

Belépő

Regisztráció

TANULÓVEZETŐ
BELÉPÉS regisztrált
olvasók részére!

Elfelejtett jelszó

Elérhető Információk

Főoldal

Szakotatók

Tanulóvezetők

Érdekképviselések

Szakmatörténet

Szakmai Hírek

Vállalkozási Hírek

Autósiskolák

KORÁBBI HÍREINK...

Jogszábflygyelő

Információ

Média és hirdetési
ajánlat

IN MEMORIAM

Archívum

Korábbi Tanulóvezetők

- 2007/1
- 2008/1
- 2008/2
- 2008/3
- 2008/4
- 2008/5
- 2008/6
- 2009/1
- 2009/2
- 2009/3
- 2009/4
- 2009/5
- 2009/6

Online Tanulóvezetők

- 2010/1
- 2010/2
- 2010/3
- 2010/4
- 2010/5

A 100 éves Destek Miklós köszöntése

E sorok írója már most elnézést kér a Kedves Olvasótól azért, mert bár igyekszik objektív képet adni a címbeli szereplőről, ez nem fog neki sikerülni. Erre legalább két oka van: az egyik, hogy Destek Miklósnak a hetvenes évek előtti szakmai pályafutásáról igencsak keveset tud, a másik, hogy az ezt követő évtizedekben meg nagyon is sokat, hiszen számos projektben szorosan együttműködve dolgoztak. Alkalmanként pedig együtt publikálták ezek eredményeit a lapelőd Autóvezető c. szaklapban is. Engedtesse meg, hogy erre való tekintettel alábbi beszámolómat, gondolataimat személyes formában fogalmazzam meg, annál is inkább, mert bár életkorunkat tekintve közöttünk valamivel több, mint két évtizednyi a távolság, ezt sem együttes munkáink során, sem más alkalommal én soha nem éreztem. Gondolkodásmódunkról már közös munkálkodásunk elején hamar kiderült, hogy nagyon közel áll egymáshoz, s ez mindkettőnk számára örömet jelentett. Én előbb megcsodálhattam, majd lassanként többé-kevésbé megtanulhattam tőle, miért kell, és hogyan lehet precízen gondolkodni és fogalmazni, feltételezéseket bizonyító erővel megcáfolhatatlan állításokká nemesíteni, s a bizonyosság tudatában ezeket az állításokat következetesen képviselni, vitapartnerekkel (ha vannak ilyenek) meg tárgyalni, s döntéshozókkal (ha van erre hajlandóságuk) elfogadtatni és a gyakorlatba átültetni. Egyik tanítómesteremnek tartottam és tartom őt mindmáig. Egészen biztosan másként alakult volna szakmai életem, így gondolkodásom is, ha kutatói pályafutásom kezdetén nem futok vele össze.

A vasút biztonságáért

Destek Miklós – aki 1920. február 12-én született, s mielőtt a közúti közlekedés alább még röviden bemutatásra kerülő karrierjén elindult volna, a vasúti közlekedés területén alkotott maradandókat. Számos találmányáról e jeles jubileumi évforduló alkalmából bizonyára megemlékeztek egykori Ganzos és műegyetemi kollégái és hallgatói. Ha valaki a Google keresőmotorba beviszi a nevét, egy sor adathoz juthat. Így például kiderül, hogy VIII-ik osztályos tanulóként bonyolult geometriai rejtély-feladványra adott helyes megoldást.[1] Mielőtt lezárnánk a „kötött pályához” kapcsolódó időszakát, megállapíthatjuk továbbá még azt is, hogy ott (is) maradandót alkotott. Így például már 1967-ben a „Vasúti kocsi kézikönyv” szerzői között olvashatjuk nevét.[2] Ennél is figyelemre méltóbb, hogy egy 1974-es publikációja forrásmunkaként szerepel egy 1988-as munkában,[3] egy 1976-os monográfiáját idézi előbb 2005-ben az oktatási segédletet készítő oktató,[4] majd 2015-ben egy Ph.D. hallgató.[5] És a sor folytatható volna... Nem érdektelen, hogy bár addigra már évtizedeket töltött el különféle, a közúti közlekedéshez kapcsolódó, részint elméleti, részint gyakorlati munkával, 1993-ban elkészített kandidátusi disszertációjának tárgyául a vasúti közlekedés problémáit választotta.[6]

