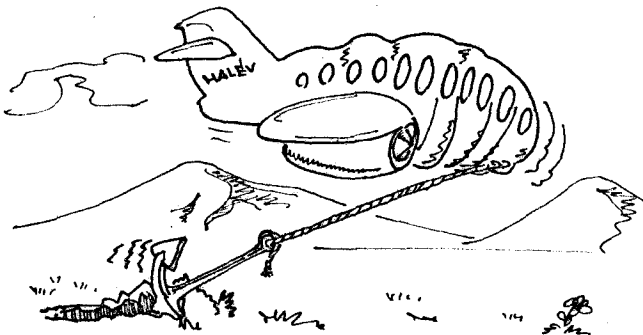


SZÁRNYAKAT ADUNK VÁGYAINAK

Nemrég adták át a MALEV második terminálját, Budapest-Ferihegy 2-t. Ez alkalomból kerestük fel Kalóczki Gyulát, a MALEV ellenőrt, aki nagyon kedvesen fogadott és válaszolt kérdéseinkre.

— Milyen program részeként épült Ferihegy-2, milyen összegek kerültek beruházásra?

— Budapest-Ferihegy repülőtér építésének a harmadik fázisa volt a kettős terminál átadása. A három fázis együttesen mintegy 40 milliárd forintos beruházás keretében valósult meg. Az első fázisban az RTK /Repüléstudományi Kutatási Központ/ és az ROK /Repülési Oktatási központ/ valósultak meg. A ROK-ban működik egy nagyon komoly szimulátor. Erre szükség volt, ugyanis a hajózó személyzetet évenként egy szimulációs kiképzési rendszer alá kell vetni. Itt gyakorolják többek között a vészleszállást, persze sze-



rencsére ez nagyon ritkán fordult elő eddig nálunk. Az RTK-nak is nagyon komoly a felszerelése, különböző metszetek, berendezések segítik elő a szerelőgárda kiképzését, ami itt folyik. Sőt a MALEV pilótákat is ki tudjuk itt képezni. A második fázisban készültek el a műszaki kiszolgáló részek és két igen modern hangár, amelyekbe pl. automata tűzoltó berendezés van beépítve. A tetőn egy 400 m³-es víztároló található, amelyből tűz esetén történik a hangár elárasztása. A mennyezeten ugyanis egy hőérzékelő található, amely 35 °C/sec változás esetén bekapcsolja a víz szivattyút. Az elárasztás

részben felülről ködfüggöny formájában történik, részben pedig oldalról, habbal. Tűzrendészeti okok miatt csak egy repülőgépet lehet bevinni, habár kettő is elférne. A harmadik fázis keretében valósult meg a kettős terminál. Ez teljes egészében az osztrákok kiviteleztek, europa legmodernebb repülőtereire közé tartozik. A 40 milliárdból ez kb. 27 milliárdba került. Egy további, negyedik fázisban kerül megvalósításra még 3 leszállópálya és további 16 csáp a már meglévő 4 mellett. Ez a beruházás 10-15 milliárdba lesz.

— Tehát 5 leszállópálya lesz, ezekről hallhatnánk néhány szót?

— Egy körkörös betonkoszorúhoz fognak csatlakozni, melynek közepén a műszaki bázis és az új irányítóközpont található. A leszállópálya 60 cm vastag beton, alatta pedig 30-40 cm-es kőagyazat található, mely a fagy elleni védekezés szerves része.

— Ha a fagyról szó esett, hogyan történik a leszállópálya hótól történő megtisztítása, ez mennyi időt vesz igénybe?

— A pálya 60 méter széles és 3060 méter hosszú. Ennek a letakarítása 1-2 óra alatt elvégezhető. Húsz tisztító kocsi van, ezek egymás mellett láncot alkotva végzik el ezt a munkát.

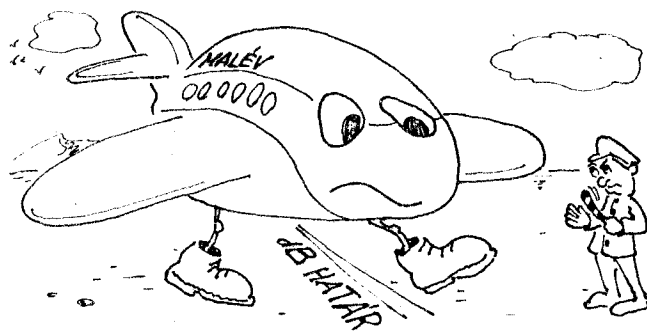
— Azt hiszem sokan láttuk az Ikarus által kifejlesztett repülőgép buszokat. A MALEV nem alkalmazza ezeket?

— A csápok miatt nem kellett a MALEV-nek. A buszokat NSEK és Anglia vásárolta meg.

— Úgy tudom a MALEV gépek hangosak, hangosabbak mint a megengedett érték és ezért pl. Ny.-europa repülőterein minden leszállás alkalmával büntetést fizetnek. Igaz ez?

— Az tény, hogy veszélyes a zajártalom. A ny-európai légitársaságok által üzemeltetett gépek fele olyan zajosak, mint általában a szocialista relációban üzemelő gépek. Létezik egy szervezet az ICAO /Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet/ amelynek jelen pillanatban 154 ország a tagja. 1969-ben lépett be a MALEV. Ez a

szervezet egységesíti a nemzetközi utasforgalomban résztvevő repülőgépek üzemeltetésével kapcsolatos összes dolgot. Az ICAO az utasításait ugynevezett annexekben adja ki. A zajártalommal kapcsolatos a legutolsó kiadott annex. Ennek a lényege, hogy egy megállapított és rögzített dB értéket 1985 után nem lehet túllépni, az ezt túllépő gépeket valószínűleg csak büntetés ellenében engedik leszállni.



Pillanatnyilag a SU kidolgozott már olyan hajtóműveket, amelyek a meghatározott dB közvetlen közelében /még nem az érték alatt !/ vannak a bemérések alapján. Ezzel a hajtóművel egy skandináv légitársaság egyik TU-154-es gépét szerelték fel próbaként. Ugy néz ki bevált. A tavaszi ICAO ülésen áprilisban akarják beadni és elfogadtatni ezt a hajtóművet, s ha megfelelt, az eddigieket ezzel fogják lecserélni.

— Kérem ismertesse a MALÉV jelenlegi gépparkját, és a kilátásokat esetleg modernebb gépek beszerzéséről?

