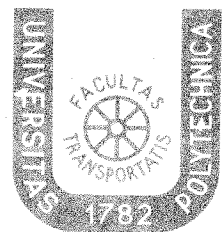


KÖZMÉR

BUDAPEST



3

A KÖZLEKEDÉSMÉRNÖKI KAR KISZ SZERVEZETÉNEK LAPJA

XXII. félév 1986.02.27.



SZIGORLATOLGATÁSON

Fél évvel ezelőtt asszal a tervvel kezdtem a matematika szigorlatról szóló cikkembe, hogy több oldalról körüljárva a témát, csalhatatlanul levonjam a végső következtetést: jobb vagy rosszabb a réginiél a mostani rendszer. Már akkor rájöttem, hogy ez reménytelen, nincs olyan hathatós mérce, ami alapján a véleas megadható. Ezzel a tapasztalattal végtem neki a "második forduló"-nak, vagyis a mechanikaszigorlatról készülő írásnak, melyben három tanszéki oktató szóla meg. Együkük tanesékvesető tanár és egyben karunk dékánja is.

Mielőtt a beszélgetések lezajlottak, a dékáni hivatalban kigyűjtöttem néhány adatot az elmúlt három év eredményeiről:

	szigorlati átlag iv-k nélküli	iv-ekkel
IV. évfolyam	2,71	2,41
V. évfolyam	2,87	2,52
VI. évfolyam (végzetek)	3,1	2,87

Érdekes adat az elégségesek száma: míg a VI. éveseknél 39 darab, a mostani V. éveseknél már 56 és nálunk 71, azas az összes vizsgajegy több, mint 50 %-a. Az esetből levonható következtetések az interjúkban is elhangszanak. Az itt leírtak a beszélgetésben elhangszottak rövid kivonatai, kiragadott mondatai, a mondat első és végi három pontok is néhol ezt jelzik.

SZABÓ ZOLTÁN

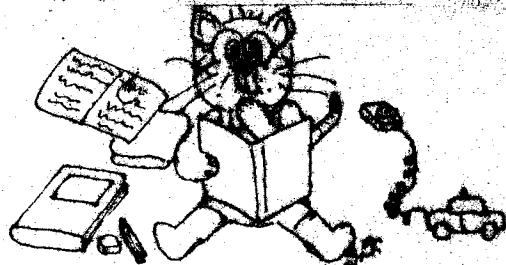
- Ha azt mondom, hogy önt tartják a tanszék legfényesebb szívü vizsgáztatójának, akkor egyetért ezzel? Milyen elven vizsgáztat?

- A jó ég tudja! A látszat mindenképpen ez. Mikor szigorlat után elbeszélgetünk, és a többiek elmondják, kit-miért "paszirestak" ki, úgy érzem, hogy azt én is megbuktattam volna. Persze az nem valószínű, hogy mindig hozzám kerülnek a jobb képességű hallgatók, annál is inkább, mert a vizsgázókat igyekszünk a bisottságok között "egyenlően" felosztani. A vizsgáztatási elven egyszerű, az egyébként a tanszéken egységes. Arra vagyunk kíváncsiak, mit tud a hallgató, és nem arra, mit nem. A különbségek talán abban rejlenek, hogy ki meddig terhelhető nemtudással. Én elég türelmes vizsgáztató vagyok. Ha valakinek nem jut eszébe egy képlet, megmondom, ha nem tud elindulni vagy továbblépni a példamegoldással, rávezetem a helyes útra. Ha azonban alapvető elvekkal, fizikai tartalmakkal nincs tisztába...

Néha úgy érzem, nem ártana kevésbé türelmesnek lenni. Ha egy hallgatót sokáig nyúzok a kettesért, az a végén úgy érzi, hogy tulajdonképpen ő sokmindenre válaszolt, és a tanár igazságtalanul rugta ki...

- Ön szerint a mostani hallgatók jobban vagy rosszabbul tudják a mechanikát, mint a régiek?

- Az elégségesek számából arra lehet következtetni, hogy kevésbé. Ha időpontok szerint végignézzük a jegyeket, kiderül, hogy a jobb eredmények régebben születtek: Január 22-én viszont a 38 vizsgázóból 19-en kaptak kettest. Sokan voltak, akik abban bístak, hogy majd csak átosusanak valahogy. Az utolsó alkalommal talán a tanárok sem lesznek olyan szőrösszívűek...



Ha második év végén buktatok meg valakit, asszal legfeljebb pályamódosításra kényeszerítan. De ha már valaki elvégezt majánem négy évet, asszal szemben igen nagy felelősség (nem csak szakmai, emberi is) úgy dönteni, hogy nem engedem át a szigorlaton... - Ezzel mindéggyükünk így van.

- Mi a véleménye a szigorlati rendszerről?
 - Úgy néz ki így első "Blick"-re, hogy nem jött be az, ami ennek a szigorlati rendszernek az elsődleges célja lett volna. Hogy ha az "örnép"-nek több ideje van, akkor komolyabban felkészül. Azt hiszem, két hatás dolgozott egymás ellen: Ha van az embernek ideje arra, hogy "felülnézetből" áttekintse a dolgokat, az kellemes, de ha emellett még millió más feladata van, akkor halogat, ameddig lehet és közben intenzíven felejt. Most a második hatás érvényesült. Ha a szaktárgyak jobban alkalmaznák a mechanikát, talán a tananyag ébren tartása lehetséges lenne.

Valahol a régi és az új szigorlati rendszer között van az "igasság", de hogy hol, azt pontosan nem tudom. A vizsga és szigorlat szétválasztása fontos volt. Arra gondoltam, hogy talán a harmadév vizsgaszámait kellene felülvizsgálni, és ahová lehet, beilleszteni a mechanika szigorlatot úgy, hogy az teljesíthető legyen.