A Magyar Tudományos Akadémia és a MÁV által 1997-ben a magyar vasút fejlesztése területén végzett kiemelkedő tevékenység elismerésére alapított Mikó Imre díjat, valamint a Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány Mikó Imre-emlékplakettet a Magyar Tudomány Ünnepe alkalmából 2011-ben a Kuratórium az életmű kategóriában Destek Miklós címzetes egyetemi docensnek adományozta.[7]

A vasúti átjárók biztonságáért

Destek Miklóssal való kapcsolatunkat megalapozta egy 1973-ban történt

TANULÓVEZETŐ
BELÉPÉS regisztrált
olvasók részére!



Hirdetések

Káposztásmegyeren

18 éve működő

**autósiskola
eladó, átadó.**

Érdeklődni lehet:

+36 30 210 54 66

KÖNYVAJÁNLAT



**Tanítási-Tanulási
Módszerek**

FIGYELEM!

**Oktatói
Állásajánlatok!**

vasúti-közúti közlekedési baleset. Akkor ütközött össze Kecskemét mellett, az úgynevezett korhánközi, sorompó nélküli vasúti átjáróban, éjszakai sötétségben egy menetrend szerint közlekedő autóbusz egy vonattal, aminek következtében 37-en meghaltak, és 22-en megsérültek.[8] Két kitűnő szakember: Destek Miklós mint igazságügyi vasúti és Nádasi Antal mint igazságügyi gépjármű szakértő jelent meg egy éjszakai helyszíni szemlén. Én pedig e nagy tapasztalattal rendelkező szakértők mellett, Destek meghívásának eleget téve, fiatal kutatóként néma szemlélője lehettem annak a ténynek, hogy a halálos tömegszerencsétlenséghez hasonló látási viszonyok között a 424-es gőzmozdony két lámpájának pislákoló fénye tökéletesen egybeolvadt a háttérbeli utcalámpáknak a fényével abban az időintervallumban, amikor a buszvezetőnek észlelnie kellett volna az átjáróhoz közeledő vonatot. Ez a nyomasztó látvány kitörölhetetlenül beleégett a memóriámba olyannyira, hogy most, csaknem fél évszázaddal később, amikor e sorokat írom, ismét látom a halovány lámpák egymással összemosódó fényeit. Ez a megrázó élmény talán mindkettőnk számára meghatározta azokat a vizsgálódási területeket, amelyekben – részben közös – munkáink során tovább haladtunk.

Destek Miklós – évtizedekkel később, igaz, csak rövid időre – elérte, hogy a KRESZ-ben számszerűen szerepeljen a vasúti átjárók biztonságos megközelítésének maximális sebesség-értéke. Ezt a kétségtelenül a folyamatos forgalmat némileg lassító, ám az igencsak billegő biztonságot szolgáló előírást kezdettől fogva sokan kritizálták. A szakmai érveket háttérbe szorítva, egyidejűleg a „népakaratnak” engedve ez a sebességkorlátozás azóta törlésre is került a jogszabályból. Itt most külön bekezdést lehetne nyitni a magyarországi vasúti átjárókon való áthaladás szabályozásáról, különösen az úgynevezett látási háromszög elvéről és gyakorlatáról, amelyeknek számítási módszerét Destek gyakorlati példákon is bemutatva akkurátusan kidolgozott, majd számos helyen előadott, publikált. Továbbá azt is megkérdezhetnénk, hogy vajon mekkora arányban fordul elő (merthogy ezt a tényt ma már gyakran autós-kamerák is rögzíteni tudják), hogy a vonat a fényjelző fehér fénye mellett halad át egy-egy vasúti átjárón, továbbá arról is érdeklődhetnénk, vajon hogyan tudta elérni a hetvenes évek közepén megalkotott, s máig érvényes KRESZ-ben a MÁV azt a világviszonylatban is teljesen egyedül álló szabályt, amelyik szerint a piros színű lámpák alatt van egy másik fény is, mégpedig a fehér, s mivel ez nem zöld, ezért a magyarországi fénysorompók egyetlen vasúti kereszteződésben sem jeleznek szabad áthaladást a közúton közlekedőknek? Továbbá azt sem vizsgálja senki, vajon mire vezethető vissza az a tény, hogy nagy gyakorlattal rendelkező, egyébként a közlekedési szabályokat betartó járművezetők is visszatérően összeütköznek vonattal olyan átjárókban, ahol – természetesen(!) – a jelzőlámpa mindig jól működik, és ebből következően minden ilyen esetben tiltja az áthaladást.