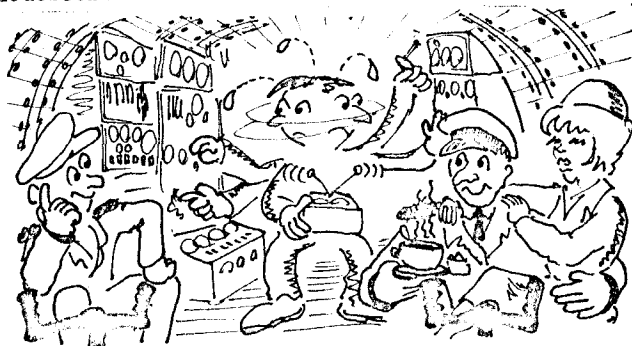
— A géppark TU-154-es, TU-134-es és IL-18-asokból áll. A TU-154-esek átlagban 2000 órát, a TU-134-esek kb. 1300 órát, míg az IL-18-asok 800 órát repülnek évente. Utóbbiaknál a repült órák száma részben azért ilyen alacsony, mert teherszállításra alkalmazzuk. A TU-154-es gépek hatótávolsága a legnagyobb 34500 kg tüzelőanyaggal 6000-6500 km. Ezek a MALÉV legmodernebb gépei, egy gép ára kb. 40 millió rubel. A TU-134-es gépek 2800 km-es hatótávolsággal rendelkeznek. A repülés a MALÉV-nak kb. 40%-os kihasználtság mellett már gazdaságos. Persze vannak olyan speciális járataink, a párizsi, berlini, londoni és moszkvai, amelyek telt házzal repülnek oda- vissza, és ez nekünk nagyon jó. Kaptunk ajánlatot DC-9-esre és Boeingre. Prospektusban MALÉV festéssel hozták, hogy így fog kinézni ha rendelünk. Anyagellátást, stb. biztosítanak, szóval szabályos szerződést kaptunk. Ezt elvetette a MALÉV. A bank ugyanis nem hitelezett annyi dollárt amennyibe a gépek kerülnek, a SU-tól a gépeket rubelért kapjuk. A legfrisebb hír, hogy az ausztráloktól 2db Boeibg 707-est veszünk. Az árat tárgyaljuk, addig pedig bérbe adják.

— A biztonságos közlekedés érdekében milyen karbantartásokat igényelnek a repülőgépek?

— Leszállás után mindig ellenőrizzük a gépeket. Ez az ugynevezett forgalmi ellenőrzés, amikor a gépet globalice étnézzük. 50 repült óra után a hajtóművek kibontása, ellenőrzése történik. 300 repült óra után a gépeket már beviszik a hangárba és végrehajtják a forma-1 ellenőrzési tevékenységet. 900 óra után a forma-2-es következik, ekkor már berendezéseket szerelnek ki a gépből és azokat felviszik a laborba műszeres vizsgálatra. 1500 óra után a forma-3 keretein belül az egész gépet szétkapják. Ekkor már olyan összetett, komoly vizsgálatokat végeznek mint pl. a helyi röntgenezés, vagy a gyanús helyeken történő festékes repedés vizsgálat. A TU-154-es gépeket pl. 1500 órás karbantartás alá vetik évente.

— Mi a módja annak, hogy esetleg egy végzett műszaki egyetemista a MALÉV-hez menjen dolgozni, milyen munkakörben érdemes kezdeni?

— Ha valakinek olyan gondolata támad, hogy a MALÉV-hez jön dolgozni, időben el kell kezdeni a kapcsolatteremtést. A MALÉV ugyanis szereti magát lefedezni ilyen vonatkozásban, és hajlandó ösztöndíjat fizetni / nem is kis összeget /, ha az illető megkötöti a szerződést. A vállalat foglalkoztatja ma Magyarországon a legtöbb mérnököt. Legelőszörűbb fedélzeti mérnöknek elmenni. Kellő gyakorlat és idő után a fed. mérnök átmenhet másodpilótának, s ezt követően nagyon komoly vizsgák után kapitánynak. Az anyagi differencia a fed. mérnök és a pilóta között nem nagy, a különbség a végzett munka jellegében és mennyiségében van. A legtöbbet a mérnök dolgozik, szinte mindent ő csinál, kivéve, hogy nem ő vezeti le a repülőt és nem ő száll fel vele. Neki van a legtöbb műszere, a pilóták előtt csak a navigálással, le-fölszállással kapcsolatos műszerek vannak, hiszen az út nagy részét robotpilóta vezetésével teszi meg a gép. A fed. mérnök indítja, állítja le a hajtóműveket, ő bocsátja ki a futót és a fékszárnyat, ő ellenőrzi az összes rendszer üzemképességét és ezek kifogástalan működéséért ő felel.



— Végül szeretném, ha pár szót szólna a MALEV fekete krónikájáról, az esetleges légi szerencsétlenségekről.

— Kényszerleszállásról beszélünk abban az esetben, ha a repülőgépet nem rendeltetésszerűen használták, de emberéletben nem esett kár. Így a légikatasztrófákat említem csak, tehát azokat a baleseteket, amelyek folyamán emberek haltak meg. 1970. áprilisában Koppenhágában egy IL-18-as belecsúszott a tengerbe. Mindenki meghalt. 2 személy menekülhetett volna meg, az egyik, ha tudott volna úszni, a másik a pilóta volt, aki nem fért ki az elhúzóablakon.

Szintén 1970-ben Kíev mellett történt egy TU-134-es katasztrófa. Lekapcsoltak a generátorait, amelyek a fősínt táplálják. Az elektromos fősínről kapják az áramot a repülőgép különböző

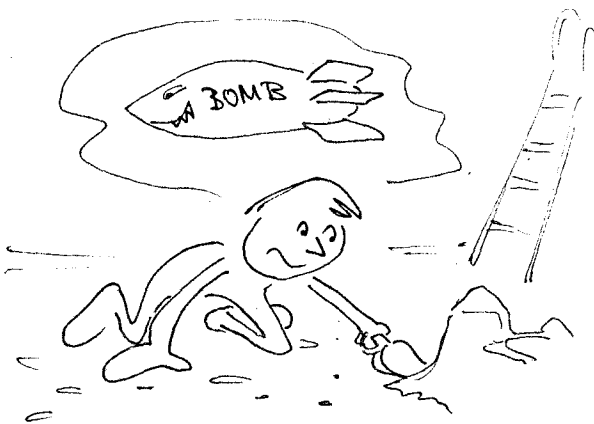
rendszerei. Ezt követően a gép automatikusan átkapcsolt a vészszínre, majd az akkumulátorra, megpróbált kétszer-háromszor leszállni, csak az akkumulátor feszültsége vésszen csökkent és a végén a kis feszültség hatására a műszerek hibás adatokat mutattak. A repülőgép így egy vasúti töltésnek vágódott, de előtte egy nagyfeszültségű vezetéknek ment neki. Itt sem akadt túlélő. 8 éve volt Ferihegyen is katasztrófa. Egy IL-18-as robbant fel, a gépet a pálya mellé tették le. Az személyzet tartozkodott csak a gép fedélzetén, de ők sajnos mind meghaltak.