- Mit mondana el "az utolsó szó jogán"?

- Elkészerítő, hogy a leadott anyagnak csak elenyésző részét kapjuk vissza a legtöbb hallgatótól. Egyre kevesebb az olyan, akivel a vizsga egy kellemes szellemi párbajnak tűnik. Az ember néha szinte fél kérdezni, mert a segítő szándék ellenére sem biztos, hogy olyan választ kap, amit el tud fogadni...

Az lenne az ideális, ha a vizsgáztatásnál az embernek csak arra kellene figyelni, hogy az illető mit tud. A 12 iv-s rendszer ezt például nem teszi mindig lehetővé...

Az ideai gyengébb eredmények nem jelentik azt, hogy az új szigorlati rendszer rossz. Finomítani, módosítani kell, de örültség lenne mindjárt eldőlni.

DR SÁLYI BÉLA

- Ha ezt mondom, hogy önt tartják a tanszék legszigorúbb vizsgáztatójának, akkor egyetért ezzel? Milyen elven vizsgáztat?
 - En is tapasztaltam, sőt hallottam már ezt. Valóban igényes vagyok, de ez az igényesség nem egyszerűen szigorúság, hanem azt szeretném, ha a mechanikát gondolkodva tudnák. Hogy a példát ne csak megoldani, de megmagyarázni is képes legyen a hallgató. Nagyon sokan egy csomó feladat megoldásával készülnek a vizsgákra, amivel csak rutint, de nem tudást szereznek. Ha ott aztán egy kicsit

is "új" problémát kell megoldaniuk, tehetetlenül állnak... Az először viasszások esetében valószínűleg nálam a legnagyobb a bukási arány, de ők másodjára valóban megtanulják, megértik az anyagot, s nem kapnak rosszabb jegyet, mint mások. Talán egy-két ember kényszerült miattam itthagyni az egyetemet, de ezeknél nem volt mit tenni...

- Ön szerint a mostani hallgatók jobban vagy rosszabbul tudják a mechanikát, mint a régiek?

- Ami a legutóbbi szigorlatozókat illeti, a helyzet egyszerűen katasztrofális volt. Olyan elemi dolgokat nem tudtak egyesek, mint három erő egyensúlya... Ha összességében nézzük, az évfolyamok tudásszintje között nincs jelentős különbség. Persze mindig akadnak jobb és rosszabb képességű tankörök, évfolyamok.

- Mi a véleménye a szigorlati rendszerről?

- Mindenképp jó, hogy az utolsó félévi kollókvium és az szigorlat külön lett választva egymástól. A végső határidő viszont túl messzire került, és mint tapasztaltuk, legtöbben most az utolsó alkalommal próbálkoztak. Mikor diák voltam, a mechanika szigorlatot az ötödik félév előtt, augusztus végén - szeptember elején kellett letenni. Akinek ekkor nem sikerült, az még egy fél évig próbálkozhatott, mert a szigorlat megéléte csak az ötödik félév lezárásának feltétele volt. Lehet, hogy nosztalgiaiból, de ez



a rendszer nekem szimpatikus volt. Amilyen középútnak tűnik a mostani túl nagy lazasság és a régi merev kötöttség között...

- Mit mondana el "az utolsó szó jogán"?

- Talán jótanács képpen valamit: a mechanika nem mechanikusan, hanem gondolkodva tanulható tantárgy. Ezt megtanítani nem lehet. 35 éves oktatói pályám alatt nagyon sokféle módszert végigpróbáltam - próbáltunk, de a tapasztalat azt mutatta, hogy az eredmények nem sokat változtak. Legtöbb a diák akaratán, céltudatosságán múlik...

DR MICHELBERGER PÁL

- Ha szigorúan a statisztikát nésem, az az átlagok fokozatos romlását mutatja. Mitől lehet ez?
- Ami az utolsó évet illeti, a felejtés és a nem megfelelő színvonalú felkészülés. Úgy tűnik, a másfél év túl hosszú idősszak. Az átlagok közti különbséget egyébként nem tartom jelentősnek.
- És a kettesek aránytalanul magas száma?
- Gyanítom, sokan csak az elégséges szint elérésére törekedtek. A szigorlat nem számít bele az átlagba, így az ösztöndíjba se.
- Mi a véleménye tanárúrnak a kegyelemjegyekről?
- A diák már közel négy évet végighallgat az egyetemen, mire erre a szigorlatra sor kerül. Ennek a lélektani hatásnak a nyomását nem lehet kiűzni a tanári karból. Én magam is szigorlatoztattam, és a ketteshez néha néhány alapkérdés elfogadható megválaszolásra elég volt. Valószínűnek tartom, hogyha ugyanazokat a kérdéseket egy már régebben leszigorlatozott hallgatónak felteszem, ő is megválaszolta volna. Mindezt "felkészüléssel" produkálni kissé megdöbbentő.
- Szóval az oktatók kénytelenek voltak az alapvető ismeretek számonkérésére szorítkozni?
- Igen. A nálam szigorlatosottaknál legalábbis az a bizonyos jó felkészültségű hallgató, aki átéli, érti az anyagot és öröme vele elbeszélgetni. Hozzá kell peresse tennem, hogy általában hiányoznak az élményt adó visszajelzések...
- Ezek szerint régen több volt?
- Sokkal...
- Mi ennek az oka? Talán gyengébb képességek az emberek?
- Miért lenne rosszabb a mostani társaság, mint az 5 vagy akár 20 évvel eszelőtti... Ambícióhiány. Na nem a jó osztályzat megszerzésének ambícióhiánya. A megismerés öröme, a szakmára való felkészülés igénye hiányzik. Az ötdéveseket végigkérdeztem, hová mennek dolgozni, mit fognak csinálni, mennyire érzik hasznosíthatónak az anyagot. A válaszokban a perspektívatlanság érződött. Ez volt lehangoló, nem az, hogy egy jeles vizsgaeredmény született a 4 tankörben...
- Szóval a mérnöki pálya megbecsülése, ...
- Igen.
- Kanyarodjunk vissza! Mint oktatónak, mi a véleménye a szigorlati rendszerről?
- Feltétlenül szükségesnek tartom, hogy a mechanika kollokviumok után egy átfogó szemléletet igényelő számonkérésre kerüljön sor.
- És mint dékán?
- Szűkebb intervallumot kell adni a hallgatóságnak és ezzel "kényszeríteni", hogy hasznosabb legyen a szigorlatok.
- Van már konkrét elképzelés?
- A kérdést a Kari Tanács már napirendjére tűzte. Én magam alkalmasnak tartanám a második év utáni nyári szünetet a felkészülésre, hisz abban az évben nincs nyári gyakorlat. Gondolom, ennek a diákság nagy része nem örülne.
- A matematika és mechanika egységes elven lesz módosítva?
- Valószínűnek tartom.
- Mikorra várható döntés?
- Mindenképpen szeretném, ha ez év júniusig lezárulna ez a probléma.
- És azoknak a sorsáról mikor születik döntés, akik netán elvéresnek a szigorlatokon?
- Ezt 1987 elejéig kell kidolgozni szorosan együttműködve a győri műszaki főiskolával és más intézményekkel. Ez az átírányítás azonban - hiszem és remélem - nem lesz tömeges méretű, csak egy-két embert fog évente érinteni.