Látás-láthatóságról és a tompított fényről

A látás-láthatóság problematikája több évtizedes munkásságának egyik legfontosabb területét alkotta, s a hetvenes évek joggyakorlatát alapjaiban megváltoztató tevékenységnek tekintem. A több éven át tartó elméleti felkészülést nagyszámú gyakorlati kísérlet követte. Ezekben a nyolcvanas évek legkiválóbb rendőrségi, ügyészségi és bírósági szakemberei is részt vettek.[9] Legtöbbjük ekkor szembesült életében először azzal a ténnyel, hogy közvilágítás nélküli úttesteken lakott területen belül és kívül egyaránt (az akkori úgynevezett bilux égőkben elhelyezett izzószálas) tompított fényszórókkal, a jogszabály (máig változatlan szövegű) akkori értelmezése szerint csak olyan irreálisan alacsony sebességgel lehetne haladni, ami a közlekedésben a folyamatosság és a biztonság együttes érvényre juttatása esetén gyakorlatilag nem elvárható.[10] Destek Miklós – itt nem részletezhető – kitarásának, és az említett, vezető beosztásban közreműködő szakembereknek köszönhető előbb a vakon vezetés élményének és lehetséges következményének megélése, majd ezt követően az a sok éven át tartó sziszifuszi munka, amelyben kivette részét a média, eminensen az Autóvezető szaklap is.[11] Mindennek



06 70 509 9431
Szuper Jogs
Autósiskola

Telefonra letölthető
alkalmazások -1

Telefonra letölthető
alkalmazások - 2



1- elindulás,
megállás



2 - parkolás
tanulása

GDPR



**Az anyag teljesen
kidolgozott,
képzőszervre
szabott...
tovább > >**

Könyvajánlat



**A MAGYAR
JOGOSÍTVÁNYOK
ÖSSZEFOGLALÓJA**

**A közúti járművezetők
Képzésének és
Vizsgáztatásának**

ÖSSZEFOGLALÓJA

végeredménye egy, a mai magyar autósoknak már fel sem tűnő állapot létrejötté lett. Ezt tömören egy olyan példával tudnám kifejezni, hogy (a korábbi jogalkalmazói gyakorlattal szemben) ma már nem feltétlenül tekinti a bíróság bűnösnek azt a gépjárművezetőt, aki éjszaka, tompított fényel haladva a közvilágítás nélküli úttesten halálra gázol egy, az úttest közepén sötét ruhában fekvő embert, vagy hasonló öltözékben kivilágítatlan kerékpárt toló gyalogost. (A részletezésektől ezúttal is kénytelen vagyok eltekinteni.)

