

HEJ!

Majd ha kiméssz TORSLANDÁRA! - hallottam többször is güteborgi barátaimtól. És a mondat mindig valami leg-gel folytatódott. Most, hogy igyekeztem ismertetni egy VOLVO-üzem működését előző cikkemben, nézzük meg, milyen is ahhoz képest a „leg”!

A Torslande-Werken a VOLVO legnagyobb üzeme. A legtöbbször, azaz 10 ezer embert foglalkoztat, évente 150 ezer eladásra kész, és 40 ezer festett karosszériát állít elő a másik két 240, 740,760-as típusokat összeszerelő üzemnek a svédországi Kalmarba és a kanadai Halifaxba.

Az előbb említett három alaptípusnak összesen 8000 variációja létezik, ebből aztán biztosan tud magának választani a vásárló, sőt kell is választania, hiszen csak „személyre szóló” kocsikat szerelnek össze az üzemben.

Induljunk el a négy kilométer gyártási sor elejétől. Itt még csak 20-50 tonnás acéltekerécskék vannak, melyek aztán 40 különféle részre „esnek szét” az 1200 tonnás prések alatt. Az emberek megkímélésére a zajos munkahelytől, tapadókorongos karok adagolják a lemezeket a préselés folyamán, majd egységtrákmányokban tárolják őket, melyek elindulnak a karosszéria-hegesztő üzem felé.

Ez az a hely, amely a leglátványosabb az üzemben. Közel 1000 robot dolgozik itt a karosszériák elemeinek összeállításán majd hegesztésén.

Mint mesebeli szörnyek csagnak le a robotkarok az elemekre, pilleként felkapva illesztik

őket a helyükre, majd egy újabb rákucsolódó kar jelenik meg, mely tüzet-szikrát hányva ponthegesztéssel „összeharapdálja” a részeket, miközben mozgása démonian /emberien/ célrátörő, gördülékeny.

Egy „kasztninak” 5000 ponthegesztés jár, és ezek a robotszárkányok nem feledkeznek meg egyikről sem. Ez a mesebeli műhely mesebeli összegbe is került, mintegy 600 millió svéd koronába, de a VOLVO meglátása szerint ez a technológiai és az emberességi szempontok szerint is megérte.

Az elkészült vázra még felagatják az ajtókat, motorház és csomagtartó tetőket, majd a már egészen autóra hasonlító karosszériákat eléri az első hideg zuhany.

Illetve nem is zuhany, hanem fürdő. Kleopátra kecsketejben-vajban fürdését is megszegényítően három féle lébe mártják a kocsikat, az első zsírtalanít, a második cink-foszfátos, a harmadik egy elektromosan töltött krómos savat tartalmaz, mely elég határozottan üzen hadat a rozsdának. A svédországi eléggé barátságatlan téli időjárásai viszonyok ellenére is 20 év egy VOLVO átlagéletkora.

A fürdők után négy rétegben víszik fel a feldőfestéket, a rétegek között 1400 hőlgycseke simogatja át a kocsikat, hogy végül a lehető leg-tökéletesebb felületet kapják.

Ezután, már csak az összeszerelés következik, amely sokmindenben eltér a kamion-szerelésétől. A kocsikat a jobb hozzáférés érdekében hossz tengelyük körül a megfelelő helyzetbe forgatva szerelik össze, és a szalag itt tényleg szalag. Munka közben a dolgozók araszolnak az éppen munkába fogott kocsi mellett, és csupán 40 másodpercük van a munkafolyamatuk elvégzésére. Itt nincs pardon, nem lehet megállni.

Igen mostohák a munkakörülmények, ezért aztán csak 3-4 évig bírják itt ki az emberek, addig viszont nagyon jó fizetést kapnak, és ez után sem teszik ki őket az utcára, hanem a cég gondoskodik róluk.



Természetesen a személygépkocsi-gyártásban is a minőség és a biztonság a fontos. A minőséget azzal biztosítják, hogy minden 20. ember minőségellenőr a soron.

