KÕIGI MAADE PROLETAARLASED, ÜHINEGE!

TALLINNA POLÜTEHNIK

TPI PARTEIKOMITEE, REKTORAADI, KOMSOMOLIKOMITEE JA AMETIÜHINGUKOMITEE HÄÄLEKANDJA

Nr. 4 (1190) Ilmub 1949. a. aprillist Reede, 31. jaanuar 1986 Hind 2 kop.

TULEVIKKU PROJEKTEERIDES

NLKP XXVII KONGRESSI EEL

NLKP programmi uue redaktsiooni projekti üldrahvalik arutelu toimub **NLKP KK 1985.** aasta aprillipleenumil väljatöötatud kursi — maa sotsiaal-majandusliku arengu kiirendamise tingimustes. Aprillipleenumi materjalides on antud saavutatud edusammudele ja üleskerkinud probleemidele reaalne hinnang. Julgelt on välja töötatud uued suunad, mis näevad ette veelgi tihendada ühiskondliku tootmise arengut inimeste igapäevaste eluliste vajadustega, mis püüavad anda poliitikale veelgi suuremat teaduslikku põhjendatust. Kõik need seisukohad on saanud kaasaegse ühiskondliku elu iseloomulikeks joonteks ja suurendavad huvi NLKP programmi uue redaktsiooni projekti vastu.

On märkimisväärne, et järgides demokraatia traditsioone pöördub meie partei hinnangu saamiseks kõige laiemate rahvahulkade poole. Niisugust avalikkust saab endale lubada vaid selline poliitiline organisatsioon, kes toetub otseselt rahvahulkadele ja väljendab nende peamisi huve. NLKP on kindel massidе võimekuses mõjutada pikaajalise põhjendatud poliitilise liini väljatöötamist. Igal nõukogude inimesel, olenemata sellest kas ta on parteilane, komsomol või parteitu, on võimalus välja öelda oma arvamus meie poliitilise kursi kohta, teha ettepanekuid ja märkusi, ilmutada huvitatust erakordselt tähtsate üldpoliitiliste küsimuste lahendamisel.

Järgides põhiliste programmiliste seisukohtade järjepidevuse printsiipi, kinnitab partei 1985. aastal, nagu ka 1961. aastal, et tema lõppeesmärgiks on kommunismi ülesehitamine.

Aja kulg on jätnud ajalukku sellised sündmused, mille poliitiline hinnang ja teoreetiline mõtestatus peavad möödapääsmatult leidma väljenduse ka partei programmilises dokumendis. See oli üks olulistest põhjustest, mis NLKP 26. kongressil kutsus esile ettepanekud partei programmi uue redaktsiooni projekti väljatöötamiseks. Teiseks tõsiseks põhjuseks oli see, et rikastades ja arendades programmi, tuli kriitiliselt ümber mõtestada aja katsumustele mitte vastu pidanud formuleeringud. Kusjuures ümbermõtestamise protsess pidi haarama programmiliste seisukohtade esituse sisu, struktuuri kui ka vormi. NLKP KK 1985. a. oktoobripleenum märkis sellega seoses, et programm «peab olema tegeliku protsessi täpseks formuleeringuks, selgelt esitama põhilised vaated, poliitilised ülesanded; peab olema vaba nii liigsest detailiseerimisest, alusetust fantaasiast kui ka raamatulikust tarkusest, mängust mõistetega. Programm — see on selge ja täpne avaldus, mida partei taotleb ja mille eest ta võitleb.». Reaalne lähenemine objektiivsete tendentside väljatoomisel ja liigsest vaimustusest vaba tuleviku prognoos, lakooniliste formuleeringute sisukus (mis kõnekalt avaldub ka selles, et uus redaktsioon on mahuliselt eelmisest märgatavalt väiksem) — kõik see ei jää märkamata juba esimesel tutvumisel arutuseloleva projektiga.

Esitatavad muudatused väljendavad veerand sajandi jooksul kogutud parteilise juhtimise kogemust sotsialistliku ühiskonna igakülgsel arendamisel nii siseelu, kui välissuhete ilminguid arvesse võttes.

Mitte juhuslikult pole esmajärguline tähelepanu pööratud sotsialismile kui ühiskonnakorrale, mida tuleb vaadelda tema muutuste dünaamikas. Just need muutused viisid maa arenenud sotsialismi etappi. Uue redaktsiooni projektis antakse sotsialistliku ühiskonnakorra põhilised jooned, mis inimkonna progressi seisukohalt võimaldavad näha uue ühiskonna eeliseid võrreldes kapitalismiga. Teisest küljest, vaadeldakse sotsialismi ülekasvamist kommunismiks, mis on määratletud ühiskonna arenemise objektiivsete seadustega. Seadustega, mida peab arvestama. Nagu näitab kogemus, on igasugused katsed ette rutata, sisse viia kommunistlikke printsiipe ühiskonna materiaalset taset ja vaimset küpsust arvestamata, määratud ebaõnnestumisele. Samal ajal lähtub **NLKP** sellest, et ei tohi lubada aeglust küpsenud ümberkorralduste tegemisel, uute ülesannete lahendamisel. Aga meie maa ees seisvad ülesanded omavad suurt rahvusvahelist tähtsust. Nende täitmine pole seotud mitte ainult siseelu, vaid ka välispoliitiliste ja majanduslike tingimustega. Projekti esimeses osas esitatakse meie partei seisukohad globaalse tähendusega küsimusest — nüüdisaja põhisisust.

Meie ajastu, öeldakse projektis, on kapitalismilt sotsialismile ja kommunismile ülemineku ajastu, maailma kahe sotsiaal-poliitilise süsteemi võitluse ajastu, sotsialistlike ja rahvuslike vabastamise revolutsioonide ajastu, kolonialismi kokkuvarisemise ajastu. Me elame ühiskonna arengu peamiste liikumapanevate jõudude — sotsialismi maailmasüsteemi, töölis- ja kommunistliku liikumise, vabanenud riikide, rahvaste ja demokraatlike massiliikumiste poolt imperialismi, tema agressiooni- ja rõhumispoliitika vastu, demokraatia ja sotsiaalse progressi eest peetava võitluse ajastul. Selline määratlus väljendab palju täpsemalt kaasaegse maailma tegelikkust, tema muutuste tendentsi. Mitte juhuslikult ei anta projekti tekstis ajastu määratlus kinnituse järgi, et hoida ära sõda ja kaitsta inimkonda tuumakatastroofi eest on võimalik; selles seisneb sotsialismi ajalooline ülesanne, kõigi meie planeedi edumeelsete, rahuarmastavate jõudude ülesanne. Sellepärast ongi ühiskonna arengu peamiste liikumapanevate jõudude hulgas nimetatud mitte ainult need, mis programmi eelmises redaktsioonis (kuigi ka nende nimetamine on läbi teinud muutusi), vaid ka demokraatlikud massiliikumised. Arvan, et projektis muudatuste tegemisel peaks ajastu määratlusele eelnenud tekstis ühiskonna arengu peamiste liikumapanevate jõudude järjestikune nimetamine olema antud sama korra kohaselt, kui ajastu määratluses. Praegu need ei kattu.

Sotsiaalpoliitika põhilised ülesanded haaravad kõik eluliselt tähtsad küsimused materiaalse heaolu edasiseks tõusuks ja ühiskondlike suhete täiustumiseks. Partei seab oma sotsiaalpoliitika põhiülesanneteks: nõukogude inimeste elu- ja töötingimuste kõrvalekaldumatu parandamise; sotsiaalse õigluse põhimõtte üha täielikuma realiseerimise kõigis ühiskonnasuhete peamistes valdkondades; klasside, sotsiaalsete gruppide ja kihtide lähendamise üksteisele, jagusaamise olulistest erinevustest vaimse ja kehalise töö, linna ja maa vahel; rahvussuhete täiustamise, meie maa kõigi rahvuste ja rahvusrühmade vennaliku sõpruse tugevdamise. Sügavalt põhjendatud on arusaam heaolust, mis seostab kasvanud hüvede rahuldamist mitte igasuguste, vaid inimeste arukate vajadustega. Nagu öeldakse projektis, seab NLKP ülesande tõsta nõukogude inimeste heaolu kvalitatiivselt uuele tasemele, tagada aineliste, sotsiaalsete ja kultuuriliste hüvede tarbimise selline tase ja struktuur, mis kõige suuremal määral vastavad eesmärgile kujundada harmooniliselt arenenud, vaimselt rikas isiksus, luua vajalikud tingimused nõukogude inimeste võimete ja ande kõige täielikumaks esiletoomiseks ühiskonna huvides. Märgitakse, et juba lähema viieteistkümne aasta jooksul on kavas kahekordistada rahva vajaduste rahuldamiseks suunatavate ressursside mahtu. Just sellepärast on väga tähtis suund kvaliteedile. Ettepanekute tegemise käigus oleks võinud jällegi tõsta küsimust mõnede formuleeringute täpsustamisest. Mõtlen, et ülesanne parandada elu- ja töötingimusi võiks ümber sõnastada kui ülesanne parandada töö- ja olmetingimusi. Dokumendi see koht, kus räägitakse töö loomingulise sisu ja kollektivistliku iseloomu süvendamisest, vajab täiendamist ideega tugevdada distsipliini ja enesedistsipliini põhimõtteid tööalases tegevuses.