Az elvárható magatartásról

Mindkét előbb bemutatott esetben fontos szerep jut az embertől elvárható magatartás tisztázásának. Ez a problematika Desteket a 70-es évektől valamennyi munkájában végig kísérte, s ezekben gyakran több tudományterület kutatóinak együttes közreműködését kezdeményezte, így interdiszciplináris eredmények láttak napvilágot.[12] E témakör elméleti kimunkálásában is részt vett, a gyakorlati alkalmazását pedig több kutatásban érvényesítette. Mindegyik esetben végső célja az volt, hogy a hatóságok birtokában legyenek mindannak az ismeretnek, amely lehetőséget biztosít egy-egy közlekedési szabályszegés vagy baleset megítélése során az igazságos döntés meghozatalára. A teljesség igénye nélkül álljon itt megint néhány példa! Vajon egy útkereszteződésben az áthaladási elsőbbség megadására kötelezett jármű vezetőjének az elsőbbséggel rendelkező mekkora haladási sebességére kell számítnia? Vajon az elsőbbséggel rendelkező joga annyira abszolút-e, hogy bármekkora, az adott helyen megengedett akár jelentős mértékben meghaladó sebességgel is közlekedhet, s az elsőbbségadásra kötelezettnek ezt is tolerálnia kell-e? Ugyanez a probléma merül fel az útkereszteződésben balra kanyarodni szándékozó és az őt a kereszteződésben megelőző jármű összeütközése esetén. Az előbbiben elérte, hogy a Legfelsőbb Bíróság iránymutatással szolgáljon, az utóbbiban nem, de máig nem is egységes a joggyakorlat.

A korábban részletezett kutatással összefüggésben sikerült elérnie, hogy éjszakai balesetek elemzésekor a szakértők ne a 0,7 mp-es egyszerű, ne is az 1 mp-es összetett reakcióidővel, hanem a nemzetközi szakirodalomban már akkor is ismert és széles körben elfogadott 2 és 3 másodperces reakcióidőkkel számoljanak, hiszen ezek az időintervallum-különbségek számos esetben eldönthetik azt, hogy a járművezető kellő időben képes volt-e cselekedni a baleset megelőzése vagy kimenetelének csökkentése érdekében. Elemzés tárgyává tette, hogy milyen távolságból mekkora lassulás várható el a különböző járműfajtákat vezetőktől akkor, amikor a forgalomirányító jelzőlámpa szabad jelzése sárgára vált? Honnantól várható el a feltétlen megállás, és mekkora távolságból kell a kereszteződésen való áthaladás mellett dönteni, mert a biztonságot ekkor már ez szolgálja?[13] Kimutatta, hogy 60 km/h sebesség esetén (akkor ez volt a lakott területen megengedett legnagyobb sebesség) a tilos jelzést megelőző 3 mp-es sárga fázisidő az autóbuszok esetében kevés lehet, mert esetleg csak akkora lassulással tudnának megállni, ami azzal a veszéllyel járna, hogy a buszban állva utazók egymásra esnének, az ülő utasok pedig az ülésről lecsúsznának.[14] Kiderült, hogy bár a gépkocsiktól – különösen veszélyelhárítás érdekében – ennél lényegesen nagyobb lassulás is elvárható, az említett körülmények között a 2 m/sec² feletti lassulás, közvetlen balesetveszély elhárításának szükségességét kivéve, már elfogadhatatlan.

Máig megoldatlan feladat a kijelölt gyalogos átkelőhelyek előtt a helyes gyalogos, illetve járművezető magatartás meghatározása. A KRESZ szerint a gyalogos a járművel szemben akkor szerzi meg elsőbbségét, amikor lelép az úttestre. A Destek Miklós által vezetett vizsgálat[15] – amelyikben a Békés megyei RFK közlekedési rendőri vezetői, balesetmegelőző szakemberei és közlekedési járőrei is segítettek – arra jutott, hogy amennyiben a gépkocsi csak mintegy(!) 50 méter távolságra van a zebrától, a gyalogos már nem léphet le eléje. Természetesen kívánatos, hogy a jármű vezetője már a járdától az úttestre lelépni szándékozó személynek is adjon elsőbbséget, s kellő időben, a fentebb említett lassulással ezt a közlekedési partner tudomására is hozza, ez azonban nem kötelező. (Esetleges félreértések elkerülése végett vagyok kénytelen megemlíteni, hogy kétségtelenül egyértelműen tiltott egy, a zebra előtt lassító vagy