— Reméljük, hogy Ferihegy-2 átadása egy balesetmentesebb korszakot nyit meg a hazai repülés történetében.

Mazsi S.G.

Gyermeknapra

Az elmúlt napokban - mint az egész világ - én is Genfre figyeltem. A napilapokat most nem hátulról kezdtem, s a találkozóóról szóló vezércikkeket végigböngészttem. Kerestem valamit... Utam az egyébként nem szívelt tévé előtt, és vártam a híradót. Hatha látok valamit... A máskor közömbösséget vagy ingerültséget kiváltó protokoll látványa most fellelkesített. Örültem a kézfogásnak, a mosolynak, a másfél órás négy szemközti beszélgetésnek, sőt, még a „first lady”-k kedves teázgatásának is. Vártam tőlük valamit...



Komolyan mondom, olyan voltam, mint egy gyerek! Komolyan mondom, mi mind olyanok voltunk, mint a gyerekek! Ha a szülők veszekednek, mi reszketve várjuk az első meg nem érdemelt pontot, s ha látjuk rajtuk a békülés jeleit, hát mi vagyunk a legboldogabbak.

- K.L. -

Nem tudom miért, de olyan ciki, hogy nem tudom, kit hogyan szólítsak. Mert ugye: ha a buszon valaki belémrüg, hogy „Allj odébb!”, azt /legyen akár húsz évvel is idősebb/ visszategezem, hiszen nem csak én nem öríztem vele libát, hanem ő sem velem. És ebben talán nincs is kivételaló.

Aki azonban nem rüg belém, csak tegez, az többféle lehet. Olyan, akit lazán visszategezek /hiszen katonák is együtt voltunk/, és olyan, aki előad nekünk. Nála viszont már nem biztos, hogy meg merem próbálni. Talán mert akár apám is lehetne, talán mert elfelejtette mondani, hogy „Azt hiszem, én vagyok az idősebb: szervusz!”, talán mert vizsgáznia is kell nála. Nem tudom. Mondja meg valaki, miért!

En olyan tudatlan és naív vagyok! Azt hittem ugyanis, hogy itt majd csupa olyan ember tanít, aki könyv nélkül is tudja /legalább azt/, amit előad.

Másik tévhitem: Úgy gondoltam, csak annak sikerül jó eredménnyel végeznie az egyetemet, akit érdekel, amiről itt szó van, aki azért jött ide, mert tudni akar. De mivel sokan hiszik rólam azt, hogy csak melegedni járok ide, vagy csak azért a bizonyos papírért, meg mert szüleim is azt akarták /és ugye mindenki magából.../, attól tartok, még bennmaradni is lehet úgy, hogy nem is a tudásért tanul az ember. Vagy ez csak nemzedéki ellentét? Vagy csak rólam hisznek ilyen rosszat?

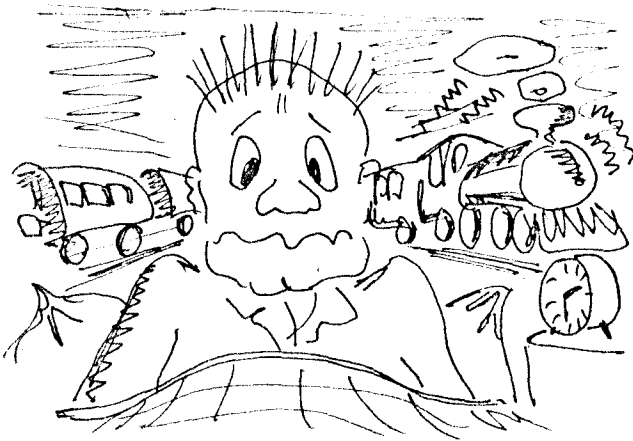
-S.G.-

SZÉLJEGYZETEK

A KOLLÉGIUMI NAPOKRÓL

Nagy divat nálunk a záró esti szamlibál és az ezzel együtt járó „éjszakai vonatozás”. Nem tudom, de én már csak úgy vagyok vele, az előadásában jobban élvezem. Talán azért, mert azt akkor hallgatom, amikor akarom.

Hajnali kettő és három között, miközben a „Megy a gozós” százhusz decibellel lüktetett



a dobhártyámon, a következő ötletem született: Lojalitásomat az sem befolyásolta, hogy azobartársam hangosan káromkodott - ő ugyanis másnap nyolc órára írásbeli szigorlatra volt hivatalos.

1. Mi lenne, ha újjal próbálkoznánk? Manapság annyi a közelmúltban alakult tehetséges zenekar, szinte mindenféle zeneirányzatból. Valószínűleg nem lennének drágák - viszont zenéjükre nem lehetne mulatni.

2. Ha mulatni akarunk, - Sebaj - maradjon a szamlibál! De úgy, hogy a kecske is jóllakjon, a káposzta is megmaradjon. Mondjuk tartson egy-egy jel egyig, de egy perccel sem tovább. Így talán a mulatni vágyók is kedvükre szórakozhatnak, de az alvást választók népes tábora sem panaszkodhat.

A Vaskampó vetélkedőn nem vettem részt, de sokakat megkérdeztem, milyen volt. A válaszok hasonlóak: A hangulat jó volt, de a kérdések nagy része - a mai szokásos szóhasználattal élve - már-már visszaköszönt.

Tény, hogy az utóbbi 2-3 év Aranykerék és Vaskampó vetélkedői erősen hasonlítottek egymásnak.

Lehet, hogy naiv vagyok, és két vetélkedőt nem is lehet sokkal különbözöbben összeállítani. Mindenesetre félok, hogy a hagyományápolás lassan átnegy unalmas ismétlésbe. Persze azoknak lesz unalmas csak, akik harmadszor, negyedszer hallják már. Erdemes lenne talán az első-másodévesekre bízni a szervezés javát. Talán tapasztalatlanok, de őket legalább nem fertőzte meg annyira a régi jól bevált kérdések emléke.

Ennek - remélem - első jó példája lesz a februári Aranykerék vetélkedő, melyet idén a másodévesek rendeznek.

A Kollégiumi Napokon beindult a Kari Napok gépezete is - sajnos csak félgözzel. Itt van például a bevezetés előpróbája.

Az első-, másodévfolyam szerencsére lelkes, és a megszokott „hajós virtus” sem maradt el. Az viszont szinte már megszokott, hogy a mostani negyed évfolyam ilyen dolgokban nem vesz részt. Tavaly is írtunk róla, s ha lett is hatása, csak negatív. Nem éppen örömteli meglepetés, hogy lassan felzárkozik hozzájuk /hozánk/ a harmad évfolyam is „semmittevés” terén.