Tähtsad küsimused kerkivad üles neis kohtades, kus räägitakse nõukogude ühiskonna poliitilise süsteemi arengust, ideelisest kasvatustööst, haridusest, teadusest ja kultuurist. Arenenud ja kinnistunud on arusaam rahva sotsialistlikust omavalitsusest. Rahva sotsialistliku omavalitsuse põhimõtted tähendavad mitte ainult seda, et juhtimine toimuks töötajate huvides, vaid et see seaduspäraselt, samm-sammult muutuks ka töötajate endi otseseks ülesandeks, kelle üle, nagu ütles Lenin, ei ole mingit võimu peale omaenda ühenduse võimu. Rõhutatakse, et inimese kasvatamine on lahutamatu tema praktilisest osalemisest rahva hüvanguks tehtavas töös, osalemisest ühiskondlikus elus. Poliitilise kasvatustöö põhiliseks nõudeks on sõna ja teo ühtsus.

Side eluga — see on ühiskonnateaduste arendamise vältimatu tingimus. Käesoleval arenguetapil on ühiskonnateaduste pakiliseks ülesandeks sotsialistliku ühiskonna objektiivsete vastuolude teaduslik analüüs, nende soovituste ning usaldusväärsete majanduslike ja sotsiaalsete prognooside väljatöötamine. Programmi täiendusena võiks pakkuda seisukohta, et on vajalik tihendada koostööd ühiskonnateaduste ja partei-, komsomoli-, riigi- ja teiste organisatsioonide praktilise tegevuse vahel. Eesmärgiga konkreetsete praktiliste sammude sügavaks põhjendamiseks ja (ühiskonna)-teadlaste sidemete tugevdamiseks eluga.

Dokumendi lõpposa on pühendatud partei kui nõukogude ühiskonna juhtiva jõu rolli avamisele. Nimetatakse (uuesti redigeeritud kujul) partei rolli seaduspärase kasvu põhjused, antakse tema juhtiva osa konstitutsioonilised alused, parteiridade edasise täienemise, kaadripoliitika ning parteisisese demokraatia edasiarendamise ja süvendamise printsiibid. Partei juhindub ka edaspidi leninlikust tööstiilist ühiskonna ja majanduse juhtimise kõikides sfäärides, tõstab oma poliitika teaduslikku põhjendatust, toetub laialdaselt kollektiivsele mõistusele ja masside kogemusele. Printsipiaalset tähendust omab ideelis-teoreetilise-, poliitilis-kasvatusliku-, organiseerimis- ja majandusliku tegevuse ühtsuse kindlustamine; kompromissitu võitlus ükskõik millise stagnatsiooni ja konservatismiga;

sotsiaal-majanduslike, teaduslik-tehniliste ja ideelis-kasvatuslike probleemide tänapäevaste lahenduste loominguline otsimine.

prof. **JUZEF LIVŠITS**,
teadusliku kommunismi kateedri juhataja

SURDOKONKURSI PARIMAD

Eesti NSV Ametiühingute Nõukogu, Eesti NSV Kõrg- ja Keskerihariduse Ministeerium, Eesti NSV Kurtide Ühingu Keskjuhatus koos vastava ala töötajate ametiühingu Eesti Vabariiklike komiteedega kuulutasid käesoleva aasta algul, seoses Kurtide Ühingu 45. aastapäevaga välja iga-aastase surdokonkursi.

Konkursi eesmärgiks on virgutada Eesti NSV kõrgkoolide üliõpilasi, samuti kõrgkoolide ja teadusasutuste teadureid ning nende juhendajaid ja teisi ENSV-s elavaid kodanikke osalema ENSV Surdoprogrammis ja kaasa aitama selle realiseerimisele (programmi tekst on avaldatud ENSV AÜN väljaandes «Abiks ametiühingu aktivistile» nr. 4, 1983).

Konkursi käigus analüüsitakse ja võrreldakse konkursis osaleva isiku või isikute grupi panust teiste konkursis osalejate omaga, kusjuures panuseks on mistahes resultatiivne individuaalne või grupiviisiline tegevus surdoprogrammi soovitustest tulenevates suundades.

Surdokonkursi vabariiklik komisjon, vaadanud läbi 1985. a. konkursile laekunud materjalid, otsustas:

Anda I auhind koos rahalise preemiaga (300 rubla) — Tartu Riikliku Ülikooli, Teaduste Akadeemia, Statistika Keskvalitsuse ja Meditsiiniinstituudi töötajate kollektiivile koosseisus: Eduard Raska (grupi juht), Juta Bergvald, Ellu Saar, Lilian Sink, Mare Ilvest (kuulmispuudega inimeste ülevabariigilise arvestuse läbiviimiseks vajaliku dokumentatsiooni ettevalmistamise ning praktikasse juurutamise eest).

II auhinna — diplom koos rahalise preemiaga (200 rbl.) — said Reigina Toom (1985. a. TRÜ-s valminud diplomitöö eest teemal: «Viipekeel kui suhtlemisvahend») ja Ave Lalapea (1985. a. TRÜ-s valminud diplomitöö eest teemal: «Eesti kurtide kooli ettevalmistus- ja I klassi artikulatsiooni algõpetuse programmi projekti ja häälduStöö metoodika analüüs laste hääldamise seisukohalt»).

III auhinna — diplom koos rahalise preemiaga (100 rubla) said ajakirjanduse-, raadio- ja televisioonitöötajate kollektiiv koosseisus: Enno Luik (grupi juht), Ressi Kaera, Hagi Šein, Marianne Mikko, Sergei Kalabin (Eesti NSV Surdoprogrammi realiseerimisega seotud probleemide käsitlemise vahendamise eest vabariiklikus, üleliidulises ja rahvusvahelises massiteabes.);

Elle Ojasaar (Kurtide kooli IV klassi eesti keele õpiku ning kõne arendamise töövihiku koostamise eest) ja Reeli Mišiniene (1984. a. TRÜ-s valminud kursusetöö eest teemal: «Mõningatest korrektsioonitöö keerukustest vaegkuulmisega laste optimaalse rehabilitatsiooni saavutamisel surdokoolis»);

Eesti NSV Teaduste Akadeemia töötajate kollektiiv koosseisus: Viivi Leibur (grupi juht), Reet Talpsepp, Kaja Povar-Engelbrecht (Eesti surdoprobleeme käsitlevate materjalide võõrkeeltesse tõlkimise ja välismaal avaldamiseks ettevalmistamise eest).

Surdokonkursi vabariiklik komisjon avaldas tunnustust surdopedagoog Kalli Reimetsale väljapaitsva panuse eest surdoprogrammi realiseerimisse ning tegi ettepaneku võtta seda panust arvesse töötajate materiaalsel ning moraalsel stimuleerimisel nende töökohas.

Järgmise 1986. a. surdokonkursi materjalid tuleb esitada hiljemalt 15. juuniks 1986. a. oma töö või elukohajärgse kõrgkooli või (teadusasutuse) ametiühingukomiteele. Samas saab eelnevalt tutvuda konkursi juhendiga.

Konkursist võivad osa võtta kõik kodanikud, kelle huvi kuulmispuudest tulenevate probleemide lahendamise vastu või seosed kuulmispuudega inimestega (sugulus, ühine töö) eeldavad osalemist selles tähtsas sotsiaalpoliitilises ja sügavalt humaanses ürituses.

KAAREL KOTSAR
dotsent,
1985. a. surdokonkursi vabariikliku komisjoni esimees

• AUTO — 100

Suur prantsuse kirjanik Anatole France nimetas autot inimkonna suurimaks leiutiseks. Tänaseks on see kahekümnenda sajandi lemmiktehnikavahend saanud saja-aastaseks.

Algus oli Saksamaal. 1885. a. sügisel valmis Karl Benzil 0,8 hj gaasimootoriga varustatud kolmerattaline mootortõld, mille esimesed katsetused viis ta läbi salaja. Patendi oma mootortõllale sai Benz järgmise aasta 29. jaanuaril ja seda ongi hakatud lugema auto sünnidaatumiks. Sõiduki avalik demonstreerimine toimus samuti 1886. aastal.

Tehnika ajalugu tunneb juhuseid, kus üksteisest sõltumatult ja praktiliselt üheaegselt on eri kohtades jõutud analoogsete tehniliste lahendusteni. Auto sünniga oli sama lugu. Nimelt töötas Benziga üheaegselt teine saksa leidur Gottlieb Daimler. Daimler oli tugev mootorite spetsialist. Tema sisepõlemismootorid olid oma aja kohta väga head ning ta otsis nendele otstarbekat rakendust.