ADR 2020

Tankönyvek
Megrendelés

[http://www.hvesz.hu/
index.php/termekeink/
/kiadvanyok-szoftverek](http://www.hvesz.hu/index.php/termekeink/kiadvanyok-szoftverek)



Megrendelő: ITT

Pótpedálok



készítését vállalom

+36 30 229 6008



ÚJ KÍNÁLAT



TETŐÁBLA



Tovább >>

megálló autós mellett, vagy vele szemben ellenkező irányból a gyalogost szabályszerű haladásában megzavarni, előtte elhaladni.)

Szakmai fogadtatásról

A valószínűség magas szintjére törekvő szakértői véleményalkotás fontosságát mindig szem előtt tartotta, és az ezzel kapcsolatos állásfoglalásaival nem mindig „okozott örömet” sem szakértő-társainak, sem a bűnüldöző és igazságszolgáltató szervek képviselőinek. A városi közlekedésben elvárható lassulás definiálásának igényéről már szoltam. Ebbe a körbe tartozik a féknyomokból visszakövetkeztethető elütési sebesség kiszámítása.[16] Nem vette jó néven gépjármű-szakértéssel foglalkozó társainak többsége, amikor egy mérés-sorozat során kiderült: egyazon féknyomból öt szakértő öt különböző sebességértéket számolt ki, de a mindegyikük által megadott, egymástól eltérő valószínűségi sebességtartomány kívülre esett a ténylegesen mért sebesség értékén. Volt, aki a ténylegesnél nagyobb –tól és –ig tartományt vélt helyesnek, s volt, aki ennél alacsonyabbat.[17] Elképzelhető, hogy ilyen bizonytalanság milyen következményekkel járhat egy gyalogos átkelőhelyen történő elítélés során a felelősség megállapításakor. Destek „nem volt vevő” a számítógépes programokkal készített, lényegében automatizált sebesség, gyorsulás, lassulás és más hasonló számítási módszerekre, az így elkészült szakértői véleményekre, mert úgy vélte: egy sor fontos bemeneti adat nem válik a bűnüldöző és igazságszolgáltató szervek számára nyilvánossá, s így elemezhetővé, értékelhetővé és megkérdőjelezhetővé sem, ezért a megadott bemeneti adatokban rejlő esetleges szakértő tévedések utólag megfelelően nem kontrollálhatóak. Ezeket mind ő, mind mások különböző szakmai fórumokon (így például a Közlekedési Bírák Egyesületének rendezvényein) széles körben viták tárgyává tették.

Rendszerszemlélet, rendszerelmélet

Munkásságát mindig a rendszerben gondolkodás, a rendszerszemlélet jellemezte. Rendszerelméleti munkásságának fontos része a valószínűségről kialakított álláspontja,[18] amelyet kutató és oktató tevékenysége során visszatérően felhasznált.[19] Ennek elméleti kérdéseiről is több munkájában számolt be, a gyakorlat számára pedig legtisztábban abban a két írásában tükröződik vissza, amelyet a már négy évtizede is toldozott-foltozott KRESZ újrafogalmazása során tett le az OKBT számára.[20] Ma már tudjuk: teljesen feleslegesen dolgozott mindkettőn (az eredetiben 1980-as évek elején, és ennek mintegy évtizeddel később elkészített újabb változatán: nem volt igény (és ma sincs) egy, a fogalmak szintjén is pontosan definiált, mindenki (azaz a külföldi átutazókat is ide számítva mintegy 20 millió ember) számára egységesen értelmezhető, az értelmezési viták döntő többségét elkerülni képes, a nemzetközi normákat következetesen követő, és a jogforrás szerves részét képező, hivatalos indoklással együttes jogforrásra. (Nem volt erre szükség már akkor sem, amikor a jelenlegi miniszteri rendeletet még miniszteri indoklással kiegészített törvényi formában képzelte el a 70-es évek első felében Viski László, az akkori jogalkotás legismertebb alakja. De ez már egy másik történet...) Tudomásom szerint mindmáig ezek voltak olyan Magyarországról származó jogszabály-előkészületek, amelyek a rendszerelmélet által alkalmazott kemény logikai szabályokon alapultak. Ugyanez a szemlélet hatotta át azokat az előadásokat, amelyeken. oktatóként az ELTE Állam- és Jogtudományi Karán a Jogi Továbbképző Intézet keretében[21], adta át tudását mindazoknak, így leendő bíróknak, ügyészeknek, és nagy számban ügyvédeknek, akik beiratkoztak a fakultációjára.[22] Munkásságát mindmáig hasznosítják a közlekedésrendészeti oktatásban is.[23]