- Kelemen László -

TAPASZTALATLANOK VESSZŐFUTÁSA - FÉLSIKERREL

Milyen tapasztalatokat gyűjtöttünk az első vizsgaidőszak alatt? Milyen benyomásokat szerezett az első évfolyam 1986. januárjában?

Számunkra az első vizsgaidőszakot kétféleképpen harangosták be. Egyik szélsőség: roppant nehéz lesz, mivel nem ismerjük a vizsgáztató, vizsgáztató rendszerét, magyarul: kószuk fel az alsóneműnket. Másik szélsőség: a kevesek jóslata, avagy nem lesz olyan nehéz, mint látszik. Tény: a motor működésének első üteme, de azért "ki lehetett bírni".

Problémáink tornyosultak. Legégetőbb hátrányát a felületes információáramlásnak éreztük, hiszen többet lezúrtunk idősebb barátaink tanácsaiból, mint a hivatalos tájékoztatásból. Előfordultak tévedések, bakik, s bizony tudatlanok voltunk.

Leginkább a rossz időbeosztások, megkérdések, a kevés órállóan, jól beosztott tanulási idő okozott gondot, egyszóval kevesen tudtak minden vizsgára megfelelő felkészültséggel rendelkezni.

A tapasztalatlanság okozta a visszahalasztások nagy számát, s részben a balsikereket, ismétlővizsgákat is. Igaz ebben szerepe, sőt elég nagy jelentősége volt az időszak viszonylagos szabadságnak is, mert a kötetlenség érzete erős befolyásoló tényezője a felkészülésnek.

A külföldi hallgatóknál fokozott nehézséget okozott a nyelv problémája, főleg a számítógép-programozás, illetve a kémia és a filozófia területén.

A vizsgázás problémakörén belül ugyancsak elengedhetetlen, fontos tényező a szerencse, amit nem lehet, mint véletlenszerűségi változót figyelmen kívül hagyni. Hiszen a sikeres vizsga letételének a tudáson kívül a szerencse is /az egyénhez viszonyítva/ alapfeltétele, mert a példák számonkérésenként változnak.

Nem szabad napirendre térni az osztályzatok szubjektívítása felett sem. És leginkább a szóbeli vizsgák esetén fellelhető.

Régk igazság, hogy abszolút igazságos vizsgarendszer nem hozható létre, legfeljebb a

részleges kvalifikáció érhető el.

A szubjektív feladatmeghatározásokat fel kellene esserélni a tétel-, ill. kérdéshúzásos rendszerrel, a mérési fizika szóbeli számonkérését alapul véve.

Elengedhetetlen tény, hogy az osztályzat az egyén tudásszintjét kevésbé tükrözi, nem egyértelműen tükrözi. És valamenyi eddig felsorolt probléma követhetősége.

Az időbeosztási elégtelenségekhez erősen hozzájárultak az évvégi ünnepek, a karácsony, a szilveszter is. Jó a rosszban, hogy időnket mi osztáhtuk be, s tapasztalatainkat kamatoztatva az eljövendő vizsgaidőszakok kihasználását igyekeztünk optimalizálni, mert bizony sajnórá tény, hogy a tanulórék létszáma átlagosan 1/3-1/4-del csökkent.

A múlt hibáiból okulva bizakodva tekintünk a jövőbe, s reménykedünk a boldog

KIPUPOGÁSBAN.

-Tóth Jeno-

presztizs

Sáinhely; Metró, Nagyvárad tér, Kőbánya-Kispest között. Két "javakorabeli" harmadikos általános iskola beszélget:

- Tudod, ha befejezem az iskolát, akkor szakközépiskolába megyek majd, nem gimnáziumba.

- Hogyhogy?

- Tudod, ha elmegyek a szakközépbe, akkor az érettségi mellett még szakmám is lesz.

- És az miért jó?

- Miért, mit gondolsz, mit érez azszal, ha gimnáziumban tanulsz? Van egy érettségid, és...? Mibetsz tanulni tovább! Visszont tudod, kik keresnek sokat? A masszek! A Gyula is, a barátom, ismered?