1885. a. paigutas Daimler mootori jooksurattale. Samal aastal sai ta oma leiutisele patendi ja nii sündis praeguse mootorratta eelkäija. 1886. a. valmis Daimleril juba neljarattaline mootortõld. Ja nii juhtuski, et Benz sõitis Mannheimis ringi 1886. aasta aprillis, Daimler aga sadakond kilomeetrit eemal Bad Cannstattis kõigest viis kuud hiljem. Põhiline erinevus kahe mootorsõiduki vahel seisnes selles, et Benzi oma oli välja töötatud kui tervik, Daimleri oma aga mitte. Mootorsõiduki tervikliku konstruktsioonini jõudis Daimler alles 1889. aastal.

Esimeseks tõeliseks autoks, millel oli neljasilindriline mootor ja tänapäeval klassikaliseks nimetatav agregaatide paigutus, võib nimetada 1901. a. 35-hobujõulist «Daimlerit». Mainitud auto on tähelepanuväärne ka seetõttu, et talle pandi veel samal aastal nimeks «Mercedes» ja kui 1926. a. Daimleri ja Benzi firmad ühinesid, sai marginimeks «Mercedes-Benz». Viimast aga tunneme kui üht kuulsamat automarki.

Esimeseks Venemaal ehitatud autoks peetakse J. Jakovlevi ja P. Freze mootorkalessi, mida näidati 1896. a. ülevenemaalisel tööstusnäitusel Nižni-Novgorodis. Seeriatootmiseni jõuti 1908. aastal, mil Riias Vene-Balti vagunitehases alustati sõiduautode «Russo-Balt» valmistamist.

Auto esmaloojatelt haarasid varsti teatepulga prantsuse leidurid ja ettevõtjad. Sellel maal ehitas juba 1884. a. neljarattalise auto Edouard Delamore-Debouteville. Paraku oli konstruktsioon ebaõnnestunud. Vaatamata sellele jõudis Prantsusmaa viie aasta pärast liidrikohale autode tootmisel. Liidrirolli säilitati niikaua, kuni sai hoo sisse USA autotööstus ja see hoog oli sedavõrd võimas, et juhtpositsiooni säilitati paljudel aastakümnete vältel.

Inimkonnal tuli esimest mootorsõidukit oodata kaua. Et aga vajadus iseliikuva sõiduki järele oli suur, näitas auto ja autotööstuse kiire areng. 30 aastat pärast Benzi ja Daimleri esimesi sõite ületas maailma autopark 1,5 miljoni piiri. Käesoleval ajal läheneb autopargi suurus juba 500 miljonile. Igal aastal toodavad maailma autotehased juurde üle 30 milj. auto. Meie kodumaiste tehaste konveieritelt tulevat aastatoodangut mõõdetakse 2,1...2,2 miljoniga, millest sõiduautosid on 1,3 miljonit.

J. MÄEKASK,
autokateedri vanemõpetaja

ÜLDKASUTATAVA AUTOTRANSPORDI ARENGU PÕHISUUNAD XII VIISAASTAKUL

Autotranspordi osatähtsus meie vabariigis transpordivajaduste rahuldamisel on suur. Üle 85% kaubaveost ja 60% reisijateveost teostatakse autodega. Kuna üldkasutatavas autotranspordis on ühe nimestikulise auto (järelikult ka autojuhi) tootlikkus ligi kolm korda kõrgem ameikondadele kuuluva auto tootlikkusest, omahind aga ligi kaks ja kütuse erikulu poolteist korda madalam, siis on rahvamajanduse arendamise efektiivsuse tõstmise seisukohalt väga tähtis üldkasutatava autotranspordi edasine arendamine, tema osatähtsuse tõstmine.

Alanud XII viisaastak näeb ette üldkasutatavas autotranspordis juba esimesel aastal suurendada veoste mahtu 3,8%, veosekäivet 5,1%, reisijatevedu autobussidega peab kasvama 1,7%, sõidutaksodega 1,9%. Samas eraldatavad autokütuse ressursid on jäetud mõõdunud aasta tasemele. Seega kogu mahtude juurdekasv peab olema saavutatud vedelkütuse kokkuhoiu arvel ja nii kogu viisaastaku jooksul.

Ülesanne on väga tõsine ja selle lahendust tuleb otsida eelkõige teaduslik-tehniliste saavutuste kiires rakendamises, transpordiprotsessi ratsionaliseerimises ja optimaalses jaotuses erinevate transpordiliikide (auto-, raudtee- ja meretranspordi) vahel.

Üks olulisi reserve püstitatud ülesande lahendamiseks peitub veeremipargi struktuuri täiustamises. Siin on esmaseks kallurpargi ülekandevõime suurendamise juures nende arvu vähendamine. Praegu moodustab kallurite arv 16% ja kandevõime 22% kogu autopargist, viisaastaku lõpuks peavad need arvud vastavalt olema 10% ja 30%. Sama siht on seatud ka vedelkütuse tsisternautode osas. Vähenema kuni 25%-ni peab keskmise kandevõimega (2—5 t) autode osakaal autopargis ja suurenema praeguse 12% asemel —20—21%-ni väikese kandevõimega (kuni 2 t) autode osatähtsus.

Sellele peab lisanduma veel autorongide ja järelhaagiste ulatuslikum kasutamine. Kogu veosekäibest 80% tuleb teha autorongidega.

Teine alaline reserv peitub veeremi läbisõidu ja kandevõime tõhelikumas ärakasutamises. Kui kallur- ja tsisternautosid praktiliselt tagasisuunas pole võimalik koormata, siis seda eskuslikumalt tuleb seda teha madel- ja furgoonautode kasutamisel. Olulist abi siin peab osutama arvutustehnika, mille abi senisest palju rohkem hakatakse kasutama optimaalsete veomarsruutide koostamisel.

Peamised vedelkütuse kokkuhoiu allikad aga peituvad hoogsamas üleminekus diiselmootorite kasutamisele (kütuse kulu on praegu kaks korda väiksem) ja gaasi (nii vedel- kui suru-) kasutamises mootorikütusena. Diiselautode kasutamisel oleme juba saavutanud mõningat edu — üle 59% kogu käivest tehakse ära diiselautodega. Viisaastaku lõpuks peab diiselautode veosekäive osatähtsus olema 65—66%.

Mis puutub gaasi kasutamisesse, siis esialgu on meie vabariigis võimalik kasutada ainult vedelgaasi ja sedagi ainult Tallinnas ja Tartus. Mujal pole tankimisvõimalusi. Praegu on gaasil töötavaid autosid poolsada, alanud aastal peab neile lisanduma veel 110—120 GAZ ja ZIL tüüpi veoautot ning 35 «Volgat»-taksot.

Surugaasiautod on meil juba olemas, kuid töötavad nad seni bensiinil — vabariigis pole veel jõutud ehitada tankimisjaamu. Esimene saab valmis alles 1987-ndal aastal. Tõelisele gaasiautode kasutamisele saab üle minna alles peale tankimisjaamade võrgu väljaehitamist vabariigis. Viisaastaku lõpuks saab neid olema neli: 2 Tallinnas, üks Tartus ja Kohtla-Järvel. Kuid üleminek gaasi kasutamisele nõuab ka olulist ümberorienteerumist majandite tehnilise teenistuse töös, suurenevad nõudmised ohutustehnika ja töökaitse valdkonnas.

Oluline reserv tootlikkuse suurendamiseks peitub veel seisuaegade vähendamises peale- ja mahalaadimisoperatsioonide teostamisel. Praegu moodustavad sellised seisakud üle 18% autopargi üldisest tööloleku ajast. Laadimistöödest on seni mehhaniseeritud ainult 68%, peamiselt on seda tehtud massilistel puiste vedudel.

Kõrvuti laadimistööde mehhaniseerimisastme tõstmisega on suur tähtsus vedude korraldamise eesrindlike meetodite rakendamisel, tsentraliseeritud ja konteinervedude edasisel arendamisel kui ka selles peituvate võimaluste täielikumal ärakasutamisel.

Konteinerveod universaalsetes autokonteinerites kasvavad viisaastaku jooksul 24%, veod alustel ja pakettides 33%. Senise katsetamise asemel hakatakse hulgaliselt kasutama iselaadivaid poolhaagised 20 tonniste konteinerite veoks. Üle 10% suureneb tagaluuktõstukitega furgoonautode rakendamine.

Brigaadimeetodi kasutamisel on eriline koht kompleksbrigaadidel, kus vedude maht kasvab üle 9%, s.h. oma laadimismehhanismidega üle 22%. Töövõtumeetodil tehtavad veod suurenevad 8,5%, s. h. ühtse töötasu alusel 16%.

