SZOKI

&
-baze-

Egy igazi kemény verseny



A nyárról elhalasztott Népsport-Ezerester Rallye-ra került sor az elmúlt hét végén Veszprémben.

A kijelölt pálya nagyon változatosnak tűnt: aszfalt, mürva, föld, homok,... tehát minden ami kell. Péntek délután, a gépátvitel ideje alatt sűrű köd szállt a városra. Ebben a ködben a nyáron megállapított utvonaliidők szinte teljesíthetetlené váltak, ezért a verseny vezetősége megnövelte azokat.

Szombat reggelre, a verseny kezdetére a köd azonban szinte teljesen feloszlott, így az etap-időkhöz komolyabb, időigényesebb szerelés is belefért. Szükség is volt rá, mert a lassan már csak aszfalthoz szokott autókat és autósokat a homok és a föld gyorsaságik alaposan megviselték. A nagyon csúszós 13 km hosszú csőcsuszta és az autókat szétrázó homok gyorsasági céljaiba nemegyszer az árkot megjárva, defektes kerékkel, vagy éppen kiakadt lengéscsillapítóval érkeztek az autók. A verseny céljába az indulóknak mindössze a fele jutott el.

A rali másodosztály mezőnyéből az OSG-s Cseregy Gyula- Görög Péter- Lada 1300 triót érdemes kiemelni, akik a saját és az autó erejét jól beosztva / az autót a célt követő zárt parkolóba már csak betolni tudták / gyorsan és taktikusan vezetve az abszolút legjobb időt futották. A Szetei- Érces / Pótaxi / páros az első osztályukat megszégyenítő kanyarteknikával kápráztatta el a közönséget, s csak a sorozatos műszaki gondjaik miatt nem értek el jó helyezést. Mindkét páros nevét érdemes megjegyezni, mert a jövőben még sokat hallunk róluk.

Az első osztályuknál az abszolút első helyért nagy harc volt várható. Győzelmi esélyekkel indult az ezévből nagyon jól szerepelt Ranga-Kurcz páros. Ott volt a rajtnál Barka Zoltán a BMW-vel, Hidegh János a „kockalámpás” Lada VFTS-sel és a Dudás- Doma pár itthon először a BBK-s Lada VFTS-sel. A parádés harcból végül a nagyszerűen autózó kaposvári Hidegh János- Bán Attila kettős került ki győztesen, így ebben az évben is ők végeztek az országos bajnokság abszolút első helyén.

Gratulálunk!

SÁRKÓZI PÉTER

ILLEM-SAROK

"Félteljezzük fel, hogy az eddig megfogalmazott viselkedési elveink és szabályaink hozzásegítették a tizennyolcadik születésnapjához érkező fiataalt a viselkedési szabályok minimumának ismeretéhez, és ezzel ahhoz is, hogy a legkisebb hátránnyal lépjen ki az életbe."

Ezzel a mondattal valahol könyvünk utolsó lapjainak egyikén találkozunk majd a Kedves Olvasó, ha megtisztelő érdeklődéssel olvassa az Illemkockát. Úgy gondoljuk, akkor már e mondat ellenére egyértelmű lesz, hogy könyvünk a felnőttek számára készült, bár a tizennyolc éven aluliak is olvashatják.

Nem a felnőtteket akarjuk illendő viselkedésre tanítani, bár tudjuk, gyakran kerülünk olyan helyzetbe, amikor szükségünk lenne viselkedési tanácsokra. Ki tudná megmondani, mit ismernek a felnőttek és mit nem a közösen elfogadott viselkedési szabályainkból? Senki sem adhatna erre pontos választ. Ajánlatot azonban tehetünk az ifjúság nevelőinek, megfogalmazhatjuk, melyek azok a legszükségesebb viselkedési szabályok, amelyeket leányainkkal, fiainkkal megazsületésüktől nagykorúságukig meg kell ismertetniük.

VISELKEDÉSÜNK ERKÖLCSI ALAPJAI

Aki él, viselkedik. Mivel senki sem él a többi embertől függetlenül, nem mindegy, hogyan viselkedik! Mások viselkedése kellemessé-vagy kellemetlenné - teheti az együttlétet számunkra, és természetesen mi is lehetünk nagyon jó partnerei, vagy éppen hogy csak elviselhető társai másoknak.