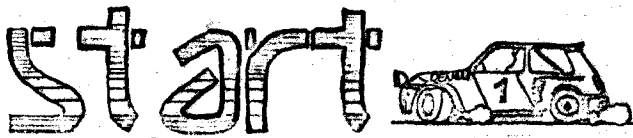
- Igen.

- Na, 6 autószerelő. Tudod mennyit keres? A Vasas volt kapusa, na tudod ki, ő is kisvendéglőt nyitott, abból 41...

- Tudom, a focisták mind így csinálják.

- Látsz, nem érdemes tanulni, gyere te is szakközépbe, majd egy osztályba járunk! Nyitunk egy autószerelő műhelyt is, jó...

Nagy Gábor



technikai sport magazin

Rallye

A Technika ez év januári számában a LADA gyár RALLYE újdonságairól olvashattunk. Reméljük, a közeljövőben a hazai versenyeken is találkozhatunk majd ezek valamelyikével.

ÚJ LADÁK A SZÍNEEN

A legizgalmasabbak az új fronthajtású 2108 „SZPUNYIK” sportváltozatai. Az A csoportba homologizált típus központosított, hátsókerék-meghajtású. Az élesebb, B csoportos autó motorja szintén középre, illetve inkább a hátsó tengely vonalába hosszába építették be. Típusjelzése: VAZ 2108 RALLYE 4x4 ami négykerék-hajtást sejtet.

- Akik nem ismerik a FISA csoportbeosztásokat:

N: teljesen szériautó amelyből legalább 5000 db-ot gyártottak 12 egymást követő hónap alatt /négyüléces/.

A: megerősített szériautó, motoron is megengedett apró változtatások 5000 db/12 hónap, négyüléces.

B: 200/12 egymást követő hónap kizárólag sport célokra.

Ebbe az utolsó csoportba tartozó autó is jórészt szériaelemekből áll össze, megfelelően összeválogatva és módosítva. Kormányműve, az öt sebességű váltó és a kocsiszekrény a 2108-asból származik, osztóműve a NIVÁ-ból. Motorja kifejezetten sportcélokra létrehozott 1850 cm³-es négyhengeres.

Jelenleg 10,5:1 kompresszióviszony és 7500-as fordulaton leadott 145-150/PS/ jellemzi. A tervek szerint a moszkvai NAMI-val közösen kifejlesztett későbbi változatait dupla vezérműtengely, elektronikus gyújtás és turbófeltöltő jellemzi majd. Ettől a változattól 180 kW-ot /243 PS/várnak. Az autóra jellemzők a szériaváltozathoz képest növelt felületű féktárcsák. Jelenlegi változatának önsúlya 950 kg, és erőátvitelére jellemző, hogy differenciálzára kézi kapcsolású.

Ez évtől homologizálták a régi „kockalámpás”

2105-ös két új változatát is. A VAZ 2105 LSGA 2000 hosszú négyre halgató autó, mint neve mutatja 2 l-es motorral készül. A 850 kg-os versenygép teljesítménye 170 PS.

A VAZ 2105 T 16 VPTS jelű változat dupla vezérműtengellyel, 16 szeleppel a Vilniuszi Autójavító vállalat műhelyeiben készül. Teljesítménye kelet-európai társai között kiemelkedő: 240 PS!

A fenti autók bizonyára hamarabb megjelennek a magyar RALLYE-kon, mint a 08-as. Kemény ellenfelei lesznek az 1600-as VPTS-eket már-már legyőző 2 l-es Polonéznek, és villámgyors SKODA 130 LR-nek. Kíváncsian várjuk.

A PÁRIZS-DAKAR RALLYE ezúttal vett részt a Csehország TÁTRA gyár. A speciálisan felkészített 815-ös teherautó adatai talán érdekesek a kisebb bombázókhoz szokott olvasóknak: 12 hengeres turbós, léghűtéses motor mindhárom tengelyt hajtja. A 295 kW-os erőforrás 150 km/h végsebességet biztosít a 15 tonnás gépkocsizusznak. Az autó egyébként felborult és a versenyek feladására kényszerült.

Motorkerékpar

KAWA

Már ugyan közhelynek számít, de tény, hogy bizony a japánoknak sikerült itt is betörnük az európai piacra. Minden 10 motorból /50 cm³ felett/ 6 biztosan a Távol-Kéleten született. A régi nagy nevek: BULTAGO, AJS, NORTON; MV AUGUSTA már lassan feledésbe merülnek, csak a BMW, a DUCATTI és a MOTO GUZZI állja még a népszerűségi versenyt. Ha ma egy fiatal motort vásárol/nyugaton/, igen nagy valószínűséggel a Yamaha, a Honda, a Kawasaki, vagy a Suzuki közül választ.

Mik lehetnek ennek a nagy népszerűségnek az okai? Szerintem az egyik az olcsóságuk, a többi motorhoz képest, mert pl. hiába érik el a BMW motorok esetleg ugyanezeket a menettulajdonságokat, - ha elérik - amíg az áruk 30-40%-kal nagyobb.

A másik, hogy gyorsan tudják követni a divat irányzatait, a fiatalok növekvő igényeit. Ezek a motorok robbanékonyabbak, erősebbek, mint európai testvéreik. Néhány másodperc alatt elérik a 100 km/órás sebességet, és végsebességük már többnyire 200 fölé van.

A harmadik. Véleményem szerint, hogy a technikai újításokat nagyon gyorsan beviszik a tömeggyártásba. Lassan már minden jobb motor fel van szerelve mini-computerrel, anti-drive systemmel. A vázuk alumínium ötvözetből készül, a hátsó kerék rugózását "láthatatlan" egytagos rugóval oldják meg.