A biztonságot pedig az a rengeteg kísérlet, amelyekre a VOLVO bevételének 10%-át fordítják. A cég mindig is híres volt biztonsági törekvéseiről. Ők voltak az elsők, akik biztonsági üvet építettek szériakocsikba, és az első törökísérleteket is elkezdték. Ezek azóta is folynak, de azért kissé megfájdult a szívem, mikor egy gyönyörű 760-as kocsiról láttam filmet, melyet egy 17 m magas rámpáról dobtak le a betonra. Ez kb. 50 km/h-s frontális ütközésnek felel meg, és a VOLVO garantálja, hogy egy ilyen igénybevétel után is a saját lábukon szállnak ki az utasok az esetleges baleset után, sértetlenül.

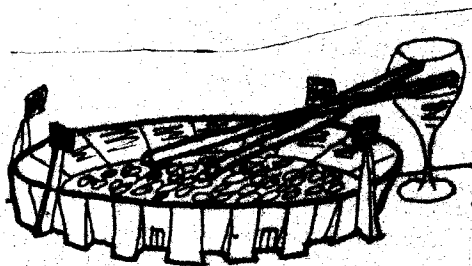
Végül az ingyenceneknek csak annyit, hogy körülgyönyörködhettem a VOLVO 700-as család legújabb tagját egy kiállításon. /Ez egyelőre még nem készült sorozatban./ 780-as névre hallgat, és jellemzően csak annyit, hogy kissé felspecizett motorja egy háromajtós, a 700-as típus vonalához híű, az olasz Bertone formatervező cég által „átsimított”, sportos kasznit készített előrehaladásra.

Az előrehaladás másrésztől a cég egyik meghatározó jellemzője. Eddig sikerült, és továbbra is sikerül a cégnek hűnek maradni nevének jelentéséhez. A VOLVO szó jelentése mozgás, haladás.

Ennyit szerettem volna elmondani találkozásaimról a VOLVO céggel. Köszönöm a figyelmet, és hadd búcsúzzam most ezzel a kedvesen-furcsa, univerzális svéd szóval:

Hej!

Közi



A Karikás

Az elmúlt hetekben érdekes jelenséget figyelhetek meg az utcafronti kollégiumi lakók. Egy diák karikással a kezében kirohant az útra és „csattogtatott” egyet-egyet. A villamosok ijedten rebbentek szerteaszét. Tettét a hónap folyamán többször is megismételte.

E jelenség megfejtésére tudományos magyarázat még nem érkezett, megismétlődésére előrejelzést már többet is kaptunk. Egyes állítások szerint nov. 26-án este 6⁰⁰-kor újra szemtanúi lehetünk a Karikás tevékenységének.

Toti

Cirkusz kell a népnek!

-mondá Caesar, és lőn cirkusz. És van azóta is. És a nép osodájára jár, és nézi. /Inkább azt nézze!/
Nézte a gladiátorokat, hátha mégsem győzik le a tigris. Nézte a kóklereket, hátha megakad torkukon a kard. Nézi a légtornászokat, hátha nem kapják el a trapézt. És nézi a focistákat, hátha kikapnak. És hallgatja az edsőt.

Várta a tömeg, mikor int a cászár: „Düfd le!” Várta, mikor űzik el a papok a templom előtt a más foglalkozást űző kóklereket. És hogy mikor romlik el a légtornász látása. Hogy mikor rúgja fülé a tizenegyest a csatár. És várja, mikor bukik meg a kapitány.

És ha nincs bukás? A tömeg ujjong! És újra megy. És újra kimegy. És újra ujjong. És újra és újra. És reménykedik. Előbb-utóbb úgyis! És akkor lehet mecskot szórni. És megénekelni a bukást. Egy falat kenyeret már régen is adtak érte. És lehet örülni. Hiszen csak a cirkusz bukott meg. Akinek köszönhetjük, az nem, így cirkuss lesz még később is.