Az arány tehát: 3 : 5. Lehetne éppen rosszabb, de így is az eddigi legrosszabb. Es akkor még a másik két előpróbáról nem is beszéltünk. Itt aztán teljes volt a csőd. A haladék nem tudom, hány csapatnak lesz mentőv.

Félek, hogy ilyen hozzáállással a Kari Napoknak is lassan mentővet kell majd dobni. - Kelemen L. -

KIB jelenti

A kollégium dec. 5-én Mikulás estét rendez Mindenkit szeretettel várunk!

Programok: Mikó István /humorista/

szamlibál

szil

A 4. emeleten használt bútorok vannak kitéve a koloszosok fantáziájának. Mentsetek ami menthető!

KÖZHÍR MELLÉKLET

a művelődési minisztérium vitaanyagának visszhangjai

1985. vége felé járunk. Négy és fél éve, 1981. áprilisában jelent meg az MSZMP KB határozata a felsőoktatás fejlesztéséről. Ezt a hosszú utat rengeteg féle-fajta koncepció, piros füzet, zöld füzet, fehér füzet, heves viták, korreferátumok, szekcióülések, ifjúsági parlamentek, feszes határidők, nagy hallgatások jellemezték. Végül is 1985. október 29-én az Országgyűlés által elfogadva megjelent az új törvény az oktatásról. Ez alapján szerkesztette meg a Művelődési Minisztérium az oktatás különböző területeire vonatkozó javaslatait. Ezek a következők:

- A felsőoktatási intézmények működéséről és szervezetéről
- Az egyetemek és főiskolák hallgatóinak fegyelmi szabályzatáról
- A felvételiéről
- A felsőoktatásban fizetendő díjak rendszeréről
- A tanulmányi és vizsga szabályzatáról

Általánosságban jónak tartom az anyagokat. Végre az eddigi koncepciókkal, javaslatokkal ellentétben már alternatívákat, érveket is tartalmaznak, de megállapítható, hogy nem forgatják fel az eddigi rendszert alapjában. Talán ez alól csak egy kivétel, a felsőoktatásban fizetendő díjak rendszeréről szóló. Most ebből idéznék néhány fontos részt a minisztérium indoklásával:

„Az oktatásról szóló 1985. I. törvényben foglaltak mellett, azokkal együtt az új díjrendszer kidolgozásánál a következő alapelveket kívánjuk érvényesíteni:

- a; A tandíj részét képezi az értelmiségi pályára való alapos felkészülést ösztönző hallgatói érdekeltségi rendszernek.
- b; Az állam az alapképzés ingyenességét az első oklevél megszerzéséhez is csak meghatározott tanulmányi eredmény elérése esetén garantálja. A második és további

oklevél megszerzése alapvetően tandíjköteles.

- g; A felvételi eljárási díjak felemelése időszerű, megállapításánál szükségszerű az első, illetőleg a további oklevelek megszerzésére irányuló jelentkezésnél eltérő díjösszegek megállapítása.

Felvételi eljárási díjak:

Művelődési Minisztérium: „A felvételi eljárás dologi kiadásai általában emelkednek, a bizottságok munkájában résztvevő tanárok és más munkatársak, továbbá a vizsgákkal kapcsolatban többletmunkát végzők díjazását szükségszerűen, karban kell tartani”. Ennek feltétele a felvételi eljárási díjak összegének emelése. Javasoljuk a nappali, az esti és a levelező tagozatra egységesen:

- első oklevél megszerzésére történő jelentkezéskor 300 Ft-ban
- második és további oklevélnél 500 Ft-ban történő megállapítását.”

Tandíjak:

első oklevél	összeg Ft/félév	
	A	B
a tanulmányok I. félévében	-	-
félévismétléskor	3000	4000
II.félévtől kezdődően az előző félévben		
2,50 -ig	2000	3000
2,51-2,99	-	2000
3,00-3,50	-	1000
3,51 felett	-	-

jelentős emelést tartalmaz még a második és további oklevél megszerzésére irányuló képzés esetén fizetendő tandíj.

Megismételt vizsga- és különjárási díjak:

Művelődésügyi Minisztérium: „A megismételt vizsga- és különjelzési díjak javasolt felemelése mellett olyan változást is feltételül szükségesnek tartunk, hogy a jelenleg jelenleg illetékbélyeggel lerótt megismételt vizsgadíjak összege saját intézményi bevételként jelenjen meg, és - a különjelzési díjak jelenlegi rendjéhez hasonlóan - a II./f pont szerinti diákönkormányzati szerv döntése szerint hallgatókkal kapcsolatos kirándulásokra legyen felhasználható. Az 1973-ban megállapított díjak jelenlős felemelését javasoljuk az évközi tanulmányi kötelezettségek teljesítésének eddiginél fokozottabb ösztönzésére, illetőleg a tanulmányi ügyek intézésével összefüggő előírások határidőre történő teljesítése érdekében. Így:

- | | |
|---|--------------------|
| a; beszámoló, gyakorlat értékelés, kollokvium pótlása esetén tantárgyanként | 25 Ft-ról 100-ra |
| b; záróvizsga, szigorlat pótlása esetén tantárgyanként | 50 Ft-ról 200-ra |
| c; javító államvizsga esetén tantárgyanként | 100 Ft-ról 400-ra. |

A különjelzési díjak összege 20 Ft-tól 50 Ft-ig terjedhet. Ezt 50 Ft-tól 150 Ft-ig terjedő összegre javasoljuk felemelni.”

Művelődési Minisztérium;

Pénzügyi kihatás:

Jelenleg a tandíj befizetés 22 millió Ft. Ha az átlagok nem változnak, akkor az emelés után „A” változat esetén 60 millió Ft, „B” változat esetén 100 millió Ft-ra becsülhető.

Gondolom, ez sokakat elgondolkoztat. Engem is. Utána lapoztam a megfelelő paragrafusnak: Az első oktatásról szóló 1985. évi I. törvény 6. paragrafusa:

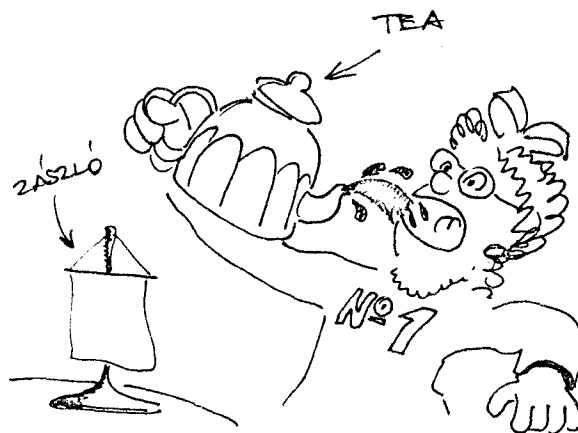
„A Magyar Népköztársaságban az óvodai nevelés, valamint az alapfokú és a felsőfokú iskolai nevelés-oktatás, továbbá - jogszabályban meghatározott kivétellel - a felsőfokú alapképzés ingyenes.”