A negyedik, hogy 250 cm³ felett a gyorsasági és a crossversenyeken egyaránt a japán motorok egymás között osztozkodnak a legelőkelőbb helyeken. Nem lehet érdektelen, hogy Eddy Lawson 500-as Yamahával, Freddie Spencer Hondával, Barry Sheen pedig Suzukival arat győzelmeket, s ami talán még fontosabb, hogy már valamennyinek létezik az utcai változata is.

Ötödikként végül meg kell említeni az esztétikus, szemet gyönyörködtető külsőt is. Nemrégiben nálunk egy formatervezési kiállításán csodálhattuk meg egy Yamaha FJ 1100-at a Deák tértől nem messze.

De hát mit tudnak ezek a motorok? A legjobbak 3,5-4 sec. alatt érik el a 100 km/órás sebességet, 11 sec. alatt már 400 métert tesznek meg állásból, valamint végsebességük 220-260 km/óra.

Ilyen motor pl. a Kawasaki GPZ 1000 RX, Suzuki GSX 1100R, Yamaha FS 1200, és a Honda VF 1000 R.

A legerősebbek 100-130 LE-sek /74-100kw/ szinte mindegyiknél a 10000 l/min-es fordulatszámmal környékén.

A maximális nyomatékot általában 7000 l/min -nél adják le, ez többnyire 70-95Nm.

Röviden: Amit ezek biztosítanak, azt több, mint rettenetes! Szerencsére egyre több lajz belőlük nálunk is, bár hasonlóan az autóhoz, ebből sem lehet elég.

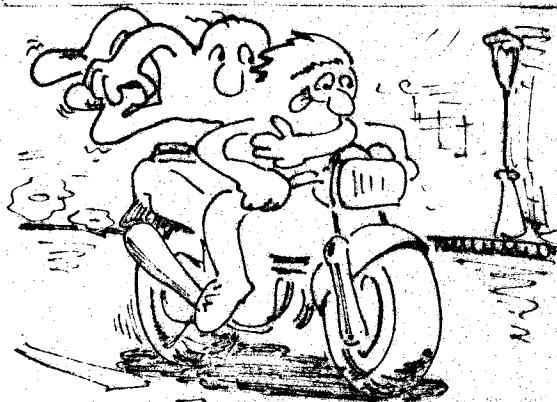
Egy csóró egyetemistának ezek az adatok nagyon nagyon hihetetlennek tűnnek. Nekem hatalmas szerencsémre sikerült utasként feljutnom egy K GPZ 1100-re.

A motor már küllemre is csodálatos, csak úgy sugárzik belőle a dinamizmus, az erő, mindemellett az áramvonalas idomkiképzés kicsit kecsessé teszi, ellenben a sokkal markánsabb VF-ekkel. Aztán amikor a száz lóerő megszólal az ember hátán végigszalad a hideg.

A főbb paraméterek : 4 henger, 6 szelep, léghűtés, soros /benzinbefecskendezéses/ 5 sebesség fokozat, 120 LE /92 KW/ 8750 l/min.

Na de szálljunk fel a hátsó ülésre. Kellemes élmény a Kawa ellentétben a Hondával egyáltalán nem "rapados". A lengéscsillapító tökéletes működése egyenesen csodálatos ; a Kőbányai ut hepehupás szakaszain is a legnagyobb kényelemmel utastunk.

Figyelem a tulaj kezét és a fordulatszám-mérőt. A legnagyobb nyomatéknál van, de ahogy a mutató eléri a 3000-t már vált fűlfeléd. Kijutottunk a rakpartra itt már lehet mutatni valamit a motorból. Komotosan cammogunk egy 50-mel haladó kocsiser mögött, amíg el nem fogy a szembejövő forgalom. Egy szemvillanás alatt visszakapcsolt egyet, kiborított és máris 160-on volt a sebességmérő, a fordulatszám ekkor 6000 lehetett. A jobb keze emellett épp hogy megcsodult mi lett volna ha ráhuzza a gázt?



A röpke másornak a fékezés vetett véget, ugyanis a hátulülőnek ilyenkor nagy gondot okoz, hogy ne csusszon rá a vezetőre. Városban ez jelentős fizikai erőfeszítést jelent, mert ezzel a motorral állandóan fékezni kell. Félórás motorozás után már alaposan elszibbaltak a kezeim. Ha véleményt kellene mondanom a motorról, bizony nehéz dolgom lenne annyi felsőfokú jelzót találnom a magyar nyelvben, ami elég lenne. Ezért csak néhány "apróság":

- a már említett kényelem,
- a forma és a tartalom összhangja. Finom vonalvezetés.
- mivel a motor utcai használatra készült, abszolút biztonságos, nagyon durván kell benni a kuplunggal, hogy harmadikban emelje az első kerekét.
- az alacsony fordulaton igazán barátságos volt, feljebb már félelmetesen szólt.
- furcsa volt számomra, hogy kanyarban húzni kellett még rá a gázt ahhoz, hogy biztonságosan feküdjön be az ívbe, aminek hatására gyorsabban jött ki a kanyarból, mint ahogy bement.

Juhász János

Autocross

SPONSOR

KERESTETIK

Csak szerény terveink lehetnek ebben az évben - foglalhatnánk össze fél mondatban a félig-meddig Közlekkari házi szakosztálynak számító BMB-MHSZ autocrossosok helyzetét. Fél év telt el azóta, hogy utoljára faggattuk KÁDÁR LEHEL szakosztályvezetőt az eredményekről és balsikerekről. Azóta végetért a bajnokság, lassan kezdődik az új idény. Nézzük, mi változott:

- Sok jót nem tudok mondani. Anyagi helyzetünk eddig sem volt túl fényes, most még tovább romlik. Ez évben az MHSZ-nek a korábbi négy helyett mindössze egymillió forint jut. Eből a Közlekedéstechnikai Klub részesedése 150.000 Ft (szemben a korábbi 250.000-rel), amiből a szakosztálynak az eddiginek fele, mintegy 80-100.000 Ft jut.