Kõrvuti taksodega hakatakse dispetšerraadiosidet kasutama ka kaubaveoettevõtetes. Sellega tahavad hakkama saada 8 automajandit.

Autotranspordi ja Maanteede ministri esimene asetäitja O. KAERLEPP

KLUBI PIKK TÄNAV 26

Esmapilgul näib, et TPI ja autonduse ajaloo vahel ei ole mingit otsest seost. Kuid veidi järele mõeldes pole see kindlasti nii. Ehk tingis polütehnilise kõrgõpetuse sisseviimise kaudselt ka seegi fakt, et pool sajandit tagasi toodi Eestisse sisse 102 erinevat automarki. Meie harrastusklubi ja TPI vahel on aga hoopiski personaalsem seos — nimelt on rida instituudi lõpetajaid ja õpetajaid klubi aktiivseid liikmeid (näiteks: O. Kaerlepp, M. Kuuse, V. Porosaar, H. Biltse, L. Sasi, A. Ormus, U. Teearu jt.).

31. 01. 86. a. tähistame klubi kümnendat aastapäeva, kahju et mitte 50! Oleme oma peaülesandeks seadnud vanasõidukite päästmise roostesurmast ja praktilise klubitöö vanasõidukihuvilistega. Alustasime nullist ja nüüd võime kiitlemata nentida tõika, et oleme üheskoos ära teinud suure töö vanasõidukite (autode, mootorrataste, velo- ja hobusõidukite) otsimisel, päästmisel ja taastamisel ning mainestamisel. 1975. a. polnud ühtegi teadlikku vanasõidukite taastajat ning teedel ei liikunud ühtegi kuni 1930. a. autot. Tänaseks võime öelda, et pea kõik 301 klubi liiget ja kandidaati on tegevad restaureerimisega ning meie viimasel Tallinna paraadil oli rivis juba 30 kuni 1930. a. sõidukit. Restaureerimistegevuse tõhustamiseks oleme korraldanud regulaarselt iga-aastaseid suurüritusi. Nendega on hõivatud olnud kõik vabariigi linnad ning sellest vaatajate-taastajate kohtumistest ongi ajapikku kujunenud klubi suhteliselt kõrge prestiiž.

Me oleme tunnistanud parimalt taastatud sõidukid klubi numbri ja nime vääriliseks. Selle au on pälvinud 32 auto, 20 mootorratta, ja 16 muu sõiduki taastajat.

Klubi kümnenda aastapäeva näitusel, mis toimus 1985. a. suvel «Kalevi» spordihallis, oli tugevalt esindatud kodumaine autotehnika — GAZ M-1, GAZ A-A-A, CAZ A-A, GAZ M-M, GAZ 67 B, ZIS 5 jne.

Viime läbi iga-aastaseid taastamiskonkursse. 1985. a. võitis selle autode osas H. Eller Hiiumaalt, cma GAZ-M1-ga (1936. a.), mootorratastest U. Teearu L8 ja M. Karu BMW R-51. Sõidukeid hindab tehniline komisjon üleliiduliselt kooskõlastatud 1000 pallise süsteemi alusel. Oleme jõudnud tasemele, mille kohaselt ka üritustest saab osa võtta üksnes üle 70% originaalsusastmega sõiduk.

Meil on klubis, Pikk tn. 26, suur tehnikaalane ühisraamatukogu.

Klubi tööd juhib juhatus, keda suunab nõukogu. Tegevus toetub neljale piirkonnale ja 3 sektsioonile ning tugevalt sissejuurdunud omadele traditsioonidele. Meil on kontaktid sõsarklubidega Lätist, ja Leedust; Moskvast, Kiievist, Leningradist, Lvovist ja veel 10 linnast.

Probleeme on palju, abi vähe, ka pole igaühel töötubagi. Kuid entusiasm on jõud, mis ei hooli raskustest ja näib, et nii võibki isetegemise ilu sündida.

Kogu oma tegevuse oleme suunanud auto 100. aastapäeva väärilisekс tähistamiseks. 1. veebruaril 1986 viime läbi mobilistide päeva Tallinnas. 11.—13. 07. korraldame tähesõidu Rakvere—Narva-Jõesuu ning 15.—23. 08 kuni 1935. a. uunikute «Sajandi sõidu» maršruudil Tallinn — Pärnu — Riia — Tartu — Rakvere — Tallinn — ca 1000 km!

Soovime TPI-le meie entusiastide poolt juubeliks õnne ja edu järgmiseks poolsajandiks.

Klubi asutusmõtte initsiaator ja esimees V. KIRSS

ERIALAÕHTU

Meile kõigile harjumuspärane liiklusvahend — AUTO on saamas 100 aastaseks.

Sellele sündmusele oli pühendatud autokateedri korraldatud erialaõhtu kohvik-klubis. Erialaõhtud on meie kateedris kujunenud traditsioonilisteks, eesmärgiks on kateedri lähem tutvustamine uutele üliõpilastele ning ka õppejõududele. Alati on kutsutud meie erialaga seotud külalisi ka väljastpoolt kateedrit.

Käesolev õhtu oli eriline selle poolest, et esmakordselt osalesid selle sisustamisel ka üliõpilased. Autode ja autonduse eriala V kursus oli ette valmistanud mitu ettekannet auto ajaloost. **Üliõpilane E. Pakosta** tutvustas meid autode ja autotööstuse arengulooga kuni 1930-ndate aastate teise pooleni. **J. Jürine** rääkis esimeste iseliikuvate sõidukite jõudmisest Eestimaale ning nende imesõidukite tuntumatest juhtidest. NSV Liidus ainulaadset ettevõtet — Tallinna Autode Remondi Katsetehast, kus tegeldakse võidusõiduautode seeriatootmisega, tutvustasid oma ettekandes üliõpilased **M. Kask** ja **A. Sarapuu.**

Külalisteks olid esindajad ENSV Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumist, eesotsas ministri esimese asetäitja O. Kaerlepaga. Tema rääkis ka uute suuniste poliitilisest ja majanduslikust võtmeülesandest, teaduslik-tehnilise progressi kiirendamisest ning sellega seonduvatest probleemidest.

Autotranspordis on kaasajal esmane — kütuse kokkuhoid. Selle küsimuse lahendamiseks peab tunduvalt parandama väljalastava masinapargi struktuuri, valmistama rohkem eriautosid ja haagiseid. Suurt säästu peab andma kavandatav diiselveoautode ja -busside tootmisele üleminek. Kütuse erikulu vähendamiseks tuleb laialdaselt rakendada ka spetsiaalsete elektronseadmete (näiteks ökonoomsusnäidik) kasutamist. Kõlama jäi ka mõte, et väga palju saab ära teha kohtadel, s. o. autotranspordi ettevõtetes, juba praegu. Sellest, mis teoksil, rääkis **ATMM-i tööstusettevõtete osakonna juhataja L. Kiviloo.** Ministeeriumi konstrueerimisbüroos on välja töötatud ja remonditehastes ka juba toodetakse mitmeid eriveokeid ja -haagiseid.

Vaheduseks peeti õhtul laudadevaheline aja- ja asjakohane viktoriin. Kõrgkooliaastate kasulikkusest andis tunnustust fakt, et võitjaks osutus viimase kursuse üliõpilastest koosnev võistkond. Kõigile osavõtjaile jäi mälestuseks auto saja-aasta juubelit tähistav kleebis. Korraldajaks pooleks olnud IV kursus tutvustas oma suvist praktikareisi Moskva Lihhatšovi-nim. Autotehasesse.

Õhtu lõpetas tuntud autospetsialist **Margus Kuuse** ajakirjast «Tehnika ja Tootmine». Ta rääkis nii kodumaise kui ka välismaa autotööstuse tänasest ja homsest päevast ning sellest, mis ootab autot järgmise saja aasta jooksul. Jutt oli illustreeritud rohkete slaididega.

AVO RAUD, MA-71

RIIKLIK ÜLESANNE

Auto tulek teedele ja tänavatele tõi endaga kaasa liiklusohutuse kindlustamise küsimuse, sest suurenes ju tunduvalt liikumiskiirus ja sellega seoses ka oht liiklusõnnetuste tekkimiseks.

Autostumise kiire areng tõi kaasa ka liiklusõnnetuste läbi hukkunud ja vigastada saanud inimeste arvu kasvu. Kuigi arenenud automaades on viimase 10—15 aasta jooksul liiklusõnnetuste ohvrite arv vähenenud, arvatakse siiski, et igal aastal saab maailmas autoõnnetuste läbi surma 300 tuh. ja vigastada 8 miljonit inimest. Liiklustraumad on surma põhjusena südame-veresoonkonna haiguste ning vähktõve järel kolmandal kohal.