Még általános iskolában is azt tanultuk, hogy szocialista országunk felszabadulás utáni legnagyobb vívmányai közé tartozik az ingyenes orvosi ellátás, az ingyenes oktatás és az, hogy nincsen munkanélküliség. Valószínűleg ta-

nultunk még mást is, de azok most nem jutnak az eszembe. Végignézve ezeket a díjtételeket, az ingyenes orvosi ellátás jut eszembe, amiről mindenki tudja, hogy mennyire ingyenes. Na de nézzük az indoklást:

II./a „A tandíj részét képezi az értelmiségi pályára való alapos felkészülést ösztönző hallgatói érdeklődési rendszernek.”

Ugy érzem, hogy eddig megszabottak voltak azok a követelmények, amelyek teljesítése esetén valaki diplomát kaphatott. Ha diplomát kapott, akkor oktattuk, és ha az oktatás ingyenes, akkor mégis miért kérünk érte pénzt. Nyilvánvaló, hogy az a tudás, ami a végzettségének megfelelő munkakör betöltéséhez szükséges, az megvan, mert teljesítette a követelményeket /még ha a



minimumot is/. Azzal én is egyetérték, hogy az évismétlő fizessen, mert a bukás nem a diploma megszerzésének a feltétele. Az összes többi viszont jól körül van írva. Az elégséges érdemjegy már azt jelenti, mint amit a neve, hogy elégséges az az ismeretanyag, amit a hallgató tud, teljesítette a társadalom támasztotta minimum feltételeket. Sokan most azt vetnék a szememre, hogy azért vannak kegyelem kettések is, meg hát a vizsgán van, aki puskázik, másol, stb. Ezek tudása sehogy sem lehet elégséges. Ez azonban már egy egészen más probléma, ezt nem lehet a tandíj emeléssel elintézeni. Az ilyen típusú elégségesek ellen csak egyféleképpen lehet harcolni, mégpedig az oktatás és a számonkérés színvonalának emelésével. Abban azonban biztos vagyok, hogy lehet bármilyen elsőrendű az oktatásunk, mindig lesznek kiskapuk, az azonban csak rajtunk múlik, hogy mekkora ez a mellékbejárat.

Külön érdemes megnézni azt, hogy a felamelt díjak /tandíj + különjelzési + iv csekk/ csak azokat érintené kellemetlenül, akik anyagilag

khátrányosabb helyzetben vannak, és esetleg tanulás mellett dolgoznak is, vagyis nem a legjobb tanulók. Veszélyt jelenthet így az, hogy az ingyenes oktatásban a szerényebb anyagi lehetőségekkel rendelkezők lemorzsolódnak. Ez nem megengedhető. Szелеktáljanak a vizsgák, a szigorlatok úgy, hogy mindenki egyforma lehetőséget kapjon a felkészülésre, sőt, aki igényli, még többet. Azt már a feudalizmus eldöntötte a rabszolgatartás rovására, hogy jobb az érdekeltséggel ösztönözni, mint a büntetéssel.

Összegzőképpen a tandíj rendszerét /a minisztérium által javasoltat/ - az évismétlők kivételével - alapvetően törvényellenesnek, és a jelenlegi elvekkel, előírásokkal összeegyeztethetetlennek tartom.

Vizsgáljuk meg a kérdés anyagi vonatkozásait is. A koncepció azt írja, hogy a tandíjakból befolyt összeg az állami költségvetést növelné, vagyis belekerülne a nagy kalapba. Amiből, a jelenlegi erőviszonyokat sejtve, csak egy Rodolfo tudná a művelődési tárcának visszavárni, és egy másik kellene ahhoz, hogy a felsőoktatásba kerüljön, és ne habarcs szobor legyen az új Nemzeti Színház oldalfalán. Persze, ha egy kicsit utána számolok, akkor még az „A” változat is /évi 60 millió/ egy év alatt egy iker sportcsarnok nagyobbik felét adná. Tíz év alatt pedig, ügyesen gazdálkodva, akár minden nagyobb egyetemünknek lenne egy csarnoknak legalább a fele. / a „B” változat szerint egész/ A gondolatmenetet folytatva, vagy inkább absztrahálva, lehet, hogy így kellene megépíteni a fentebb említett színházat. Mondjuk először a Színház- és Filmművészeti Főiskolán a rossz tanulókat komoly tandíjjal terhelném meg, majd ha ez nem lenne elég, akkor a ripacszkodva játszó színészekről is tandíjat szednék. Azt hi-

ható - hogy a tandíjakból befolyt összeg ma- radjon az oktatási intézménynél, és csapják hozzá a tanulmányi ösztöndíjakhoz. Esetleg módosítsuk a kategória határokat a jobb eredmények javára. Ez már egy öszvér megoldás a feudalizmus és a rabszolgatartó termelési mód között. Mert ugye ez az elvekkel igen csak ellenkezik, mivel a hallgatók támogatják saját ösztöndíjukat. Mint egy önfarkába harapó kigyóként, viszont meg lenne az ösztönző hatása.

Talán a legfejlettebb megoldás az lenne, ha a hallgatókat csak ösztönözni próbálnánk a jobb eredmények elérésére, és nem büntetnénk, mert csak a társadalmilag meghatározott minimumot érték el. Jó, erre meg mindjárt mindenki kapásból válaszolja /az utóbbi időben sűrűn hallott választ/: erre most nincsen pénz. De gondoljunk bele, tulajdonképpen mire nincs! Arra, amit már ezer éve hallgatunk a rádióban, tévében, olvassuk az újságban, hogy, idézek:

„Csak korszerű, jó termékkel érhetünk el eredményeket!”

„A dollárkitermeléshez elengedhetetlenül szükségesek a magas műszaki színvonalú, sok szellemi munkát tartalmazó áruk, csak ilyeneket lehet eladni a világpiacon.”

Ha nem is ezer, de legalább tíz éve hallgatjuk. Eközben szinte semmi sem történt ennek érdekében. Tisztában vagyok vele, hogy máról-holnapra semmi sem megy, de mondjuk a recesszió által érintett más országok már rég túl vannak a szemléletváltáson, és nálunk még mindig csak lassacskán kezdődnek a változások, vagyis kísérletezgetünk. Mikor semmi mást nem kellene csinálni, mint lemásolni az ott bevált receptet. Jó, ott más viszonyok vannak, de mi „tudatosan tudjuk alkalmazni a közgazdaságtan tetteit”. Egy-egy. Éppen ezért oda kellene a pénzt rakni, ahol a legjobban szolgálja a fentebb említett célokat. Ennek pedig az egyik kiindulópontja a felsőoktatás. Ezután következik a műszaki értelmiség megbecsülése, a tudományos kutatások, kísérletek eredményeinek gyakorlati hasznosítása. Nem beszélve arról, hogy jelen körülmények között is rengeteg hasznos ötlet, szabadalom megy veszendőbe kicsinyes, önző középvezetői magatartásokon. Valahol ebből az irányból kiindulva közelíteném meg a hallgatók ösztönzését, és semmiképpen nem a büntetés, a tandíj felől, ha a kettést elégségesnek tartjuk.