A hiányzó egyetemi támogatást reklámokból és külső - tervezői - munkából pótolhatnánk. A pénzhiány azonban általános, a reklámokért az eddiginél is nagyobb harc várható. Nem jobb a helyzet a munkával sem: a versenyzők barátaikkal együtt egész nap szerelnek, megpróbálják a végüket járó autókat harcképesé tenni. E mellett igazán nem tudnak más munkákkal foglalkozni.

Egyedüli örömünk az új műszaki bázis lehetne, amit az egyetem és a kar közösen építtettek. A műszaki átvétel decemberben volt, de a hibák kijavítása még ma is tart, így ezt sem használhatjuk.

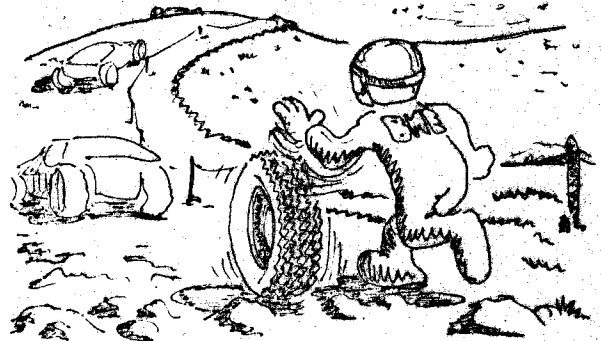
Röviden a '85-ös eredményeinkről: Bizonyára emlékeznek rá, Hanula Barna szenzációs év eleji eredményei után síelés közben megsérült, kérdéses volt, hogy egyáltalán versenyezhet-e még. Nos, a kérdés azóta - sajnos - eldőlt. Barnának orvosai nem ajánlják a versenyzés folytatását. Bal térde, amelyik nagyobb igénybevételnek van kitéve, gyenge maradt. Ezért úgy döntött, nem ül többet versenyautóba.

Így a negyedéves Csezháti Béla lépett elő első versenyzővé. A tavaly tavaszi hat versenyen a régi V 8-as Tatrával indult. Sorozatos műszaki hibák miatt egyszer sem sikerült döntőbe jutnia, így nem szerzett pontot. Az utolsó három versenyen, miután kiderült, hogy

Barna abbahagyja a versenyzést, az ő lényegesen jobb állapotú 1600-as Ladájával indult. Ezzel sikerült annyi pontot szereznie, hogy év végén a kategória 8. helyére került. Ez azt jelenti, hogy figyelembe vesszük a BKK válogatott összeállításánál. (Itt az előző év első nyolc helyezettje közül a pillanatnyilag legjobb formában levő négy versenyző indulhat.)

Év végére második versenyzőnk Tressler Zoltán lett. Versenyen még nem indult, ez évben a másodosztályban próbál szerencsét.

Idei terveink? Csapatunk nincs (három elsőosztályú versenyző), egyéniben Bólát kategóriájában az első négy helyre várom - így stabili-



zálná helyét a BKK csapatban. Tressler Zoli célja az elsőosztályba kerülés.

Megkeresett minket egy nagyon lelkes elsős társaság, számukra azonban nem tudunk autót biztosítani. Igazán jó az lenne, ha legalább hat autónk lenne, ebből mindig összejönné egy ütőképes csapat. Hiszen mi abban a helyzetben vagyunk, hogy mire egy versenyzőnk és szerelő teamje belejőn, addig végzősők lesznek, és új gárdával az egészet kezdhetjük előlről. -DCC-

PIROS 96-OS

Délutáni csúcsgorgalom. Tömegnyomor a piros 96-os buszon.

Az egyik megállóban felszáll egy jól megtermett, de azért aranyos német juhászkutya. A tömeg miatt mozdulni szinte lehetetlen.

Egy erőteljes fékezés után valaki rálép a lábamra. Eltelik kb. fél perc, s még mindig nem száll le róla. Gyűlik bennem az indulat. Nem éppen barátságos kifejezések akaróznak a nyelvem hegyére, de azért megnézem, hogy ki merészel ilyen bátor lenni. Éppen le akarom teremteni a merénylőt, mikor borzasztó nevethekem támad.