Seetõttu on mõistetav, et kõigis automaades, sealhulgas ka meil on **liiklusohutuse kindlustamine saanud tähtsaks riiklikuks ülesandeks.** Igal aastal kulutatakse suuri summasid liiklustingimuste **parandamiseks** teedel ja tänavatel, üha paremaks muutuvad autode aktiivne ja passiivne ohutus, järjest kõrgemaid nõudeid esitatakse autojuhile. Suur osa ohutu liikluse kindlustamisel on pandud NSVL Riiklikule Autoinspektsioonile, kes muide tänavu tähistab oma 50-ndat aastapäeva.

Intensiivse autostumise tähe all elab praegu ka meie vabariik. Alates 1973. aastast on meie eraautode park kasvanud igal aastal 10 tuh. auto võrra ja praegu on neid ligi 170 tuh., ehk teisiti öeldes **111 autot 1000 elaniku kohta** või iga **9 inimese kohta üks auto.** See näitaja on kõrgem kui meie lähematel naabritel — leedulastel ja lätlastel. 1945. aastal oli meil vaid 69 eraautot.

Kuigi intensiivne autostumine tõi endaga esialgu kaasa ka meil liiklusõnnetuste ning neis kannatada saanud inimeste arvu kasvu, siis viimastel aastatel on hukkunute ja vigastatute arv tunduvalt vähenenud. Nii sai meil möödunud aastal liiklusõnnetustes surma 191 inimest (võrdluseks: 1980 — 303, 1970 — 252, 1960 — 207, 1945 — 79).

Auto on toonud meie peredesse palju rõõmu: teeb sõidu mugavaks ja kaugused kättesaadavaks. See aga, et **sõit oleks ka ohutu, on meie endi teha!**

Nael kummi auto 100-ndal aastal ja rahuaastal!

Vabariikliku autoinspektsioon ülema asetäitja, autoinsener K. VAINOLA

JA AUTOKATEEDER •

AUTOKATEEDRI KOLLEKTIIV — OLGU TERVITATUD!

Auto 100 juubeli taustal on märkimisväärne, et Teie kateedri vanus — veidi alla 30 tähendab õitsvat loomeiga. Olge selle üle uhked!

Mäletame, et kateedri sünd 1958. a. toimus vastavalt aja nõudele. Kateedri lapsepõlv möödus tagasihoidlikes tingimustes, väheste «mänguasjadega». Alghariduse saamise aastad näitasid, et sirguv nooruk sai iseseisvaks ja ehitas vanema venna — soojusenergeetika kateedri kõrval välja oma elamise. Teame, et Teil on nüüd korralik autopark, avarad laborid ja autoõpetuseks vajalik sisseseade. See kõik näitab, et kateedri õpinguaastail pole olnud «viilimist». Pole ka kahtlust, et kateedris on selgeks saadud õpetamise metoodiline külg. Kas nue kaarhalli püstitamine, selle sisustamine ja oma kateedri arvuti kasutuselevõtt on võrreldav tingliku kandidaaditööga, jäägu lähemaltnägijate ja rohkemteadjate otsustada. Meie poolt olgu soovitud edukat doktorantuuri!

On äärmiselt meeldiv tervitada ja tänada meie õppejõude — autokateedri rajajaid Eugen Soonvaldi, Richard Levetit, Uve Soodlat jt., kes meid pisut üle 25 a. tagasi autoinseneride kolmanda lennuna kateedrist parimate soovidega ellu saatsid. Ei saa meenutamata jätta unustamatut Eesti üht esimest automeest Jaan Ivandit. Kasutame juhust, et öelda TPI ajalehe vahendusel automehe tervitus meie eriala varem- ja hiljemlõpetanud — aga ka praegu veel õppivatele autoinseneridele koos meeldetuletusega olla ikka kõigil omavahel «Sina» peal.

Head uut autosajandit!

Õpperühma MA-626 nimel
rühmavanem J. KARTAU

P.s. Soovime head kateedritevahelist mõistmist ja loodame, et eriala täitumine uute üliõpilastega toimuks konkurentsitihedalt. Arvame, et auto on piisavalt kaasaegne, vajalik ja huvitav objekt, et seda selgeks õppida ja — õpetada.

TPedI üldtehniliste distsipliinide kateedri ja autolaboratooriumi nimel autoeriala õpetaja J. KARTAU t.t.k.

MIS ON SAANUD TPI LÕPETANUD AUTOINSENERIDEST?

28 aasta jooksul on TPI-s autoeriala inseneri diplomi saanud 800 inimest. Lõpetajaid töötab kõige rohkem, üle 40% ENSV Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumis. Lõpetanute arvult järgneb endine Agrotööstuskoondis ja Siseministeerium (enamuses RAI).

Ametikoha järgi on ülekaalukalt esikohal **osakonnajuhatajad (üle 80 lõpetaja)**, järgnevad vaneminsenerid (üle 50), asedirektorid (üle 30), direktorid ja ülemad, peainsenerid, õppejõud ja õpetajad (kõik üle 20).

Enamik autoeriala inseneridest on paistnud silma kohusetundliku ja sisuka tööga. **Omandatud erialal töötab ligi 80% lõpetanutest,** mida võib lugeda heaks näitajaks.

Nii töötavad ENSV Autotranspordi ja Maanteede ministri asetäitja ametikohtadel autoinsenerid J. Anvelt (lõpetanud TPI 1960. a.) ja R. Liiv (1958). ENSV Ministrite Nõukogu Asjadevalitsuse transpordi ja side osakonda juhatab M. Prints (1959).

Laiemale üldsusele on kõige enam tuntud **ENSV RAI ülem H. Rumvolt (1958) ja ülema asetäitja K. Vainola (1959).**

Paljud autoinsenerid töötavad autotranspordi koondiste ja ettevõtete juhtkonnas. Nii on H. Aarsalu (1965) koondise «Tartu Autoveod» peadirektor, J. Siigur (1970) samas peainsener. Koondise «Tallinna Autoveod» peadirektori asetäitjana töötab M. Tamme (1962), koondise «Kohtla-Järve Autoveod» peainsenerina V. Smahtin (1973). M. Mägi (1964) on Tallinna Autobussikoondise peadirektor, K. Potter (1958) Tallinna Taksopargi direktor.

Märkimisväärne on TPI lõpetanud autoinseneride osa ka autode ja traktorite kapitaalremondi korraldamisel ning autoteeninduses. Tallinna Autode Remondi Katsetehase ja Koeru Autoremonditehase nr. 2 direktorid on P. Kulm (1961) ja A. Adelbert (1962). Nimetatud tehaste peainsenerid on vastavalt R. Sillamaa (1975) ja Ü. Sokman (1973). Tartu Katseremonditehase direktor H. Kukk ja asedirektor on mõlemad TPI lõpetanud (1963. a.).

Teenindusministeeriumi «Autoteenindus» peadirektoriks on V. Illimar (1970), Tallinna Vabariikliku VAZ-autode Tehnohoolduse Keskuse direktor on K. Kaaristu ((1983).

ETKVL koondise «Auto» eesotsas on peadirektor R. Aas (1958), peakonstruktori ametikohal E. Norman (1963).

Paljudele autoeriala spetsialistidele on südamelähedaseks saanud töö hariduspõllul, nii autoalase kõrgema ja keskeriharidusega kaadri kui ka autojuhtide ettevalmistamisel. TPI-s töötab õppejõududena kaheksa autoinseneri, TPedI-is ja EPA-s üks, TEMT-is viis. Seejuures TPI-s töötavatest autoeriala lõpetanutest on R. Sillat (1962) autokateedri ja A. Krevald (1963) kehalise kasvatuse kateedri juhataja. TEMT-i autoosakonna juhataja K. Aleksius (1960) on üldsusele tuntud tubli eriala popularisaatorina. Tema sulest on ilmunud 10 raamatut ja tõlget.

Autojuhtide ettevalmistusega tegelevad ATMM-i õppekombinaadis 7 TPI lõpetajat. Kombinaadi direktor on E. Agasild (1961).

Tublisid inimesi on ka nende hulgas, kelle töö pole enam autoasjandusega seotud. Mitmed neist on edutatud komsomoli- ja parteitööle, paljud on valitud rahvasaadikuteks. Olgu siinkohal nimetatud Tartu linna RSN Täitevkomitee esimehe asetäitja V. Kull (1969) ja EKP Haapsalu Rajoonikomitee sekretär K. Metsalu (1972). ENSV MN Riikliku Töökomitee Valitsuse juhataja on J. Tedder (1964), RPI «Tööstusprojekt» direktori asetäitja R. Saun (1959), Noorsooturismivalitsuse «Sputnik» juhataja T. Masing (1974), vabriku «Tekstiil» direktor O. Soidla (1970).