Külön vizsgálatot igényel akkor a dolog, ha a kettést nem elégségesnek hívjuk, hanem mint a vizsgaszabályzat koncepciójában van, gyengé-



szem, így nem lenne gond a közadakozással.

Felvetődött olyan gondolat is, - számomra elfogad-

nek. Ez persze csak akkor jelent változást, ha a diploma megszerzéséhez szükséges és elvárt tudást a gyengénél feljebb tesszük, mondjuk a közepesre. Ekkor a gyengét az évhalaszókkal együtt már fizettethetnénk. Csak akkor itt felvetődik a kérdés: Hogy mérnök-e a gyenge? Kicsit terjengősre sikeredtem, de ha nem unják /unjátok/, írnék még a felvételi díjról is. Emlékeztetőül;

Művelődésügyi Minisztérium: „A felvételi eljárás dologi dologi kiadásai általában emelkednek, a bizottságok munkájában résztvevő tanárok és más munkatársak, továbbá a vizsgákkal kapcsolatban többletmunkát végzők díjazásáról szükségszerűen „karban kell tartani“.

Bevallom, mikor elolvastam ezt az indoklást, kicsit zavarba jöttem, és keresni kezdtem azt a lehetőséget, hogy hogyan fizethetem vissza azt a pénzt, amit két év felvételiztatással kerestem, mint KISZ-es képviselő. A felvételi vizsgát az oktatási folyamat részének tartom, ugyanúgy, mint az előadásokat, laborokat, vizsgákat, szigorlatokat. Még azokat a számonkéréseket is, amelyek nem sikerültek. Az alapelvekkel és a logikai gondolkodással is összeegyeztethetetlen, hogy az oktatási folyamatban, annak bármilyen részénél /leszámítva: különjárásai, stb. díjakat/ az egyetem pénzt kérjen el azért, hogy valaki részt vehessen rajta. Ez körülbelül számomra olyan, mint hogy valamelyik laborvezető pénzt kérne azért, hogy megmérjem, hogyan fúj a szél az áramcsőben.

Nem tudom, mi a jelenlegi gyakorlat, de ha jól érzékelttem, a felvételi vizsgák reggel 8-tól kb. 1 óráig tartottak. Ez pedig benne van abban az intervallumban, amit én munkaidőnek szoktam nevezni. Ha ez így van, akkor mért kell díjazni a felvételi bizottság tagjait, hiszen a munkájukat végzik, és azért, ha keveset is, de megkapják a fizetésüket. Ha nem munkaidőben végzik, akkor pedig az egyetem köteles fizetni a túlórapénzt vagy a célprémiumot. Most körülbelül úgy fest a dolog, hogy a felvételizők által fizetett oktató-adminisztrátor GK vagy PJT vagy VGIK-nak is végzi el az oktatás egyik igen fontos láncszemét. Mivel a felvételi vizsga is a diploma megszerzésének feltétele, így a törvény szellemében ingyenesnek kell lennie. Még lehetne egy olyan érv is, hogyha ingyenes lenne a felvételi, boldog-boldogtalan jelentkezőknek össze-vissza, és az egyetemnek nem lenne annyi oktatója. Ahogy visszaemlékszem arra, amikor én voltam terítéken, hát nem igazán töltött el gyönyörűséggel, amikor a matematika

kérdező előtt nem tudtam megoldani azt a rém egyszerű példát, amikor két csapon folyik a kádba víz, a harmadikon el, és mikor lesz tele a kád, ha ... stb. Aki pedig ilyesmiben élvezkedik, azt a 300 Ft sem retenti vissza. Az írásbeli két elégtelen után pedig tudtommal nem hívják be szóbelire a felvételizőt. Sokkal jobb anyag a felvételi vizsgák módosítására vonatkozó javaslat /Eltekintve a felvételi díjtól./. Az alapelvek közül két dolgot emelnék ki, ezek közül az egyik már régebbi, de fontos, a másik pedig gyökeresen új:

1. „A tudásra alapozott versengés megköveteli a jelöltek egyenlőségét a vizsgákon.”
2. „A felvételi vizsgák és a vizsgaeredmények legyenek nyilvánosak. A nyilvánosság az egyenlőség és a tisztességes versengés garanciája. Ugyanigy értelmetlen és magyarázat nélküli az eredmények titkolása.”

A jogszabálytervezetben különböző változatok vannak a felvételi korhatárookra:

- Ha az állampolgár alanyi joga a felsőfokú tanuláshoz való jog, úgy bármiféle szabályozás törvénytelen.
- A népgazdaság érdekét figyelembe véve nappalira a 30., estire és levelezőre a 40. életév betöltéséig lehessen jelentkezni.
- A jelenlegi megoldás a 35. év betöltéséig, más tagozaton korlátlan.

Érdekes új javaslat a felülvéleményező bizottság, amelynek feladata lenne a szóbeli vizsgabizottság javaslata nyomán az írásbeli dolgozatok értékelésének felülbizálata.

Feltétlenül támogatom azt az elképzelést, hogy a szóbeli vizsga a közvetlen érdekeltek számára nyilvános legyen. Közvetlen érdekeltnak számít a közeli hozzátartozó, az azévi felvételiző, a jelölt tanára. A vizsganap befejezésekor a vizsgabizottság elnöke köteles ismertetni az elért pontszámokat.

Összességében jó koncepciónak tartom a felvételiziről szólót. Sok, valóban a céloknak megfelelő új elvet tartalmaz.

Mindezekről te is elmondhatod a véleményedet a december 11-én szervezendő hallgatói-oktatói fórumon.

- Ászity Sándor -

Kivonat a előzetes KISZ valamint KKT vélemény a "Konceptió az egyetemek és főiskolák tanulmányi és vizsgarendjének alapvető szabályairól" című viteanyagról

1. Az Oktatási Törvény/Otv./ tételes szabályai-iból és "szelleméből" következik, hogy a Tanulmányi és Vizsgaszabályzatnak/Tvsz./ az alábbi fontosabb követelményeknek kell eleget tennie:

- rugalmasan biztosítsa az egyes felsőoktatási intézmények képzési céljainak valóra váltását
- támogassa a kiváló képességű hallgatók ismeretnek gyarapítását
- erősítse a hallgatók tanulmányi fegyelmét
- megfelelő védettséget nyújtson a feladataikat teljesítő hallgatók számára
- biztosítsa a hallgatók részére a hatékonyabb és színvonalasabb oktatás iránti igényeinek érvényesíthetőségét

2. Javasoljuk, hogy a hallgatók - Tvsz. hatálya alá tartozó - tanulmányi és vizsga ügyeiben, eltérő rendelkezés hiányában az I. fokú hatáskört

a/ karokra tagozódó egyetemeken - a dékánhelyet-

A II. fokú hatáskört

a dékán gyakorolja.