Összegezés

Destek Miklósnak az általam kissé megismert négy évtizedes életciklusát végig kísérte a már-már aggályosan igényes, „kínosan” precíz, morális döntéseiben megfellebezhetetlen szakértői habitusa.[24] Munkássága során folyamatosan szembe találkozott olyan, természettudományos módszerek vizsgálata nélkül elfogadott tabukkal, amelyeket rendre megkérdőjelezett, sőt gyakran meg is cáfolt. Akiket ez a precíz és aprólékos valóságvizsgálás zavart (a legkülönbözőbb posztokon szép számmal akadtak ilyenek), azok megpróbálták kiszorítani, feltehetően úgy érezvén: az egykori kötőpályás

szakértő olyan témakörök alapos vizsgálatába fog bele, vizsgálódik, kutakodik és kutat, ráadásul nem áttall megcáfolni és ellen bizonyítani, ami szembe megy a jól megszokott szakértő rutinmentalitással. Évtizedeket szentelt a közúti közlekedésbiztonságnak és baleset-megelőzésnek, nemkülönben annak, hogy egységes jogértelmezéssel és az emberi és műszaki tényezők lehetőségeinek és korlátainak bemutatásával hozzájáruljon annak a lehetőségnek a megteremtéséhez, hogy ma egy, a korábnál emberségesebb és igazságosabb szabálysértési és büntetőbírói ítélezési gyakorlat valósulhasson meg azok esetében, akik közúti közlekedési balesetbe keveredtek. Köszönet Balogh Zoltán főszerkesztőnek, hogy a közúti közlekedési szakmát képviselve helyet ad ennek a visszaemlékező, és a bevezetőben jelzettek okán némileg szubjektív tanulmánynak.

Dr. Irk Ferenc,

az állam- és jogtudomány doktora (MTA doktor), Prof. Emeritus (Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar) és Emeritus Kutató (Országos Kriminológiai Intézet)

[1]<http://db.komal.hu/KomalHU/cikk.phtml?id=199359>

[2]<https://www.vatera.hu/mav-vasut-vasuti-kocsi-kezikonyv-2870698850.html>

[3]http://real-j.mtak.hu/102117/K%C3%B6zleked%C3%A9studom%C3%A1nyi_1996_07.pdf

[4]<https://www.muszeroldal.hu/measurenotes/MERESTECHNIKA.pdf>

[5]http://innorail2019.hu/wp-content/uploads/2015/11/VINK%C3%93-%C3%81kos_Gyakorlatorient%C3%A1lt-k%C3%B6z%C3%BAti-vas%C3%BAti-p%C3%A1lya%C3%A1llapot-felm%C3%A9r%C5%91-t%C3%A9rinformatikai-rendszer.pdf

[6] Dr. Destek Miklós: A vasúti pálya-jármű rendszer minősítése. Kandidátusi értekezés, Budapest, 1993.