Mitmed autoinsenerid on üldsusele tuntuks saanud oma spordisaavutustega. Rahvusvahelise suurmeistri märki kannab T. Bernštein (1962) autorallis. NSVL meistriks on peale T. Bernšteini tulnud ka J. Randla (1959) mootorispordis, T. Mändvee (1960) autorallis, I. Peedu (1965) rallikrossis, E. Saik (1960) mototurismis.

Tuntud on ka kardisõitjad I. Vanaselja (1983) ja A. Kroon (1981), vormelisõitjad M. Kongo (1973) ja U. Põld (1984).

Autoeriala lendudest on silmapaistvaim 3. lend (1960), mille 22-st lõpetajast on 6 meistersportlast, 7 aga omavad autoritunnistusi (kokku 45 autoritunnistust).

Jääb soovida, et praeguste noorte inseneride ja tänaste üliõpilaste tegevus oleks sama mitmetahuline ja tulemusrikas nagu nende vanematel kolleegidelgi.

M. LEPIK,
autokateedri vanemõpetaja

AUTOKATEEDER

Üliõpilaste vastuvõttu TPI-sse autotranspordi erialale teostatakse alates 1954/55. õ. a. sügissemestrist. 1955/56. õ. a. toodi laevajõuseadmete eriala III kursuse üliõpilased üle autotranspordi erialale — need faktiliselt moodustasidki 1958. a. kevadel autoeriala esimese lennu.

Eriala loodi mehaanikateaduskonna soojusenergeetika kateedri juures, kus tolleaegseks kateedri juhatajaks oli dots. **J. Ivand.** Vanemale generatsioonile on hästi tuntud dots. J. Ivandi õpikud automootorite ja termodünaamika alalt.

Eriala algaastail olid profileerivate ainete õppejõududeks: dots. J. Ivand (automootorid), dots. E. Liiver (autode tootmine ja remont), dots. N. Rozanov (autoteooria), v.õp. R. Levet (autode tehniline ekspluatatsioon ja autoveod), dots. H. Tiismus (auto elektriseadmed), v.õp. E. Vilbert (transpordi ökonoomika) j.t.

Õppetöö läbiviimine algaastail oli küllaltki komplitseeritud, kuna erialaainete õppejõud olid erinevatest kateedritest ja suur osa laboratoorseid töid tuli teha väljaspool TPI-d. Ainsaks eriala laboriks TPI-s oli soojusenergeetika kateedri sisepõlemismootorite labor, kus automootorite laboratoorseid töid tehti GAZ-MM ja firma «Austin» automootoril ning DT-54 traktorimootoril. Autode teooria kursuses teostati improviseeritud teekatseid erikateedri õppeautodega. Autode ehituse ja tehnilise ekspluatatsiooni laboratoorseid töid viidi läbi tolleaegses autotranspordibaasis nr. 1, autode remondi praktikumi aga Tallinna Autoremondi Tehases.

Tootmis- ja diplomieelset praktikat organiseeriti Leningradi Autotranspordi Valitsuse eesrindlikes automajandites ja autoremonditehastes.

Iseseisva autokateedri loomisega 1958/59. õ.a. sügissemestril pandi kindel alus autotranspordi eriala arengule TPI-s.

Kateedri juhatajaks kinnitati dots. **E. Soonvald,** kateedri õppejõududeks v.õp. R. Levet ja U. Soodla. Peale põhikoosseisuliste õppejõudude õpetasid erialaaineid dots. J. Ivand, ins. L. Silde ja P. Hõrak.

Soojusenergeetika kateeder eraldas autotranspordi kateedrile ca 10 m² põrandapinnaga toa ja veidi põhivahendeid. Eriala arenguks vajas kateeder hädasti laboratoorset pinda. Selleks planeeriti soojusmajale kolmekorruseline juurdeehitus. Ehitamise ajaks viidi autokateeder üle vanasse peahoonesse Kalinini tn. 101, kus kateedrile eraldati algul 1959. a. kevadel IV korrusel üks 20 m² pinnaga ruum ning 1960/61. õ.a. I korrusel kaks ruumi üldpinnaga 56 m². Samal ajal eraldati kateedrile ka laboratooriumi juhataja koht. Esimeseks laboratooriumi juhatajaks oli ins. **K. Aleksius,** kelle initsiatiivil muretseti kateedrile esimesed garaažiseadmed ja mõõteriistad praktikumide teostamiseks. 1962. aastal oli kateedril põhivahendeid vaid 19 tuh .rbl. väärtuses.

Vaatamata kõigele lõpetas ajavahemikul 1958—1963 11 üliõpilast autoeriala kiitusega. 1957. a. asutati soojusenergeetika kateedri juures ÜTÜ autoring, mis 1958. aastast tegutseb autokateedri juures. Üliõpilased tegelesid «Moskvitš-407» mootori forsseerimisega, ehitasid valmis ühe esimestest eesti kartidest, korraldasid kõrgemate koolide vahelise autoralli, millelt võidetud karikas asub tänaseni kateedris.

1962/63. õ.a. kevadsemestrist kolis kateeder oma praegusesse asukohta Kalinini tn. 116 — algas intensiivne laboratooriumide sisustamine seadmetega ning teaduslik uurimistöö. Kateedri jõududega projekteeriti ja ehitati esimene autode diagnostika rullstend vabariigis, automootorite katsetamiseks pöörisvoolupidur, õlifiltrite katsetusstend jne.

Üliõpilased lülitusid lepingulisse uurimistöösse 1961. a. teostades autode «Škoda 1202» kütusekulu analüüsi tolleaegses Tallinna Autotranspordibaasis nr. 16. Rida üliõpilasi võttis osa 1962.—68. a. automajandeis korraldatud mootoriõli saastumise katsetest.

1983. aastast omab autokateeder ca 300 m² õppepinda, põhivahendite maksumus on käesolevaks ajaks kasvanud 175 tuh. rublani. Autokateedri 16 õppeaines viib õppetööd läbi kuus koosseisulist õppejõudu, kelle keskmine õppejõu staaž ulatub 19 aastani.

1975. a. alustas kateeder plaanipäraseid autovedude tehnoloogia alaseid uuringuid. On uuritud kauba väljaveo organiseerimist, veeremitüübi valiku aluseid erinevate kaupade veol, eri transpordiliikide kasutamise otstarbekust. Viimases, 1983. a. alustatud töös uuritakse optimaalse transpordiliigi valikut ehitusmaterjali ja jõusööda veol.

Alates 1967. a. on kateedril üheks uurimisteemaks olnud kahetaktiliste ottomootorite protsessi arvutusmeetodi loomine. Selle puudumine on üheks automaatprojekteerimise juurutamise takistuseks nende mootorite korral. Kateedril õnnestus luua protsessi matemaatiline mudel ja TPI Arvutuskeskuse abil ka ühtsusseeria arvuteil realiseerida. Et selline integreeritud süsteem on Nõukogude Liidus esmakordne, korraldas kateeder 1985. a. lõpus selle tutvustamiseks mootorrattatööstusele seminari. Süsteem on juurutamisel Kovrovi Mootorrattatehases ja Vladimiri Polütehnilises Instituudis.

1985. a. alustas autokateeder ENSV ATMM tellimusel uut uurimisteemat. Koostöös Tallinna Taksopargiga ja Tallinna Autobussikoondisega uuritakse autohooldusseadmeid (s.h. ka diislite diagnostikat), koos Tallinna Autode Remondi Katsetehasega võidusõidumootorite ettevalmistamise metoodikat.

R. LEVET,
autokateedri dotsent

ATMM JA AUTOINSENERIDE ETTEVALMISTUS

Autoinsenere, täpsemalt autode ekspluatatsiooni insenere erialal «autod ja autondus», valmistab ette meie vabariigi vajadusteks TPI. Suur osa värskeid autoinsenere asub tööle ENSV Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumi (ATMM) mingis ettevõttes, s. o. üldkasutatavas autotranspordis.

Esimene, stažeerimise aasta uuel töökohal lõpeb atesteerimisega. Nagu näitab tagasiside TPI-ga, toimub autoinseneride nõuetekohane stažeerimine praktiliselt vaid ATMM ettevõtteis . Ministri esimese asetäitja O. Kaerlepa juhtimisel läbiviidava atesteerimise käigus arutatakse läbi aasta jooksul tehtu, kaalutakse noorspetsialisti edutamisvõimalusi, analüüsitakse ettevõttes tehtut ja tegematajätmisi ning TPI ettevalmistuse puudujääke (ka TPI esindajad on kohale kutsutud).

Ettevõtete poolset vastutust noorspetsialisti stažeerimise eest on tõstnud vahetu juhendaja kõrval ka vastava ettevõtte tippjuhi atesteerimisele kutsumine.

Noore spetsialistiga tehtav töö ATMM-s ei lõpe muidugi ühe, s. o. stažeerimise aastaga. Hästi töötab Noorte Spetsialistide Nõukogu (esimees ministri esimene asetäitja O. Kaerlepp).