A II. fokú határozattal szemben további jogorvoslatnak helye, ne legyen.

Elhangzott olyan javaslat is, hogy a hallgatói jogviszonyt alapvetően érintő ügyekben a II. fokú döntést követően nyíljon egy - esetleg választott - ún. "méltányossági fórum". Ez bizottsági formában, hallgatói részvétellel működne, és az adott ügyben végső /jogerős/ határozatot hozna. Nagyon támogatjuk ezt a javaslatot akkor is ha a megoldásban a bizottság a felsőoktatási intézmény vezetőjének döntését bírálja felül, amely csorbitaná a személyek Otv. 122-124. §-aiban biztosított jogait.

3. A Tvsz. változatlanul írja elő a hallgatók beiratkozási kötelezettségét az oktatási időszakok kezdete előtt, s ha a hallgató önhibájából nem tesz eleget a kötelezettségének, ennek jogkövetkezménye az elbocsátás legyen /Otv. 30.§ /2/ bekezdés/.

A Tvsz. is emelje ki a hallgatók nek azt a jogát, hogy az azonos tantárgyból párhuzamosan meghirdetett foglalkozások közül - ha erre a Szabályzat lehetőséget ad - választhassanak /Otv. 104.§ /1/ bek. j/pont/.

Tekintettel arra, hogy ez lényegében oktatóválasztást jelent, ennek korlátait /pl. válasz-

tás időpontja, hallgatói létszám a foglalkozásokon/ a Tvsz. bízza az intézményi Szabályzatokra, hiszen az Otv. is az " ahol erre lehetőség van " megszorítást használja.

Az áthallgatással kapcsolatos hallgatói jogok érvényesülését az intézmények közösen, együttműködve segíthetik elő, különben a " párhuzamos képzés " és az " áthallgatás " intézménye csupán elvi lehetőség marad.

-Az évhalasztásra ekkor nyíljon lehetőség, ha az I. évfolyamos hallgató tanulmányai megkezdése előtt - indokolt esetben - kéri tanulmányai megkezdésének legfeljebb két évvel történő elhalasztását

-az évkihagyás pedig a már megkezdett tanulmányok miatt - szintén indokolt esetben - kérelme megadható kedvezmény legyen.

Az évkihagyás fogalma így felöleli a tanulmányok időleges megszakításának a lezárt félév /évharmad stb./ utáni és a szorgalmi időszakban kért és engedélyezett lehetőségét.

Az évkihagyás legfeljebb két alkalommal legyen engedélyezhető azzal, hogy a tanulmányok folytatásának feltételeiről /különbözeti vizsgák, gyakorlati pótlások, esetleges felmentések stb./



is, az engedélyező határozat tartalmazzon rendelkezést, a Szabályzat által meghatározott keretek között.

Javasoljuk, hogy a jelenleg megkivánt legalább 2 lezárt félév, ne legyen feltétele az évkihagyás engedélyezésének.

Eddig tartottak a KÖZHÍR terjedelme adta lehetőségek. Nagyon sok fontos kérdéstről nem írtunk. A megjegyzéseinkkel tarkított anyagot a Kari KISZ helyiségben lehet áttanulmányozni. Véleményeitek december 1-ig ugyan ott várjuk. Szeretnénk a Kari hallgatószám érdekeit minél több vélemény ismeretében képviselni.

Gáldi György

TALÁLÓZGATÓ

HVG: Úgy tűnik, bírányoztak az előbejelzések a lakosság energiateljesítményének felmérésénél is.

I.I.: Nyilván a szénhiányra céloz. Az ország energiateljesítménye az utóbbi időben azért csökkent, mert a lakosság több villanyáramot, több energiát használ fel. Ebben az is közrejátszik, hogy több lakás épül magánérőből, s ezek a lakások nagyobbak a lakótelepieknél, s ezek a lakások növelik a fűtési igényeket, a szén keresletét. A másik alapvető probléma az, hogy a lakosság szénkeresletének felmérésénél a negyedik öt éves terv óta következetesen alábecsültük a várható igényeket. Mint utóbb kiderült, évi 200-300 ezer tonnával. Az idén a különbség a lakosság vált és tényleges szénvásárlása között 700 ezer tonnára ugrott. Ezt importból kell fedezni. A feszültség azért keletkezett, mert a szénhiányosulat - a már sokszor ismertetett nehézségek miatt - a második és harmadik negyedében elmaradt a tervtől. Hiánypiac alakult ki annak összes sajátosságával, beleértve a hiánypszichológiát is. A hazai szénhiányosulat behozta lemaradását, teljesíti a tervét, az import is teljesen élelmezik, így az ellátás biztosított.

HVG: Milyen más okai lehetnek a szénhiánynak?

I.I.: A földgázprogram anyagi okok miatt be-következett fékezése is hozzájárult a szénhiány kialakulásához. Fel kell tehát gyorsítani elsősorban a Budapest környéki agglomerációk bekapcsolását a földgázhálózatba, ezzel enyhíteni lehet a szén iránti igényeket. Nem értek egyet azokkal, akik a földgázprogram lassítását szorgalmazzák. Földgázból lenne elegendő, a ha a felhasználási szerkezettel van. Az erőművekben évente 3 milliárd köbméter földgázt égetünk el, miközben a lakosság évente 1,1-1,2 milliárd köbméter földgázt használ föl. Így semmi értelmét nem látom, hogy a fogyasztás évente ne 200 millió köbméterrel, hanem csak 100 millióval növekedjen, hogy fékezzük az újabb települések bekapcsolását. A kombinatív energiasztratégia lényege éppen az, hogy a vilámosenergia-ipar tüzelőanyag szerkezetében az atomenergia és a szén arányát növelni kell, márcsak azért is, mert a szénerőművek közvetlen távfűtésre is alkalmasak. A szénhidrogének erőműben való eltüzelését meg kell szüntetni. A lakossági ellátás szempontjából tehát fontos, hogy a földgázt "kiszabadítsuk" az erőművekből.

Rossz hint hozott a Posta

Ulyan terület már nem lesz, ahol a posta csupán saját pénzéből fejleszti majd a telefonhálózatot, ahol tehát a 60 ezer forintos állomásfejlesztési költségből 25 ezret ne lakossági hitelből finanszírozzanak.