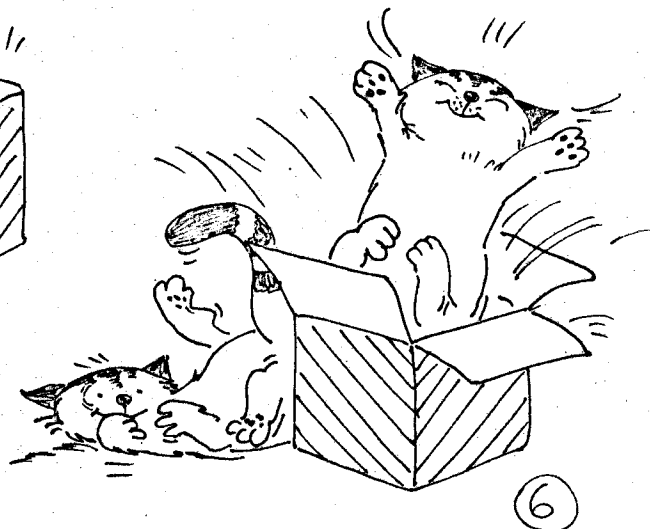
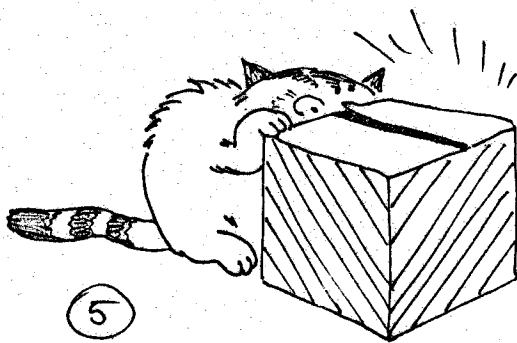
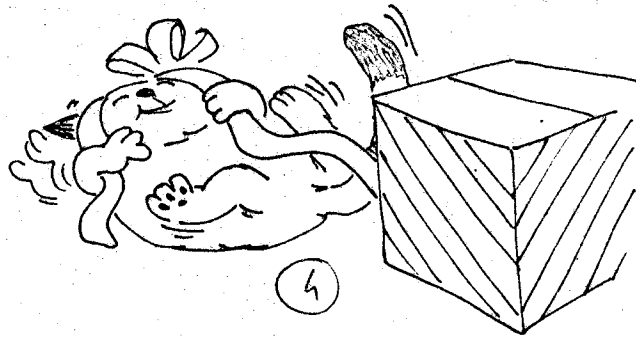
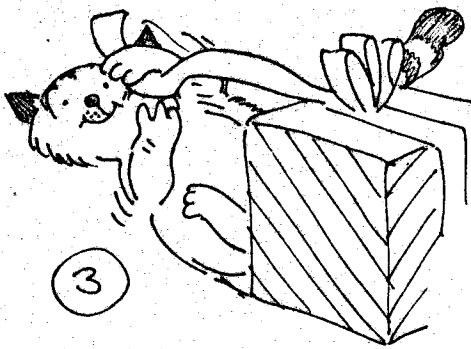
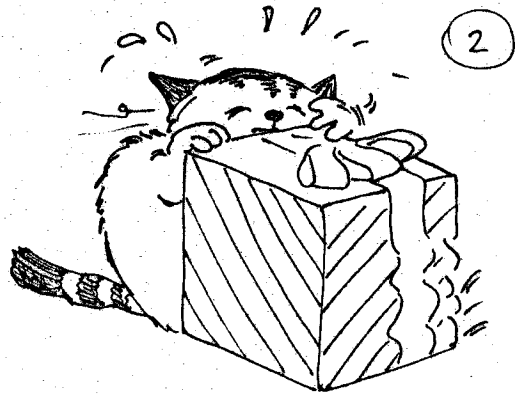
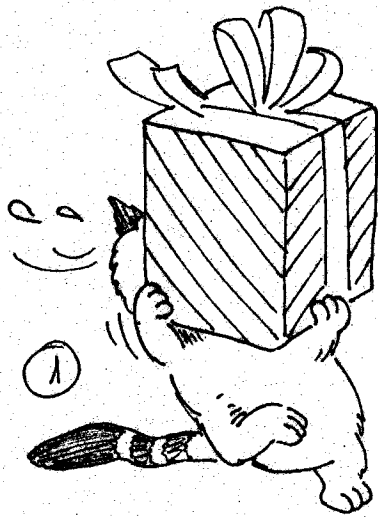
Akit melegebb éghajlatra akartam küldeni,a kutya volt. -Jeno-

SZAVAZZ



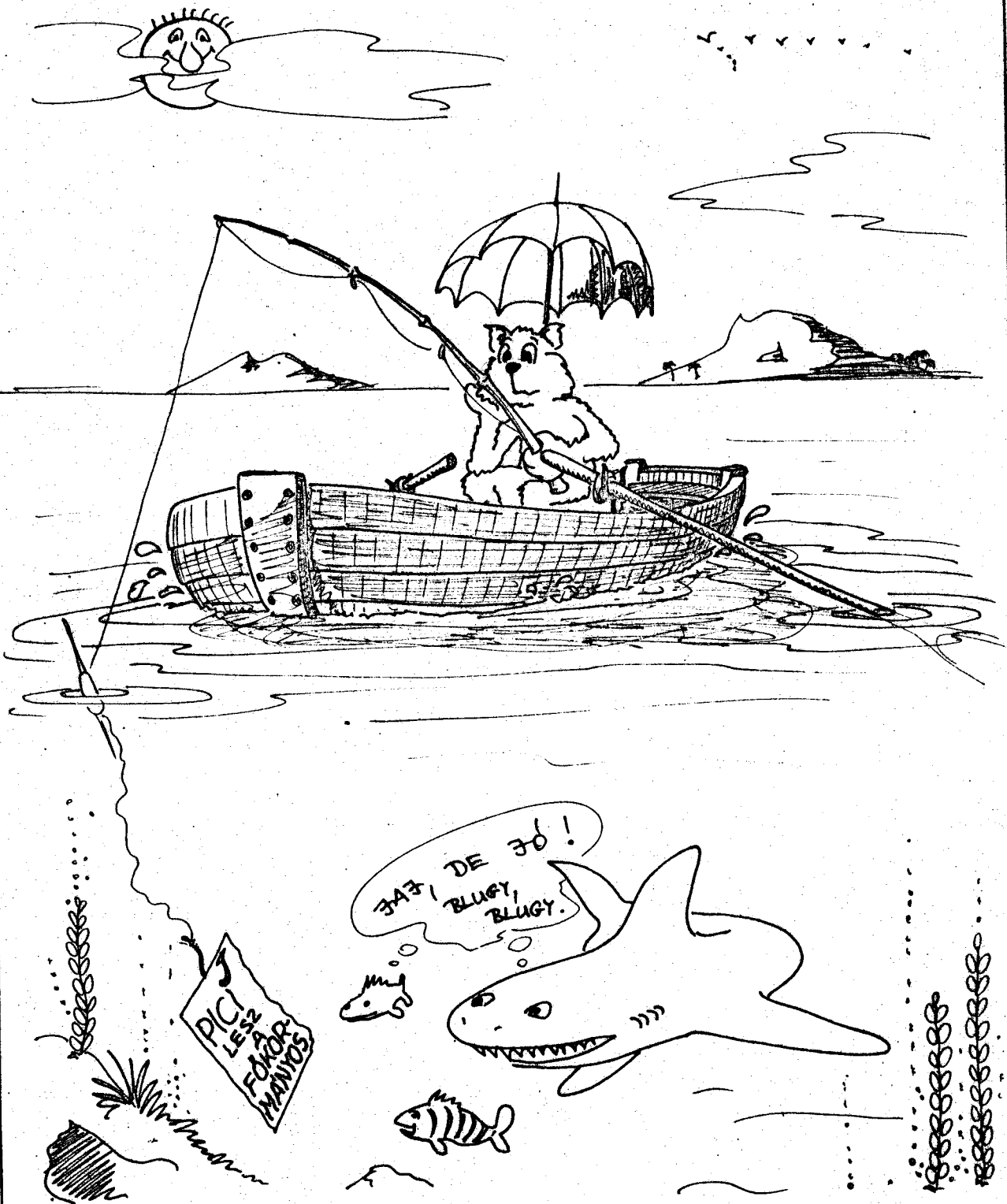
PICIRE !