[7]<https://akademai.com/doi/abs/10.1556/AkErt.60.2011.11.1?journalCode=0100>

[8]<https://kecskemetilapok.hu/hiros-historiak/zavart-buszsofor-kivilagatlan-mozdony-vagy-hianyzo-fenyorompo>

[9] Itt feltétlenül meg kell említeni Kalanovics Lászlót, az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács (OKBT) titkárát, aki a kutatás anyagi háttérbázisának biztosításáról gondoskodott, Merényi Kálmánt, a Szegedi József Attila Tudományegyetem (JATE) Állam- és Jogtudományi Karának docensét, aki az OKBT és a JATE közötti szerződés alapján a pénzügyi háttérbázisnak a két intézmény közötti megállapodásban rögzített szabályszerű felhasználásán örködött, továbbá a kutatásokban részt vevő Völgyesi Miklóst a Legfelsőbb Bíróság tanácsvezető bíróját, Bencsina Ferencet, a Főváros Főügyészség Közlekedési Osztályának vezetőjét, Hatala Józsefet, a BRFK Forgalmirányító Osztályának vezetőjét, a Békés megye RFK Közlekedésrendszere számos vezetőjét és beosztottját, az OKBT titkársága több rendőrtisztjét, Klobusitzky Györgyöt, az Autóközlekedési Tanintézet osztályvezetőjét, és ezen intézet számos oktatóját, valamint a Magyar Autóklub segítségével bekapcsolódó balesetmentesen közlekedő civil autóvezetőket.

[10] Lásd erről például Destek Miklós (1995): Éjszakai közlekedés és elvárhatóság. Közlekedési bírág Egyesületének lapja. 1995. március 1-21.

[11] Saját bibliográfiai listámban a következő számokban találkoztam Destek Miklós által (egyes estekben társszerzőkkel) írott tanulmányokkal: Autóvezető 1987/1. 26.; 1987/2. 12.13.; 1989/3. 31-34., 1989/4. 29-32.; 1995/3. 25-29.; 1995/4. 31-35.; 1995/6. 1996/3. 13-15.

[12] Két szakmérnök, egy szakpszichológus és egy közlekedés-kriminológus együttműködését és együtt gondolkodását tükrözte például a következő alkotás: Destek Miklós, Draskóczy Magda, Irk Ferenc, Roszmusz András (1988): Elvárhatóság a közlekedésben, Budapest-Szeged, 1988. A munka időt állóságát bizonyítja a következő munkában szereplő hivatkozás: Karasz Zsuzsanna (2015): Elvárhatóság kérdései a közlekedési büntetőjogban. (lassulás és reakcióidő) In: <https://docplayer.hu/21102662-Elvarhatosag-kerdesei-a-kozlekedesi-buntetojogban-lassulas-es-reakcioido-szerzo-dr-karasz-zsuzsanna.html>; <https://www.jogiforum.hu/publikaciok/698> Karasz ebből a négyeszerzős dolgozatból saját munkájában (csaknem három évtized múltán) összesen nyolc különböző helyen idéz.

[13] Lásd erről például Destek Miklós – Draskóczy Magdolna – Irk Ferenc (1986): A reakcióidőről – egy módszertani levél margójára. Magyar Jog 1986/12. 1038-1043.; Destek Miklós (1995): A gyalogos-átkelőhelyek megközelítésének gondja. Autóvezető 1995/3. 25-39.

[14] Ezt a kutatást a Közlekedéstudományi Intézet akkori igazgatója: Ruppert László autóbusz és lassulásmérő biztosításával támogatta, a méréseken részt vett Hatala József, a BRFK Forgalomellenőrző Osztályának akkori vezetője is.

[15] Lásd erről például Destek Miklós (1984): A biztonság lehetőségei és korlátai a kijelölt gyalogátkelőhelyek térségében. Városi Közlekedés 1984/1. 11-17.; Destek Miklós (1986): Tanulmány a kijelölt gyalogos-átkelőhelyekkel kapcsolatos „gondos modell” kidolgozására. Igazságügyi Minisztérium 1986.