Üks kord aastas peetakse süsteemis töötavate noorspetsialistide vabariiklikke kokkutulekuid. Möödunud aastal alustas tööd Noorspetsialistide Tallinna Klubi. 1985. a. novembris korraldati ATMM süsteemi noorspetsialistide konverents.

Juba aastaid on autoeriala Riikliku Eksamikomisjoni esimeheks üks Autotranspordi ja Maanteede ministri asetäitjatest. Seega on ATMM juhtkond hästi kursis ka autoinseneride ettevalmistuse probleemidega TPI-s. Väga oluliselt on ta aidanud kaasa erialase laboribaasi loomisel ja moderniseerimisel. Üheks valusamaks probleemiks autode ekspluatatsiooni inseneride ettevalmistamisel on olnud autod. Raske on ette kujutada autoinseneri, kes ei oska ringi käia meie levinumate automarkidega, ei mõista nende konstruktsiooni, töötamise ja hooldamise iseärasusi. Seega on vajalik, et üliõpilastel oleks võimalik tegelda nendega nii laboris kui ka autode loomulikus, s. o. sõiduolukorras. Ja muidugi on samasugune praktiseerimise võimalus vajalik ka õppejõududele.

Viimastel aastatel on ka selles osas saavutatud murrang. Esmakordselt (!) eriala ajaloos on õppeplaanis (ja ka õppejõudude koormuses) sees õppesõit. Autoeriala baasi vastavusse viimiseks NSVL Kõrghariduse Ministeeriumi poolt kinnitatud automarkide tüüpnimekirjaga andis ATMM autokateedrile tasuta üle rea automarke (KamAZ, AVIA, IŽ, Volga). Tublisti on viimastel aastatel autokateeder ATMM kaasabil kosunud ka muude seadmete osas. Piisab märkida, et alles möödunud aasta lõpul saadi juurde uue põlvkonna (poolautomaatne) elektriseadmete katsestend U-400, pneumoseadmete katsestend MFL3, komplekt toiteseadmeid vedelgaasile üleminekuks.

Väga oluliseks kateedri koostöövormiks ATMM-ga on lepinguline uurimistöö. Möödunud aastast alates on praktiliselt kogu autokateedri teadustöö ATMM finantseerida. Lepingulised uurimistööd on praktiliselt ainus reaalne võimalus, muidu meie keskmistele ja kehvematele üliõpilastele orienteeritud õppetöös, tegelda põhjalikumalt ka parematega.

Meie vabariigi jaoks autospetsialistide ettevalmistamisel ATMM osa käsitledes ei saa mööda minna «Ikaruse» väljaõppekeskuse avamisest Tallinnas möödunud aastal. Tallinna Autobussikoondise baasil loodud keskus on üldse kuues Nõukogude Liidus. Muuseas — Tallinna Autobussikoondise töö organiseerimine ja kultuur jätsid Ungari RV väliskaubanduse esindajatele sedavõrd hea mulje, et see valiti ka esimeseks «Ikaruse» baasettevõtteks Nõukogude Liidus. Väljaõppekeskuses on olemas kõik vajalik autolukkseppade ja bussijuhtide väljaõppeks. Hooldus- ja remonditööde õppimiseks on korralikud komplektid tõmmitsaid, presse, erivõtmeid, kuumutusahi pressiliidete jaoks jne. Auditoorseks tööks on juba laialt levinud grafoprojektori kõrval veel episkoop, sünkroniseeritud saateheliga diaprojektor, videomagnetofon. Üle 120 tuh. rbl. maksev keskuse sisustus on täielikult import. Võimatu on ülehinnata sellise hästisisustatud õppekeskuse mõju tehnika ja ka tehnikahariduse populaarsusele. Aidates kummutada väga levinud väärarvamust autolukksepa töö kui millegi primitiivse suhtes, aitab see kindlasti suuremdada tehnika populaarsust eriti noorsoo hulgas. Hästi sobib sellise väljaõppekeskuse avamine ka kogu meie vabariigi tehnikahariduse tippsündmuse, TPI 50. aastapäeva tähistavate sündmuste ritta.

R. SILLAT,
autokateedri juhataja

ik

INTERKLUBI. MIS TEHTUD, MIS TEOKSIL?

Eelmisel semestril võis interklubi embleemi instituudi peal üsna tihti näha. Oktoobrikuisest sügisseminarist, kus IK uue juhtkonna sai, on klubi tegevus palju erksamaks läinud. Klubilastele endale meenuvad ehk eeskätt kohtumised Soome ja USA tudengitega, samuti ekskursioonid vanalinnas ja Tallinna ümbruse kultuuriloolistes paikades. Kohtutud ei ole mitte ainult turistidega, vaid ka kodukandi huvitavate inimestega, sest siiasõitnutele peab tutvustama ju Eesti ja sealhulgas ka Tallinna huviväärsusi. Kunagi ei ole oma rikkalike teadmiste vahendamisest ära öelnud ajaloolane **HEINO GUSTAVSON ja TPedI kultuurihariduse õppejõud LIIVI SOOVA.** Just tänu Liivi Soovale on klubis au sees mitmed eesti rahvakombed, novembris käidi Nõmmel kadrit jooksmas ja detsembris tähistati toomapäeva.

Hiljuti taaselustasime suhted TPedI, TRÜ ja EPA interklubidega. Tulevikus ootame koostööst palju meeldejäävat.

IK juhatusel on tehtud plaanid ka kevadsemestriks. Paljud üritused on küll veel arutamisel, kuid nii mõndagi võib juba kindlalt lubada. Kohe pärast vaheaega kutsuvad interklubi ja automaatikateaduskond **küünlavalgusõhtule,** kus võimalus näha ja kuulda mitmeid huvitavaid esinejaid. Õhtut illustreerib tõsisem ja hingelisem muusika.

Järgmiseks ürituseks on **INTERKLUBI REKLAAMIÕHTU.** Huvi äratamiseks klubi tegevuse vastu. Välisgruppide vastuvõtt nõuab jõupingutusi ja meie praegune koosseis on veidi väiksevõitu.

Veebruaris peab veel teoks saama **IK suusalaager** Lõuna-Eestis ja Nõukogude Armee ja sõjalaevastiku päeva meeleolukas tähistamine. Muidugi ei unustata ka Rahvusvahelist Naistepäeva märtsis.

Märtsi lõpus — aprilli alguses on plaanis pakkida asjad ja seada sammud Kara-Kumi kõrbesse. Haritud mehed teavad rääkida, et sel ajal ja selles kohas on eriti selgelt jälgitav Halley komeet, mida meie põlvkond arvatavasti enam teist korda näha ei jõua.

Neljapäeva õhtutel hakkame jälle kohtuma «Eva» klubis, kus külalistena on oodata instituudi juhtkonna esindajaid, kes selgitavad, mida ja kuidas saab seoses instituudi 50. aastapäevaga välisturistidele tutvustada. Soov on jätkata koostööd poliitikaklubiga ning kohtuda väliskommentaatoritega. Tahaks taaselustada lühiinformatsioonid Tallinna ajaloost interklubilaste endi poolt.

Tore oleks, kui meie Taidlejate Maja aastapäevaks siiski korda saaks. Seega püüab interklubi jõudumööda ka lossi remonditöödel kaasa lüüa. Et aga meie jõud kuigi suured ei ole, esitame üleskutse kogu instituudiperele: «AVAGU GLEHNI LOSS UKSED TPI 50. AASTAPÄEVAKS!»

IK pressiminister
AARE VAALMA

TERE
«TALLINNA POLÜTEHNIKU»
TOIMETUS

Kirjutan teile esimest korda. Aga see polegi vist tähtis. Tähtsam on minu arust see, et mõni päev tagasi tõi postiljon mulle järjekordselt suure ümbriku, milles teadagi värsked «Tallinna Polütehniku» numbrid. Kui mõni mees armees armastab arvutada, kui palju ta on võid ära söönud ja kui palju tal veel tuleb seda süüa, siis mina pean hoopis arvet saadud postisaadetiste üle. Need viimased TP numbrid osutusid 300. saadetiseks. (üldse 10. TP saadetis). Ümmargused arvud on alati meeldivad. Seepärast otsustasingi tänada neid, kes TP-d teevad ja seda kodumaa igasse kanti, kus TPI tudengeid, saadavad. Igatahes väga soe ja kodune tunne tuleb peale, kui lugeda edukatest ettevalmistustest instituudi 50. aastapäevaks ja muudest edusammudest. Eriti mõnus tunne on, kui leiad veergudelt mõne tuttava tudengi või õppejõu nime. Vahel on jälle tahtmine aidata kaasa mõne probleemi lahendamisele või siis öelda oma sõna mõnes ettevõtmises. Igatahes tänu TP-le pole vist ükski armees olev noormees kaotanud sidet oma instituudiga, tema tudengite ja argieluga.