Könnyen megjósolható, hogy a hazai közvéleményt erősen foglalkoztatni fogja ez a fejlemény, hogy ezután már csak bizonyos körzetekben, és ott is csak 25 ezer forint készpénz birtokában lehet majd telefonhoz jutni. /Sőt, mint lenni szokott, aki szegény, az még többet fizet. Mert elképzelhető, hogy egyeseknek annyira kell a telefon, hogy az OTF-től személyi kölcsönt vesznek föl kötványvásárlásra; ekkor persze a kamatkülönbözet is sújtja őket./

"Mi sem örülünk, hogy ehhez az eszközhöz kell folyamodnunk, de a költségvetés egyszerűen nem tud többet adni. El kell fogadni, hogy amiből hiány van, azt jövedelemarányosan a legcélszerűbb elosztani: akinek pénze van, az hozzájut, akinek nincs, az nem, - ahogy például a lakás és az autó esetében is van. A telefon közmű és nem szociálpolitika, és tarthatatlan, hogy nekünk postásoknak kelljen meghatározniuk, hogy mi a társadalmi igazságosság" - hangoztatják a postán.

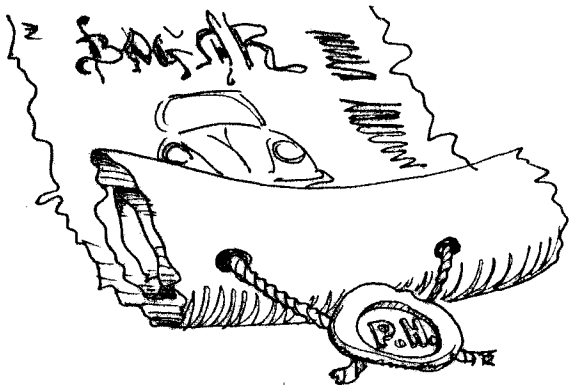
Mindebből kétségkívül vonzónak tetsző közgazdasági logika, hogy a hiánycikket legjobb a piaci szempontok szerint elosztani. S valóban kiválóan megfelelne a társadalmi igazságosság kritériumának, ha a javak jövedelemarányos elosztása teljesítményarányos elosztáson alapulna. Csak hogy miközben a teljesítményarányos jövedelemelosztás csak csigalassúsággal halad a társadalom, az infrastrukturális "javak" piaci elosztása ezek szerint csupán pillanatok kérdése. Annak igazságához nem férhet kétség, hogy az államkassza pillanatnyi helyzetében nem képes többel hozzájárulni egyik alapvető feladatához, az infrastruktúra fejlesztéséhez. Am ha a veszteséges termelés támogatása nem emésztené fel az állam bevételeinek jelentős részét

/HVG, 1985. november 9./, akkor nyilván többet lehetne átcsoportosítani erre a célra is. Csak támogatni lehet azt is, hogy a posta mint vállalat nem kíván igazságosztó lenni. De úgy látszik, mégis ezt teszi - vagy erre kényszerül -, hiszen azt már megengedhetetlennek tartották, hogy - mint elhangzott - egyesek legálisan szerzett vagy ajándékba kapott dollárokból vásároljanak maguknak telefont, jól lehet az államnak minden dollárcent jól jön. A posta így is igazságot osztott, csak éppen másutt húzta meg a határt.

Összeválogatta: Góldi György

AZ 50 ÉVES BOGÁR

Diákéletem utolsó napjait életem a JAFSTB segítségével sikerült így kibővítenem. Gyakornokként a Volkswagen gyárnál dolgozom Wolfsburgban. Jelenleg az autógyártó berendezések tervezésénél vagyok, ezt megelőzően közvetlenül a VW-kal és Audikkal foglalkoztam. Most az 50 éves bogárhátú VW (Käfer) rövid történetével szeretném megismertetni az olvasót, a-



melynek maga a város is köszönheti létét.

Ha a legelején akarjuk kezdeni, 1933-ig kell visszamenni, mégpedig a Berlini Autókiállításra, amelyet már ekkor is az olcsó és gazdaságos kisautók jegyében rendeztek. Itt jelentette ki Hitler (aki maga is nagy autóbolond volt) hogy a lakosságnak olcsó autóra van szüksége. Ebben az időben ugyanis a Német Birodalomban az autó luxuscikkeknek számított. Csupán Amerikában volt jobb a helyzet e téren, ahol a gazdasági válságot hamarabb kiheverték, s így virágzásnak indult az autógyártás.

Egy évvel később Ferdinand Porsche, aki már korábban is foglalkozott kisautók tervezésével benyújtja elképzeléseit a Közlekedési Minisztériumnak. Ezt követően Hitler egy beszélgetés keretében megfogalmazta elképzeléseit a „népautóval” kapcsolatban, s Porsche, aki ekkor egy stuttgarti mérnökiroda vezetője volt, megkapta a megbízást a kocsik tervezésére. A minisztérium igen magas követelményeket támasztott a gépekkel szemben. A kísérleti autók építésére és fejlesztésére mindössze 10 hónapot hagyott jóvá. Ha meggondoljuk, hogy ma egy autógyártó tervezésének kezdetétől a szériagyártásig öt év telik el, szép teljesítménynek nevezhetjük a Käfer létrejöttét.

A gyors munkával Hitler két célt akart elérni: egyrészt megmutatni a Német Birodalom teljesítőképességét, másrészt pedig mielőbb fel akart zárkózni az USA-hoz.

Néhány hónappal később Porsche kérvényezte, hogy egy kísérleti autót helyett hármát építhessen. A minisztérium beleegyezett, 1935. október 31-én az autók be is fejezték próbafutásukat. Ezt az eseményt tekintik a VW Konzern a Käfer születésnapjának.

Nézzük meg most az elmúlt 50 év változásait néhány adat tükrében.:

	1934	ma
nyomtáv	1200 mm	1308/1349 mm
tengelytáv	2500 mm	2400 mm
max. telj.	26 LE	34 LE
max. ford. sz.	3500 min ⁻¹	3800 min ⁻¹
önsúly**	650 kg	780 kg
ár	1550 RM*	11130 DM
max. seb.	100 km/h	115 km/h
hegymászókép.	30 %	38,5 %
közepes fogy.	8 l/100 km	6,7 (90km/h) 9,9 (városi)

* RM: birodalmi márka

** itt a növekedésnél figyelembe kell venni, hogy abban az időben a fa is, mint autópítóanyag szerepelt



Wolfsburg 1935-ben azonban még nem létezett. 1937-ben határozták el, hogy ezen a helyen építik meg az olcsó autók előállító gyárat. 1938-ban két község összevonásával, s azok területén alapították a mai VW Művek elődjét akkor a település 850 lakosú volt. Mára több, mint 110 ezer lélekszámú várossá nőtt, és az „csautó” már nem is gyártják.

Török István