A nagyon fontos magatartási szabályokat elsősorban nem az illem, hanem az erkölcs, még inkább a jog fogalmazza meg. Az esetek többségében amit a jog tilt, azt sem az erkölcs, sem az illem nem engedi meg. Fordítva ez már nem ennyire általános. A kellemetlenségek ellen, a jó közérzet érdekében szükséges az illemszabályok, az illendő viselkedés normáinak ismerete, és az, hogy alkalmazzuk is ezeket viselkedésünk során. Ha elképzelünk magunknak bármilyen összeállítást az illendő viselkedés szabályairól, megtanulhatjuk a harmónia megteremtésének alapszabályait, amelyek egyben az illendő viselkedés alapszabályai is. Ahogy azonban gondolkodás nélkül a Rubik-kocka harmóniája sem állítható vissza, az illendő viselkedés is csak gondolkodva lehetséges. Elsőrendű alapszabályunk lehet tehát: ismerni kell minél több szabályt, és gondolkodni kell az alkalmazásuk feltételein, körülményein. Szinte első követelményünk cáfo-

lata lehetne a következő alapszabály: becsüljük meg a viselkedési hagyományokat, mert azok men-tenek fel bennünket a túlságosan gyakori döntés felelősségétől.

Köztudomású, hogy az ember lényegét tekintve kettős jelenség: egyfelől természeti, másfelől társadalmi lény. Mint az élővilág része eszik, iszik, alszik, szaporodik, lélegzik, salakanyagot ürít, védekezik az időjárás változásai ellen, stb. Mint a társadalom tagja divatosan öltözködik, kulturáltan étkezik, iszik, társalog, dolgozik, szórakozik, tanul - egyszóval olyan magatartása is van, ami nem függ össze közvetlenül testi állapotának fenntartásával. Az emberre jellemző, hogy a többi élőlénytől létének társadalmi elemei különböztetik meg elsősorban. Nem túlzás, ha az embert munkavégző képességén kívül legjellemzőbb tulajdonságaként a többi élőlény minőségében meghaladó gondolkodási képességével és a szerelem képességével különböztetjük meg. A munka szabályai túlnyomórészt nem az illem körébe tartoznak, azokat inkább technikai leírások szabályozzák. A munka folyamán azonban egymással is kapcsolatba kerülnek az emberek, ezek a kapcsolatok tehát már feltételezik az illő viselkedést. A szerelem részben nyilvános viselkedés, részben pedig a többi ember előtt elrejtett cselekvés. Ezekkel a szabályokkal is kell tehát foglalkozni.

Kedves Olvasó! Nincs olyan felnőtt - legyen bármilyen illemtudó is -, aki az összes illemszabályt ismerné, sőt emellett még tévedhetetlen is lenne, tehát nemcsak ismeri, de minden esetben alkalmazni is tudja azokat. Egyébként a viselkedésnek nincs abszolút helyes mércéje, ezért alapszabályként fogadjuk el, hogy nagyon türelmesnek kell lennünk egymás iránt. Éppen a mindent ismerés és a tévedhetetlenség lehetetlensége miatt nem biztos, hogy a miénktől eltérő viselkedés rosszindulatot, neveletlenséget tükröz.

Az illetlenség passzív tudomásulvétele nem jelent feltétlenül gyávaságot, megalkuvást, az ember önbecsülésétől is függ, hogy kitől hagyja megsérteni magát és mivel! Méltóbb az emberhez a jelentéktelen illetlenség, sérelem felett elsiklani, mint azt azonnal megtorolni. A sértett ember egyetlen cselekedete éppen olyan illetlenség, mint a sértő. Éppen ezért a türelem sokkal emberibb, illőbb magatartás, mint a gondolkodás nélküli viszonzás.

Az Illem-sarokot Halák László Illemkocka című könyvéből válogattuk.

Összeállította: *Ruha Sándor*

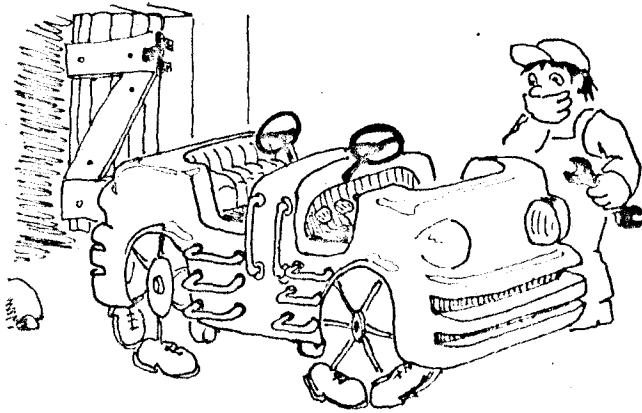
- Az észak-déli vonalat tovább folytatjuk. '88 végéig kiépül Újpest központjáig. Az utolsó szakaszát már szeretnénk a felszínre hozni, hisz így az építési költségek igen csak csökkennének. A Délbuda-Rákospalota közötti tervezett vonalra sajnos nincs pénz! Meglesz viszont a Csepeli HÉV Kálvin térig tartó szakasza.