A kapitány megbukott, a játékosok java maradt. Pedig akkor ők vesztették el a mecsot. És azóta is.

Állítólag sok volt a tészta. Azóta meg a rizza sok!

-és

A HVG ez évi 39. számában /IX.27-én/ látott napvilágot a következő cikk. Bizonyára nem olvasta még mindenki közületek, így érdemesnek tartjuk leköszölni, hiszen végre olyan nyilatkozik az ügyben, aki igazán tudhatja, milyen lehetőségeink vannak autópiaconk gondjainak enyhítésére.

A válaszadó: Taba Miklós, az Ipari Minisztérium főtanácsosa, a minisztérium járműipari szakértő csoportjának vezetője.

MIBE ÜLHETÜNK BELE?

HVG: Az utóbbi hónapokban, sőt években nem kevés cikk, nyilatkozat látott napvilágot a magyar sajtóban arról, hogy a hazai autópiacon évtizedes hiányfeszültségeit nyugati importtal is enyhítenék. Mostanában főként a GM-Opel nevére emlegetik. Mikor lesz forintért Opel?

T.M.: Való igaz, hogy öt év alatt szeretnénk mintegy hatvanezer Opel Kadett és Corsa kocsit behozni a győri Rába termékei ellenében. Már egy éve dolgozunk ezen az üzleten, az ipari miniszter vezetésével éppen a napokban járt egy magyar tárgyalóküldöttség a General Motorsnál Amerikában. Nem sikerült azonban minden kérdésben dűlőre jutni. Természetesen azon vagyunk, hogy mielőbb létrejöjjön az üzlet már csak azért is, mivel e megállapodáson át vezethet az út egy szorosabb termelési együttműködés kialakításáig. A magyar gazdaság nem maradhat ki a nemzetközi személygépkocsi-ipar változatlanul gyors műszaki fejlődésének áldásából.

HVG: Ez utóbbi kijelentése mintha gyökeres szemléletváltást takarna. Hosszú éveken át a személygépkocsi-gyártás mellett kardoskodókat azaz torkolták le, hogy a szűk hazai piac miatt Magyarországnak nem előnyös berendezkednie autógyártásra.

T.M.: Nem szeretnék most hosszabb iparpolitikai fejtegetésekbe bocsátkozni, de azt elmondhatom: mi most az autóellátás kérdését össze akarjuk kapcsolni az ipar szerkezet-átalakításának feladatával. Ha már a General Motors-szal kezdtük ezt a beszélgetést, a GM hozzánk eljuttatott ajánlatában jelezte: bizonyos feltételek esetén világszínvonalon álló befecskenező-szivattyúkat gyártó üzemet rendezne be Magyarországon, és részt venne korszerű motor-alumíniumöntvény gyártó sor felépítésében, hogy ezek termékeit azután saját autóiba beépítse. A GM-hez tartozó Opeltől e termékek ellenében kocsikat vásárolnánk. Hangsúlyozom: mindez még csak elképzelés, de más cégekkel is keressük az ehhez hasonló, a hazai ipari kultúrán lendítő termelési kooperációk megvalósításának lehetőségeit.

HVG: Ha ezeket a megállapodásokat nyélbe is ütjük, megvalósításuk az akut autóhiányon most még nem segítene. Lát-e valami gyors megoldást a Merkur előtt kigyózó sorok csökkentésére?

T.M.: Mi mostanában szinte az összes szocialista szállítónkkal arról tárgyalunk, hogyan lehetne magyar gépipari termékek ellenében több autóhoz jutni. Szovjet partnereinkkel már sikerült megállapodni: 1990-ig összesen 7 ezerrel több Ladát szállítanak, s ígéretet kaptunk az új Moszkvics és Zaporozsecek szállítására is. Bár a belkereskedelem 1990-ig 700 ezer kocsira iránti keresletet prognosztizált, azt is eredménynek tartom, hogy a mostani ötéves tervidőszakban évente 120 ezer szocialista gyártmányú gépkocsit sikerült lekötünk, az elmúlt időnek évi 90 ezres átlagával szemben.