JACOB ÉS AZ AJÁNDEK



(EGY NSZK-BELI
KÉPESLAPBÓL)

- ENDE -



FARS(H)ANG

Családias hangulatban zajlott le az I. Közlekkari Farsang. A meghirdetett programokon kívül láthattuk a dékán táncát is. A nem egészen optimális néellátottság ellenére a közönség jól érezte magát. Talán ez a lényeg, ám nem szabadna megfeledkezni az igazi farsangról.

Az én első igazi nagy farsangom ötödik osztályos koromban volt, egy vidéki iskolában. Erre még ma is szívesen emlékezem vissza. Minden a tornateremben zajlott le. Az első műsorszám a diáktréfák volt. A legnagyobb sikert három nyolcadikos aratta, akik munkáruháiban egy bohózatot adtak elő. Halálra nevettük magunkat a „nagyok” szellemes produkcióján. A kabaré után a jelmezbemutató következett.



zett. Természetesen mindenki / általában a saját maga által készített/ jelmezbemutató volt, és mindenkinek ki kellett állnia a zsűri elé. A főnyeremény egy torta volt. Tombola, majd tánc következett. A zenét egy ócska hangdoboz szolgáltatta. Kissé recsegett, de szólt. Nem volt nyitótánc, Fenyő Miksi, Old Boys, de de nagyon jól szórakoztunk. Rég volt. Ahogy az ember öregszik, lassan kiég belőle valami. Én akkoriban még egy üveg Colának is tudtam örülni.

Toti

EGY BLÓDADÓBST KAPOCSÁN, EGY KÖNYVRŐL...

Csomagnak álcázott könyv jutott el hozzám a napokban. Feladója SÁNDOR GYÖRGY humorista. Tartalma: MÉZIFELTÉRÍTÉS. A címzett: MINDENKI. A könyv-csomagon a jól ismert sürgősségi jelzés Expressz! Ezt a könyvet nem lehet ajánlani ez a mű "feladatott" minden magyar állampolgárnak. Persze az, hogy feladták, még nem jelent semmit. Pontosabban az üzenet feladása még nem biztosíték arra, hogy eljut a címzethez. Pedig higgyétek el, nagyon jó lenne, ha ebben az esetben eljutna.

A csomagról: Miután kibontottam hét előadói est szövegét találtam benne. Nevezetesen: Én egy a-nalfabéta vagyok, Boxkesztyű és rózsza, Nézeteltérítés, Egyvégtére két vágta, Lyukasóra, Hintópor, Horog. A szerző írja könyvéről: „SÁNDORGYÖRGYI” humorral próbálkoznék, ugyanis megfigyeltem, hogy ezt a jelzőt egyre sürűbben alkalmazzák az utóbbi években nem egy humoristatársam elemzésénél. Annyit és annyiszor használják, hogy úgy gondoltam, ha rájuk illik ez a „sándorgyörgyi” humor, talán tőlem sem lesz teljesen idegen. / De azért a GYÖRGY-ről nem magyafosítok Györgyre. /

Lili

Szenzáció

Elképesztő jelenséget tapasztalhat az Alföldre tévedő hazánk fia.

Tár évvel ezelőtt végzett közlekedésmérnök határtalan bátorsággal, végzettségének megfelelően, saját szakterületén helyezkedett el, itt Magyarországon. Napi 8 órás munkaidőben végez mérnöki munkát egy állami vállalatnál. Szabadidejében színhába, moziba jár, vagy kirándulni viszi csöppnyi gyermekét. A hasznos és lelkiismeretes munkájáért erkölcsi és anyagi megbecsülésben részesül. Megél a saját fizetéséből. 30 éves korára egy kettő és félszobás lakással, és egy babakocsival rendelkezik.

Ez az eddig nem tapasztalt jelenség új reményeket önthet belénk, és a bennünket követő értelmiségi generációk szívébe.

Miénk a jövő!

Toti



Kiadja a BME és a Közlekedésmérnöki Kar KISZ szervezete

Felolós kiadó: Boros András

Felolós szerkesztő: Kelemen László

Főszerkesztő: Nauner Csaba

Főgrafikus: Sigmá

Készítették: Genczler Jutka, Petykó Csilla, Tóth Jenő, Tóth Jancsi, Nagy Gábor, Kelemen Laci, Rada Zsolt, Szűcs Sanyi, Szemi