[16] Destek Miklós – Irk Ferenc – Kereszty Béla (1994): Az igazságügyi szakértők és a közlekedési jogalkalmazás. Magyar Jog 1994/21. 69-73.

[17] Erről lásd például Destek Miklós (1981): A sebesség visszaszámításának új módszere. Városi Közlekedés 1981/4. 229-232.

[18] Destek Miklós (1979): Objektív és szubjektív valószínűség. A valószínűség szerepe az igazságszolgáltatásban. Pécsi Tudományegyetem Állam- és Jog-tudományi Kar. Pécs. Erre négy évtizeddel később Angyal Miklós hivatkozik itt: Angyal Miklós (2019): Mitől tudomány a kriminalisztika? Újragondolt kriminalisztikai elméletek. Rendőrségi Tanulmányok, 2019/1. 4-28. és 2019. márciusában itt:

https://www.researchgate.net/publication/331987506_Mitol_tudomany_a_kriminalisztika_Ujragondolt_kriminalisztikai_elmeletek

[19] Közlekedési balesetek megelőzése és rendszerelmélet. Belügyi Szemle 1974/1. 22-30.

[20] Közlekedési szabályok kidolgozása rendszerelmélettel. OKBT tanulmány 1981.

[21] Destek Miklós (2003): Információelméleti, számítástechnikai és mérés technikai alapok. https://www.ajk.elte.hu/file/Konyvtari_beszerzesek_2003.pdf; Destek M. – Lovász Z. (2004): Matematikai és logikai alapok. Az ELTE Jogi Továbbképző kiadványa. Budapest.

[22] Erre ékes példa Homoki Tamás ügyvédnek az interneten ma is olvasható bemutatkozásából kiragadott idézet: „Az Eötvös Lóránd Tudományegyetem Jogi Továbbképző Intézet által első alkalommal kiírt közlekedési szakjogászképző posztgraduális képzést 1996-ban „kiváló” minősítéssel végezte el, mely feljogosítja a közlekedési szakjogász cím viselésére. A képzés keretében a szakterület elismert képviselői – többek között dr. Völgyesi Miklós, dr. Kereszty Béla, dr. Destek Miklós – adták át a hallgatónak több évtizedes tudásukat, szakmai tapasztalataikat.” Lásd:

<https://www.homokitamas.hu/bemutakozas> (Letöltve: 2020.03.02.)

[23] Destek Miklós (1998): A fékezési folyamat fontosabb összefüggései. In: Rendőrtisztai Főiskola Közlekedésrendészeti Tanszék, Módszertani füzetek 2. szám, 1998. In:

https://nkerepo.uni-nke.hu/xmlui/bitstream/handle/123456789/12487/meszaros_gabor_doktori_ertekezes_2018.pdf?sequence=1

[24] Munkássága időt állóságát ebben a tekintetben is több, időben frissen napvilágot látott publikációs hivatkozása bizonyítja. Lásd például Destek Miklós (1998):: Szakértős bizonyítás közlekedési büntetőügyekben. Belügyi Szemle (Miskolc) 1998/2. sz. 54–62. In: Dr. Molnár Ambrus (tanácselnök, Kúria) Az ítéleti bizonyosság elméleti és gyakorlati kérdéseinek bibliográfiája. Forum Sententiarum Curiae 2016. 2. https://kuria-birosag.hu/sites/default/files/fsc_tanulmany/molnar.pdf; továbbá Bérces Viktor (2019): A szakértői bizonyítás elvi és gyakorlati kérdéseiről. Miskolci Jogi Szemle 14. évf. 2. különszám 1. kötet 95-112. https://www.mjsz.uni-miskolc.hu/files/6543/13_bercesviktor_t%C3%B6rdelt.pdf Munkáiról az ODR-rendszer összesen csupán 30 forrásanyagot tart számon. Lásd:

<http://www.odrportal.hu/kereso/index.php?type=author&q=%22Destek+Mikl%C3%B3s%22&pageNo=1>

info

■ Impresszum

Webrendszer Info Bt.