HVG: Korábban a nyugati gyártókkal kötendő üzletek többnyire azon buktak meg, hogy az autók nagyarányú importjához minőségileg és mennyiségileg meglehetősen szűk a cserealapként szoba-jöhető magyar áruk köre.

T.M.: Azért ezt nem állítanám. Magyar szerszám-gépek ellenében már behozunk Jugoszláviában összeszerelt VW Golfokat, öntvényekért olasz Fiatot, valamint megállapodás van idegenforgalmi szolgáltatásokért cserébe japán Nissanok szállítására. Most további előterjesztések fészenek az asztalon. Ganz-darukért, Mediocor orvosi műszerekért Brazíliából vásárolnánk VW és Fiat személyautókat, a Renault magyar kertibútorok szállítása ellenében ajánlkoznak szállításra. Úgy gondoljuk, hogy 500-1000 db-os szérián felül már érdemes foglalkozni az ilyen kompenzációs ügyletekkel. S ha évente ily módon be tudnánk hozni még tíz-húszszer nyugati kocsit, a hiányt ugyan nem, de az irreális szabadpiaci árakat némileg letűrhetjük. A tartós, megnyugtató megoldás viszont valóban csak a tökebehozattal párosuló termelési együttműködések hozhatják meg.

HVG: Elárulná, hogy a GM mellett melyik nyugati cégre gondolnak?

T.M.: Nem feltétlenül nyugatira. Jelenleg ugyan a Volkswagennel egy esetleg hamarosan aláírható keretmegállapodás létrehozásán dolgozunk és folyamatban vannak a Fiat-tal is újabb tárgyalások, de ezzel párhuzamosan többféle programot vizsgálunk, s ennek során újabb és újabb ötletek merülnek fel. A minap járt itt a Skoda vezérigazgatója, aki elmondta, hogy a leendő front-hajtású Skodába új motorcsaládot kívánnak gyártani, termelésüket pedig jelentősen bővítik majd. Javasolta: Magyarország szálljon be az üzletbe. A magyar vállalatok építhetnék például az új üzemcsarnokokat, gyárthatnának személyautó-alkatrészeket, vagy akár közösen léphetnének föl harmadik piacon. Vagy ott van például a lengyel bielsko-bialai gyár, amely az olasz Fiat-tal gyártana közösen egy új 700 köbcentiméteres kis autót. A lengyelek azt javasolták, hogy Magyarország szálljon be tőkével az új típus gyártásbavételébe, s ezért a jelenlegi mennyiség többszörösét exportálnák Magyarországra. Mindezzel csak azt akartam érzékeltetni, hogy még sokféle elképzelést tanulmányozunk, de hangsúlyozom, még minden cseppfolyós.

HVG: Magyarországi autószerelő üzemről eddig nem esett szó. Ezek szerint elvetették egy ilyen üzem létrehozását, amelyről állítólag legutóbb a japán Szuzukival folytak tárgyalások?

T.M.: Nem vagyunk az összeszerelő üzem ellen. Ám, ha bele akarunk vágni egy ilyen rendkívül bonyolult feltételrendszerrel megkövetelő programba, körültekintően kell megvizsgálunk, hiszen a befektetés könnyen kudarcba fulladhat. A Szuzuki valóban korszerű kiskocsik magyarországi előállítására tett ajánlatot, de üzleti elképzeléseink, főként az ár és a visszavásárlás kérdésében még távol állnak egymástól.

HVG: Mindent egybevetve, ha a tervezett kooperációk valamelyike meg is valósul, azokból autót jó esetben is csak a kilencvenes évek derekán kerülhet a fogyasztóhoz.

T.M.: Véleményem szerint ma már kormány szinten is erős az elhatározás, hogy az autóellátás kérdését megoldják. Változatlanul csak annyi mondható: ötleteink már vannak, pénz kellene hozzá.