Tahaks veel soovida TP-le rohkelt sisukaid numbreid uuel — juubeliaastal!

*

Ma pole küll eriti osav luulemeister, kuid üritan siiski veidi . . .

RÕÕMUS PÄEV

1. See rõõm on suur, nii suur,
kui tuleb meie postiljon Oleg,
kel nägu säramas ja naerul suu
«Kas mulle kirja polegi?»
on küsimus kui ühest suust

2. Kes kirja sai, see kähku kadus
omaette lugema
kes ilma jäi, see lehe võttis,
et viimast infot uurida

3. Ka minul täna päev on hea,
sest näen suurt ümbrikut ja tean,
et «Polütehnik» Tallinnast
toob värskeid uudiseid —
instituudist kallimast.

ÜKS PALJUDEST
TP LUGEJATEST
NÕUKOGUDE ARMEES
TOOMAS MÄNNISALU,
MA

SÕDURPOISTELT

SÕDURIMURFOSID SAATIS URMAS KING, SÕDURPOISS ENERGEETIKA-TEADUSKONNAST.

1. Ülemusel on alati õigus. Kui ülemusel ei ole õigus, siis loe esimest seadust.
2. Kui minna sööklasse esimesena, pole toit veel valmis. Kui minna viimasena, siis on juba otsas.
3. Kui on raha, siis on teema- ja kinni või pole midagi osta. Lahti tehakse kohe pärast raha otsalõppemist.
4. (Laiend Etorre'i tähelepanekule: teine järjekord liigub kiiremini)
   Sinu järjekorras lõpeb esimesena kaup otsa.
5. Häire tehakse kõige külmemal, pimedamal või vihmasemal ajal.
6. Magamisruumi ei kontrolli keegi seni, kuni sa pole pikali heitnud.
7. Ülemus tuleb siis uksest sisse, kui oled sinnapoole seljaga. Kui panna veel käed tasku, tuleb eriti kõrge ülemus.
8. Saapad, rihmapannal ja krae on alati mustad.
9. Kui on olemas kraeriie, pole niiti (või vastupidi). Kui juhtub, et mõlemad on olemas, siis selgub, et nõela ikka ei ole.
10. Liiga hästi pole sugugi mitte hästi.

Väike irve

KIRJANDUSLIKKE KATSETUSI

VALMISTOODANGULADU

Sõna «LADU» tekitab meis sageli hallutsinatsioone. Viirastuvad karikatuursed lood ja pildid ajakirjadest «Krokodill», «Pikker» jm. nõukogude huumori- ja satiiriperioodikast. Oleks ebaõige üldistada seda pahupoolt, kuigi kõikvõimalikud eelarvamused nagu muud lollusedki kuuluvad inimlike nähtuste valdkonda.

Meie konservitehase valmistoodangulaos on küll vähe ruumi, kuid karikatuurist ei saa juttugi olla. Laopersonal ilmutab suurt patriotismi mahutamaks ülepulbitsevat toodangut. Ja tehas töötabki edasi . . . Eks ta ole.

Tee valmistoodangu juurde on sünge, sirge ja pikk. Kõledat halli koridori liigendavad massiivsed rauduksed. Kostab vaid lukkude krigin, põiktalade kukkumine ja puukingade klõbin. Koridori lõpus särab aga valgus. Seal asubki valmistoodanguladu.

Aeg-ajalt ilmub valgusest prohvetina tõstukijuht Mario, kes vabastab tsehhi koormavast toodanguballastist.

Laos kõrgete kastivirnade vahel käib salapärane tegevus. Askeldab laohoidja Sirje. Ta on kogu majapidamise liigitanud pettemärkide abil suurteks ja väikesteks ridadeks. Keegi kerib vaikides traati gigantsele poolile, keegi tükeldab nüri giljotiiniga pappi.

Talvel on siin soe, sest orgaanika isoleerib ideaalselt. Mida rohkem kaupa, seda rohkem sooja! Hääled sumbuvad kastide rägas. Elus aine on laagerdunud.

Laojuhataja Viktor muheleb vastvalminud puitlaastplaatklaas administratiivkorpuse avaras kabinetis. «Vagun tuli,» ütleb ta sügava rahuldustundega.

EERI SARA
Konservitehase seinalehest «SARDINELLA»

EEL-TEA-DE

MEIE OMA FOORUM

NÕUSOLEKU VASTATA LUGEJATE KÜSIMUSTELE RUBRIIGIS «MEIE OMA FOORUM» ON ANDNUD ÕPPEPROREKTOR VALDEK MIKKAL. KÜSIMUSI OOTAME TOIMETUSSE (AIII-204) 20. VEEBRUARINI.

RAAMATUSÕPRADE KLUBI teatab, et esmaspäeval 17. veebruaril kell 15.30 on KIRJANDUSLIK PÄRASTLÕUNA Lai t. 5 LUGEMISSAALIS.

OSKAR KUNINGAS vahendab «Kalevala» juubeliaasta muljeid ja mõtteid.

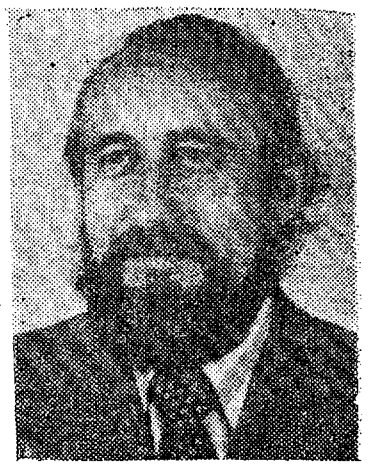
Raplast tulevad külla luuletajad ja tõlkijad LY SEPPEL, ANDRES EHIN.

OSAVÕTT VABA KÕIGILE!

NB! NB! NB!

KÕIGILE MURETSEJAILE, SÜDANTVALUTAJAILE, INSTITUUDI PATRIOOTIDELE — GLEHNI LOSS ON TAAS LÜLITATUD AASTAPÄEVA-OBJEKTIDE NIMEKIRJA!

Õnnitleme



VELLO MESPAK 50

Toredate kolleegide puhul tekivad mõnikord päris ootamatud paradoksid. Arvasime, et Vello Mespak õppejõuna oli enne ja alles siis loodi autoteede kateeder. See pole aga võimalik, sest ta on üpris noor mees. Selle paradoksi on ta välja teeninud sellega, et ta on erakordselt mitmekülgne ja seetõttu meelde jäänud juba varakult kateedris ja teaduskonnas, ka instituudi tasemel.

Tema mitmekülgsus seisneb selles, et tudengite õpetamise kõrval on ta olnud palli-, pilli- ja laulumees. Pille on olnud mitmesuguseid, kuid palle ainult üks — sulgpall.

Nähtavasti kuulub (aja)kirjanduse valdkonda tegutsemine «Tallinna Polütehniku» toimetaja asetäitjana. Võiksime teda pidada ka ajaloolaseks, sest vaevalt keegi teine oleks suutnud nii hästi ehitusteaduskonna ajalugu kirja panna kui tema.

Ta on kuulunud Glehni lossi taastamise komisjoni ja on pidanud selle lossi pearomantiku ametit.

Uskuge või mitte, ta on olnud ka asfaltbetooni tehase direktor.

Aktiivse sporditegemise kõrval tuleks nimetada, et tema retseptide järgi on ehitatud spordiplatsidele kummiasfaltkatteid Tallinnas, Tartus, Käärikul, Novosibirskis, Luganskis, Minskis ja Vilniuses.

Praegu hakkab ta kuulsust koguma teekatete tasasuse probleemide uurimisega.

Soovime talle sirgeid ja tasaseid teid ka sajandi teiseks pooleks.

Kolleegid autoteede kateedrist

TAVI NIRK — 50

4. veebruaril tähistab oma esimest juubelit autokateedri dotsent Tavi Nirk.

Oma põhimõttekindla suhtumisega üliõpilastesse ja nende muredesse, töödesse ja tegemistesse on ta võitnud kogu kollektiivi lugupidamise ning tunnustatud autoriteedi.

Õnnitledes kolleegi soovime talle jõudu ja jaksu edaspidiseks.

Kolleegid autokateedrist.

«TALLINNA POLÜTEHNIK»
«ТАЛЛИНСКИЙ ПОЛИТЕХНИК»

Trükikoda «Ühiselu», Tallinn, Pikk t. 40/42. Орган парткома, ректората, комитета ЛКСМЭ и профкома Таллинского политехнического института Таллинский политехник». Типография «Ühiselu», Пикк, 40/42.
Toimetuse aadress: 200026 Tallinn, Ehitajate tee 5, TPI, 3. hoone, tuba 204, tel. 537-261.
Адрес редакции: 200026 Таллин, Эхитаяте тее, 5, ТПИ, 3 корпус, комната 204. Тел. 537-261

Tell. nr. 399.
MB-00672.

Vastutav toimetaja
R. MIKENBERG