- Várható-e, hogy személyautó összeszerelő üzem lesz Magyarországon?

- Az az egyéni véleményem, hogy nincs is rá szükség. Akkora ma a világ autópiaza, hogy már csak jó kereskedőkre van szükség. Belátható időn belül nem lesz autógyártás nálunk.

- Hozunk-e be Nyugatról autót?

- Igen, rá leszünk szorulva. A szocialista importunk egyre csökken, ha egyszer a magyar gépipar valami eladhatót tudna csinálni ...



árukerével NSZK és olasz autót hozhatnánk be. Addig azonban az alkatrészellátást és a szervizelést meg kellene oldani.

- Szakadjunk el a Földtől. Úgy hallottuk, hogy Londonban a TU 134-esek nem szállhatnak le a zajsintjük miatt...

- Svájcban, Belgiumban és Franciaországban már fizetni kell a zajos gépekért. A többi helyen még egy kis ideig elnézőek maradnak. Kb. 2 év múlva a SZU-ban elkészül egy új gép, melynek zajsintje már a túréhatáron belül van. Nyugati gépet viszont nincs módunkban behozni.

- Lesz-e nálunk helyközi légi forgalom?

- Néhány éve mindenki repülni akart nálunk. (Pl. a GYSEV) Az a legnagyobb probléma, hogy nincs belföldi légitirányítási rendszer. Így minimális biztonsági feltételekhez voltunk kénytelenek kötni a magánrepülést. Ezek után már szinte senki sem akart repülni.

- És még egy utolsó kérdés: hogyan fogadja a közlekedés az itt végző hallgatókat?

- Valószínű, hogy jobban, mint annak idején minket fogadtak.

- A zúgolódás miatt úgy tűnik, a véleményünk nem egészen az...

- Nos igen. Úgy érzem, a fiatalok kevésnek, jelentéktelennek tartják a rájuk bízott munkát. Azt hiszem, annak idején ezzel is így voltunk. Évente kb. 60 ember jön hozzánk, akiket megfelelően tudunk foglalkoztatni. Hadd idézzük még a miniszter befejező mondatát: A tárca szeretne a kar életének további meghatározásában aktív szerepet betölteni. Erre a karra szükség van, ezt minden ember beláthatja.

Összerendezgette:
Kelemen László

Fordítás

RÓZSÁK, csak úgy

Zsebre dugta a kezét, füttyörszert. Most szerette a világot. A belsejében hőmpolygó meleget is, máskor ilyet két pohár bor után érzett. Valahogy nagyon adni akart. Adni, pedig nem volt semmi je; csak úgy. Körülnézett az utcán, ahol ment. Néptelen volt, de szemben jött valaki. Üres arccal, bambán. Ránézett, arcizmait mosolygásra kényszerítette. Aztán rámosolyodott, tele szívvel. De csak ment tovább, üres arccal, bambán.

Miért, kérdezte. Valamit tenni akart. Megmutatni, hogy ő meg tudja különböztetni a jót és a rosszat. Van hozzá képessége. De csak a téri újságíró látta rajta, csak hogy az nem ért rá a folytonos kiabálástól. Zsebében megcsörrent az apró. Veszek virágot, gondolta. Három szál rózsát anyámnak, és felrémlett előtte anyja arca. És betoppant, háta mögött a csokor: hoztam neked valamit. Jó volt látni a boldogságot arcán. Hát eszedbe jutott a születésnapod? Szü... igen, persze, nézte anyja sugárzó szemét, szégyellte magát. Aztán átölelte égyemást, és ő hálásan gondolt arra a belső melegre, ami miatt most itt közösen boldogok.