Alkalmom szüli az énekest

/Itt a nagy lehetőség/

Egyetemünk kórusa tagfelvételt hirdet: várjuk vegyeskarunkba az énekelni vágyókat nemre és korra való tekintet nélkül. Meghallgatás csütörtökönként fél 7-kor a K.III. 59-ben.

/Kottát ismerők előnyben./

Kórusunk élete igen változatos. Több helyen fellépünk az egyetemi rendezvényektől /évnvítő, ballagás, ünnepségek/ kezdve a különböző kórustalálkozókig, és több felvételünk elhangzott a rádióban is.

Más kórusok közül a legszorosabb kapcsolatban a Karlsruhei /NSZK/ Műszaki Egyetem vegyeskarával állunk, akik nemrég voltak nálunk, a nyári szünetben pedig mi megyünk ki hozzájuk. Ezen kívül jövő nyárra még egy stuttgarti kórustól is kaptunk meghívást.

Repertoárunk nagyon széles. Bárdos Lajos és Kodály Zoltán népdalfeldolgozásaitól Monteverdi klasszikus kórusműveig szinte mindenféle stí-

lusú dalt tanulunk és énekelünk. Néha még a madrigáloktól vagy a spirituáléktól sem riadunk vissza.

Már a jövő csütörtöktől várjuk tehát személyes jelentkezéseket a Központi épület III. emeletén /Bp., Műegyetem rkp. 3./

Hozhatjátok barátaitokat és ismerőseiteket is, ugyanis a kórustagságnak nem feltétele az, hogy az illető az egyetemen tanuljon.

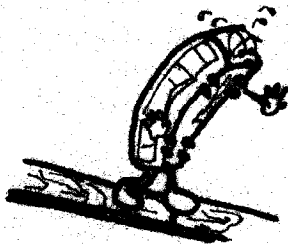
Hahn Csaba

INFO

22. 19⁰⁰ SZAKMAI EST
A hazai vasúti jármű-gyártás fejlesztési kérdései
23. 20⁰⁰ KÉRDEZZ, AZ ORVOS VÁLASZOL ...
Dr. Wittmann Géza
27. 20⁰⁰ LANDLER MOZI
Maradok hűtlen híve

Deszkák a metróban

Biztosan sokan felfigyeltetek már az északi metró Árpád hídi végállomásától terjeszkedő „deszkákra”. Nem kell rosszra gondolni, nem az építők vagy a karbantartók felejtették a vágányok között munkaeszközeiket. Ez az első pillantásra sorbarakott deszkáknak tűnő valami lesz a metró automatikus vonatvezető rendszerének a jelfeladó berendezése.



De mi is ez a berendezés? A metró megbízhatóan üzemel, a vonatok igen pontosan közlekednek, a biztosítóberendezés hibájából még nem történt baleset. Miért kell akkor ehhez a berendezéshez „hossznyúlani”? Még azt sem mondhatjuk rá, hogy előregedett, elavult, ezért kellene kicserélni.

Nos, kicserélésről szó sincs! Ez az új berendezés a hagyományos biztosítóberendezés mellett, azt kiegészítve fog üzemelni. Feladata az lesz, hogy segítséget nyújtson a vezetőknek /nem lesz szükség segéd-motorkocsivezetőre/ és gazdaságosabbá tegye a metró amúgy igen tetemes energiafogyasztását.

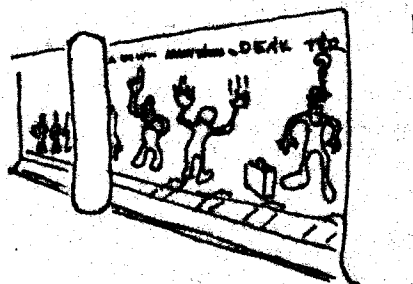
Visszatérve a „deszkákra”, ezek tulajdonképpen keménygumi fészekbe ágyazott drótszönyeget rejtenek. Működése kicsit hasonlít a MÁV-nál is alkalmazott sugárzókábelekre. Itt is nagyfrekvenciás jelet táplálnak a kábelbe, amit a motorkocsikon elhelyezett vevő érzékel. A „deszkákba” küldött jeleket a pálya adottságai /vonatvezetés, állomások, kiépítési sebesség/, az előtte vonat helyzete /szabad-e a következő térköz/ és a forgalmi követelmények /menetrend-szerűség/ befolyásolják.

