



WorldSkills 2019 Kazany

A FELKÉSZÜLÉS UTOLSÓ NAPJAI ÉS A VERSENY

Augusztus végén volt a Szakmák Világbajnoksága Kazanyban, ahol autószerelő szakmában Nagy László képviselte hazánkat. A felkészülés utolsó időszaka nagyon mozgalmasan telt a magyar versenyzőknek, a verseny pedig kihívásokkal teli napokat jelentett. A versenyfeladatok nehézségét a rövid rendelkezésre álló idő növelte.

A WorldSkills 2019 Kazany a második olyan nemzetközi esemény, ahol magyar autószerelő is versenyez. A versenyszám és a Skills-program szervezője a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara, a szakmai szponzor az X-Meditor Kft., aki biztosítja a felkészítés háttérét, a szakma pedig idén is megmutatta, hogy a kamara által biztosított 120 napot hasznosan, sokrétű szakismeret-átadással tudja feltölteni.

AZ UTOLSÓ NAPOK ITTHON

A felkészítés utolsó időszakában az előre megadott infrastruktúra-lista alapján célzott feladatokat végzett Laci. Motorszerkezet-szerelést és -mérése-

ket végeztünk, mivel minden versenyen előkerülő feladat egy belső égésű motor szétszerelése és alkatrészeinek mérése, értékelése, majd a motor precíz összeszerelése.

A futómű és kormányzás modul esetében tudni lehetett, hogy egy Hunter HawkEye futómű-beállítóval kell elvégezni a végső ellenőrzést és beállítást. Beszteri József jászberényi autószerelő mester volt segítségünkre a gép használatának elsajátításában. Nem sajnálva idejét, több járművön is bemutatta az eszköz menürendszerét, és a beállítást mi magunk is elvégezhettük.

A Ford szentendrei oktatóközpontjában motorszerkezet-vizsgálatot és



jármúdiagnosztikát gyakorolt Laci a cég munkatársai segítségével. A versenyre jellemző, hogy az adott járműgyártó (ami a verseny kezdőnapjáig ismeretlen volt) a saját márkaspecifikus diagnosztikai eszközét és javítási útmutatóit biztosítja a verseny során, így nagyon hasznos minden márka rendszerének megismerése.

Dr. Nagyszokolyai Iván, az Autótechnika szakfolyóirat főszerkesztője a futóművek típusait és sajátosságait, valamint a fényszórók és beállításuk módszereit tanította Lacinak a verseny előtti napokban, összegezve az addigi gyakorlati tapasztalatokat.

Spindler Tibor, az Autószerelők Országos Egyesületének elnöke pedig egy szerviz működésébe és a karbantartási munkákba engedett betekintést indulás előtt, amelyek nemcsak a versenyen, hanem a későbbiekben egy vállalkozás szervezésénél is hasznosak.

A VERSENY ELŐKÉSZÍTÉSE

A verseny a szakértők számára 8 nappól áll: 4 felkészülési és 4 versenynappól. Az első felkészülési napon 8 csoportra osztották a világot minden

tájáról érkező szakembereket, és mindenki a saját csoportjában kezdte meg a feladatok összeállítását. A hibák kitalálását, autóba építését, javításának kipróbálását és a teljes pontozórendszer összeállítását az első két napon kellett elvégezni és dokumentálni. Egy csoport 4–5 főből állt, minden modulnak 4 állomást kellett kezelnie, ami 4 autót vagy 4 szimulátort (oktatási eszközt) jelent. A harmadik felkészülési napon a versenyzőknek lehetőségük volt

részletesen megtekinteni mind a 9 modulon található eszközöket. Az úgynevezett „ismerkedős” napon mindenki kezébe veheti a versenyen használatos szerszámokat, megnézhetik az autókat, de a feladatokat nem ismerhetik meg. Mindenkinek 5–6 órája volt körbejárni az állomásokat, majd egy napjuk, hogy feldolgozzák az ott látottakat. Az utolsó felkészülési napon minden autót és szimulátort felkészítettek a szakértők a versenyre, és az utolsó





L turbó motorján kellett diagnosztikát végezni. A motor nem indult, majd az indítási hibák kijavítása után is egyenletlenül járt.