- csi -

SZERELEM

Ha valaki nem tud lemondani valamiről...
Ő nem is akart lemondani semmiről, főleg
nem az életről. Az élet a szerelem. Órákat
állt a tükör előtt,...nem volt szép. Je-
lent ez valamit? Számára sokat jelentett.
Beccapottnak hitte magát, átvertnek. Elad-
ta a testét. Ki a hibás?...Szerette volna,
ha ott vannak - ott is voltak - azok, akik -
már tudta, nem szentül - azt állították,
„a külső nem minden”, „pénzért nem lehet
megvásárolni a szerelmet”. Ő, a piszkok!
A külső nem minden, mégis megvásárolták, őt,
aki egész életében hitt a szerelemben. A
szerelem jelen is volt, az ő részükről „ab-
ban” a pillanatban, az ő részéről egy kicsit
később, mikor a pénzt elvette az éjjeliszek-
rényről.

Olvasó

TANSZÉKI ÉRTEKEZLET
NOV. 27.

Gépipari Technológia Tsz.
Hochanika Tsz.
Hőszekelés Szervezési Intézet
Hő és Áramlást. Tsz.
A tanszéki képviselők a tsz. által kia-
dott helyeken jelenjenek meg!



OAGSTE

Mosztani IV. és V. évek jelentkezését
várjuk!

Jelenlegi III. évek Jugoszláviába, Len-
gyelországba és Csehszlovákiába adhatják le
jelentkezésüket.

Ne felejtsetek:

Jelentkezni nov. 23-ig a KISZ Bizottságon
(K. épület I. 51.) lehet. Jelentkezési lapo-
kat és tájékoztató füzetet is itt kaptok.
A nyelvvizsga időpontja: dec. 3-7.

TDR KONFERENCIA

MINDENKINEK
GRATULÁLUNK!

I. DÍJASOK

Koncz István-Kovács Péter 503. tk.
Bányai András 412. tk.
Gáspár Péter 505. tk.
Borbély Gábor-Élő József-Kecze Zoltán
325. tk.

II. DÍJASOK

Horváth Attila okl. közl. mérnök
Sanyó Imre 503. tk.
Lovász György 141. tk.
Csonka József 503. tk.
Szilágyi Gábor 504. tk.
Zábori Zoltán 504. tk.
Csengeri Géza-Petővári László-Szilágyi László
okl. gépész mérnök

III. HELYEZETTEK

Rohla Márton 323. tk.
Záhonyi Zsolt-Krémer Miklós 324. tk.
Békefi Zoltán-Katona Tamás 411. tk.
Szalay Tímea okl. közl. mérnök
Szendrei György 502. tk.
Poggy Sándor okl. közl. mérnök
Pazekas Attila-Szilágyi Attila 325. tk.
Berger Tibor 504. tk.
Szalay Róbert-Rodler Tamás-Horváth Gábor-
Peterdi János 324. tk.
Szilágyi Gyula 504. tk.
Franczel András-Horváth József 324. tk.
Balogh György (okl. gépész mérnök)-
Szuák Zsolt 504. tk.
Pénzes László 504. tk.
Béres Ferenc 416. tk.

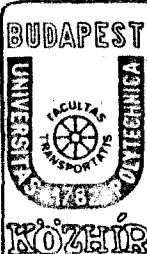
GTE - KÜLÖNDÍJ:

Hegedűs Béla-Tóth Zoltán 502. tk.
Csonka József 503. tk.
Balogh György (okl. gépész.)-
Szuák Zsolt 504. tk.
Béres Ferenc 416. tk.

REKTORI JUTALOMRA JAV.
Gáspár Péter 505. tk.

MELHÍVJUK TISZELT OLVASÓINK FIGYELMÉT,
HOGY NOVEMBER 24-ÉN, SZOMBAT DÉLUTÁN, A
PETŐFI RÁDIÓBAN KARUNK HALLGATÓINAK SI-
keres vetélkedését HALLHATJÁK A 4x4
CÍMŰ MŰSORBAN!

*Hajrá
Közölni!*



KIADJA A BME ÉS A KÖZLEKEDÉSI KAR KISZ SZERVEZETE

Felolós kiadó: Kiss Péter
Felolós szerkesztő: Zelena Ferenc
Főszerkesztő: Kelemen László

Készítették: Pásztor Csilla, Petykó Csilla,
Tóth Kati, Szemi, Bánfal Zsolt, Fábrián Zoltán,
Szűcs Sándor, Nauner Csaba, Komcsák Miklós,
Tóth János, Török István, Gábor, Cserey György
Tóth Gyula, Illés Árpád