Az utazóközönség leginkább a forgalmi előnyöket fogja érzékelni. Ha igen gyakori az az eset, hogy a késő vonatnak, mivel egyre több utas gyűlik össze a peronokon, egyre fokozódik a késése. Jöcskán lemarad az előtte haladó vonattól, az utána haladókat pedig esetleg feltartja. A berendezés számítógépe ilyenkor be tud avatkozni: az előtte vonatot lassítja, a

későt pedig gyorsítja. Így hamarosan eltűnik a lyuk, egyenletessé válik a vonatok követési ideje, utasterhelése.

Másik előny, hogy a járművek mindegyike egy optimális, gazdaságos menetdiagramm szerint közlekedhet. Kiküszöbölődik a vezetők eltérő adottságaiból adódó egyenlőtlen terhelés. Némely vezető ugyanis szereti kipróbálni, hogy „mit tud” a jármű, jól megbajtja, hogy aztán nagyot fékezzen. Ez nem gazdaságos.

Ezen kívül a berendezés még néhány, a biztonságot fokosó tulajdonsággal rendelkezik. Eddig a vezető figyelmen kívül hagyta, éberségén kívül, hogy mindig azon az oldalon nyíltak



az ajtók, ahol kellett. Ezután a programszövegről felvett jel ezt is meghatározza.

A BKV ennek a rendszernek az alapjait egy francia cégtől vásárolta, és ezt fejlesztette tovább a saját igényeinek megfelelően. A vezetők ezentúl csak az ajtók nyitása-zárása és a jármű figyelése lesz a feladata. A programnak megfelelően fognak indulni, gyorsítani, lassítani a kocsik, nem a vezetőknek kell a sebességet szabályozni. Így csökken az energiafelhasználás, sőt a rekuperációs fékezés előnyeit is jobban lehet hasznosítani.

Ehhez hasonló automata vonatvezető rendszerek / egy vezetővel, vagy vezető nélkül is/ már üzemelnek nyugat-európai metróknál. A BKV rendszere is továbbfejleszhető a teljes automatizálás irányába.

-s -r

HELYREIGAZÍTÁS

Az 1986.10.02-ai, 3. számunkban, a Kollégiumi Hírek című cikkben /3. oldal/ helytelen adat jelent meg. A helyes szöveg a következő:

Ezen kívül a Közművelődési Titkárságtól kaptunk idén 54000 Ft-ot.

A Művelődési Minisztérium rendelete alapján a Budapesti Műszaki Egyetem Tanulmányi és Vizsgaszabályzat tervezetét dolgozott ki.

A Te Véleményed SZerint hogyan lenne jó?

Az egyetem szeretné, ha mi, a hallgatók parlamentális keretek között alakítanánk ki az új TVSZ-t. 1986. nov. 25-én egyetemi diák fórumot hívnak össze, melyre meghívják a tankörök képviselőit és tanárokat is. /Az egyetemen alig több, mint 330 tk. van./ A fórum nyilvános, rajta bárki részt vehet! Én remélem, minden tk-ből legalább egy ember megjelenik a tk. véleményével. A TVSZ anyagát a tankörök csak nov. elején kaphatják kézhez. Az eredményes felkészülés és a véleményetek ösztökélése végett kivonatokat küldünk a TVSZ tervezeti anyagából. Gondolkodjatok rajta!

A hullámvonallal jelölt rész MM rendelet, ez a rész nem változtatható.

A rendelet hatálya

Az Egyetem Tanulmányi- és Vizsgaszabályzata /a továbbiakban: Szabályzat/ 1987. szept. 1-vel lép érvénybe. A Szabályzat hatálya kiterjed az Egyetem valamennyi karára és tagozatára.

A tanulmányokra vonatkozó rendelkezések

A tanév időbeosztása

A tanév időbeosztását a KISZ Egyetemi Bizottságával egyetértésben tanévenként a Rektor szabályozza a következő elvek alapján: A tanév 44 hétből áll, amely magába foglalja a szorgalmi időszakot, vizsgaidőszakot és az ütemi gyakorlatokat. Évenként 8 hét szünetidőt kell biztosítani. A szünetidő magába foglalja a nyári szüneteket, valamint az u.n. rektori és dékáni szüneteket is. Az ismétlődő vizsgaidőszakokat a szünetidő terhére kell biztosítani.

A szorgalmi időszak, vizsgaidőszak, termelési gyakorlatok elhelyezését és időtartamát tantervek és kari szabályzatok alapján tanévenként a Kari KISZ vezetőséggel egyetértésben a karok dékánjai határozzák meg.

A felsőoktatási intézmény /kar/ vezetője tanévenként legfeljebb 6 nap tanítási szünetet engedélyezhet, ezen kívül márc. 15-e és márc. 21-e tanítási szünet. A további szünetnapokat a tanévi időbeosztásról szóló rektori utasítás határozza meg. Abban az esetben, ha a rektor hat nappal kevesebb oktatási szünetet rendel el, akkor a rektornak történet előzetes bejelentése alapján a karok dékánjai tanévenként legfeljebb három nap oktatási szünetet rendelhetnek el úgy, hogy a szünetnapok száma együttesen sem haladhatja meg a hat napot. A rektor ill. a dékán által elrendelhető tanulmányi szünetek időpontjának meghatározása előtt a nappali tagozat esetén a KISZ szervezet véleményét ki kell kérni.

Beiratkozás

A hallgató köteles a Szabályzatban megállapított beiratkozási időszakban beiratkozni, ha a kötelezettségének saját hibájából nem tesz eleget, a hallgatók sorából törölni kell. A beiratkozási határidőt a tanév beosztásáról szóló külön rektori rendelkezés alapján a dékán állapítja meg. Feltételes a beiratkozás abban az esetben, ha a hallgató külön engedély alapján előző félévét még nem zárta le, ill. az előírt különböző vizsgakötelezettségének nem tett eleget.

A beiratkozás alkalmával a hallgató a lecke-könyvébe felveszi:

- a tanterv által kötelezően előírt tárgyakat
- a vagylagosan előírt /alternatív/ tárgyak közül a kötelezően választott tárgyakat
- a szabadon választható /fakultatív/ tárgyakat

A választott tárgyak a hallgatók számára kötelezővé válnak. Ha az oklevél minősítésébe valamelyik tárgyból szerzett érdemjegy beleszámít, a tárgy oktatásának megkezdése előtt erre a hallgatók figyelmét fel kell hívni.

Részvétel a foglalkozásokon

A jelenléteket a kari szabályzatban előírt módon kell ellenőrizni. Érvényteleníteni kell a hallgató félévét akkor, ha igazolt hiánya a hat hetet, összevont gyakorlat, vagy termelési gyakorlat esetén a gyakorlati idő 40 %-

át meghaladja.

Ha a hallgató az engedélyezett párhuzamos képzés vagy áthallgatás következtében a kötelező foglalkozásokon nem tud részt venni, a Szabályzatnak lehetővé kell tenni, hogy:

- teljes vagy részleges felmentést kapjon a tárgy kötelezően látogatandó foglalkozásai alól, de az oktatási időszak elismerésének egyéb feltételeit mindkét esetben teljesíteni kell
- kérelemre egyéni tanulmányi rend alapján tanuljon

A tanulmányok kérelemre történő megszakítása.

A tanulmányok kérelemre történő megszakítása évhalasztással vagy évkihagyással történhet. Az első évfolyamra felvett hallgató tanulmányai megkezdésére - legfeljebb két évi - halasztást kaphat. A tanulmányok tartama alatt, méltánylást érdemlő okból a hallgató évkihagyás engedélyezését kérheti. Az évkihagyás egy évre és legfeljebb két alkalommal engedélyezhető. A tanulmányok folytatásának feltételeiről az engedélyező határozatban kell rendelkezni.

Vizsgaidőszakban csak akkor kaphat a hallgató évkihagyási engedélyt, ha félévközi kötelezettségének maradéktalanul eleget tett. A tanulmányok folytatásának feltételeit a tanulmányi bizottság határozza meg. Tanulmányi okból évkihagyási engedély nem adható.

A hallgató bejelentésére a gyermekgondozási díj, ill. segély időtartamára évhalasztást, ill. évkihagyást kell engedélyezni.

Átvétel

Másik felsőoktatási intézménybe, más karra, szakra, ill. tagozatra az a hallgató vehető át,

- aki legalább egy lezárt érvényes tanévvel /vagy annak megfelelő oktatási időszakkal/ rendelkezik
- akinek hallgatói jogviszonya elbocsátás vagy fegyelmi uton való kizárás miatt nem számít meg, ill. a kötelező elbocsátás vagy kizárás feltételei sem állnak fenn.

Az átvétel feltételeit az a felsőoktatási intézmény /kar/ határozza meg, amellyel a hallgató hallgatói jogviszonya az átvétel után folytatódik /fogadó intézmény/.

A lezárt érvényes tanévvel nem rendelkező műszaki egyetemi hallgatók is kérhetik felvételüket, ill. átlépésüket műszaki főiskolá-

ra tanulmányi okok, egészségügyi indokok és szakmaváltóztatás céljából.

A HME karain folyó képzés szakirányával egyező műszaki főiskoláról át lehet lépni az egyetem profiljához illő szakokra, ha a kérelmező - a kar által meghatározott - két félévének tanulmányi átlaga legalább 4,00.

Nem az egyetem profiljához tartozó főiskoláról, valamint tanító-és óvodáképző intézményből egyetemünkre hallgatót átvenni nem lehet.

Egyéni tanulmányi rend

Egyéni tanulmányi rend általában a II. évfolyamtól, elsősorban a kiváló teljesítményt nyújtó hallgatónak engedélyezhető. Az engedély alapján a hallgató a kötelező foglalkozásokon való részvétel alól mentesülhet, vizsgáit a vizsgaidőszak előtt is leteheti, a soronkövetkező oktatási időszak tárgyait lecke könyvébe előre felveheti, az oktatási időszakot hamarabb lezárhatja vagy más hasonló kedvezményben részesülhet.

Az egyéni tanulmányi rend alapján tanulmányokat folytató hallgatónak is le kell azonban tennie az összes kötelezően előírt vizsgát, továbbá köteles szakdolgozatot vagy diplomamunkát készíteni és államvizsgát tenni. E tanulmányi rend alapján való felkészülést a felsőoktatási intézménynek konzultációkkal, speciális foglalkozásokkal vagy más módon elő kell segítenie.

Az engedély indokolt esetben visszavonható.

Párhuzamos képzés

A párhuzamos képzésben résztvevő hallgató egy időben két felsőoktatási intézményben, karon, szakon folytat tanulmányokat, és sikeres elvégzésük esetén külön-külön oklevelet kap. E képzésre való felvételtől és a tanulmányok folytatásának feltételeiről az a felsőoktatási intézmény dönt, amelyben a második vagy további oklevelet megszerezni kívánja. Ha a felvételi tárgyak nem egyeznek meg, ill. az új intézményben /karon, szakon/ való tanuláshoz különleges készségek vagy ismeretek szükségesek, a hallgatónak felvételi /alkalmassági/ vizsgát kell tennie.