C-modul: Járműelektronika. Ebben a modulban Toyota Corollákon kellett hibakeresést végezni. 4 autón kellett dolgozni, mindegyikre fél óra állt rendelkezésre. Az első autón az elektromos ablakemelő nem működött megfelelően, a másodikon a világítás és a központi zár, a harmadikon a dudu és az ablaktörlő motor, a negyediken pedig az elektromosan állítható tükrök nem működtek. Ezen az állomáson nagyon gyorsnak és hatékonynak kell lenni, hiszen a 30 perc nagyon kevés egy hiba átfogó kivizsgálására.

simításokat végezték az állomásokon. Ilyenkor már nem engedélyezett új eszköz, szerszám bevonása a versenybe, mivel a versenyzők az utolsó felkészítési napon nem tartózkodhatnak a verseny helyszínén.

A VERSENY MENETE

Az autószerelő szakmában idén 36 versenyző nevezett, melyből 35 jelent meg az első napon. A versenyzőket is csoportokra osztották, melyekben maximum 4-en voltak, így a 4 versenynap során együtt teljesítették a modulokat. Idén először 9 modulból állt a feladat-sor, mivel bekerült egy hibrid járműves modul, ahol oktatófalon kellett elvégezni egy hibrid jármű teljes áramtalanítását. A feladat kevés ponttal vett részt a versenyen, de jól hívta fel a figyelmet a megfelelő kesztyűk, mérőeszközök kiválasztásának fontosságára és a biztonságos technológiai sorrendre. A 9 modul az alábbiak szerint volt felosztva:

A-modul: Motormenedzsment. Ebben a modulban 4 Toyota Camry adta fel a leckét a versenyzőknek. Meg kellett találni a hibákat, ami miatt nem fordítja

át a motort az indítómotor, illetve az indítás után még mindig nem indult be a motor, így további hibákat kellett keresni hibakódolvasó nélkül. A kapcsolási rajzok használatával kellett megállapítani a jellemzően biztosíték-, relé-, vezetékhibákat.

B-modul: Motordiagnosztika. Ebben a modulban egy Chevrolet Cruze 1,4

D-modul: Elektronika. Ebben a modulban szimulátorokat használtak, melyeknek 2012-es Honda Civic-ek voltak az alapjai. A műszerfal, a világítás, az ajtók és jó néhány elektromos periféria volt beépítve a szimulátorba, így a rádióban és a komfortelektronikában is lehettek rejtett hibák.





E-modul: Fékek. Ebben a modulban is szimulátorokat alkalmaztak, ami azt jelenti, hogy egy állványra volt felépítve a teljes fékrendszer. A feladat szerint a jármű tulajdonosa arra panaszkodott, hogy az autó vibrál és balra húz fékezéskor. Ellenőrizni kellett a fékrendszert, megjavítani a hibákat és elvégezni a szükséges méréseket.

F-modul: Futómű és kormányzás. Ebben a modulban 4 Toyota Rav4 állt rendelkezésre, hogy a csoport hibákat építsen be a futóműbe és a kormányrendszerbe. A hajlított stabilizátorpálca, a szakadt gumitömítéssel rendelkező kormányösszekötő gombfej, illetve olajos lengéscsillapítón kívül pár fellazult csavar és anya szimulálta a hibákat, melyek megjavítása/alkatrészcsereje után lehetett beállítani a futóművet. Az összes feladatra 1,5 óra állt rendelkezésre, így, aki a hibakeresésben vagy az alkatrészek cseréjében nem volt elég gyors, annak nem maradt (sok) ideje a futóműállításra.

G-modul: Motormechanika. Ebben a modulban belső égésű motort vizsgáltak a versenyzők mechanikus módsze-

rekkel. Elvégezték a kompressziótesztet, a hengertömítettség-vizsgálatot, és értékelni kellett a motor állapotát. Meg kellett találni a hibás alkatrészeket és meg kellett javítani a motort.

H-modul: Motormérés. A motormérés egy klasszikus feladatrészt, hiszen itt mindig a motor szétszerelése, mérése és szakszerű összeszerelése a feladat. A nehézséget itt is az idő szűkössége adta, hiszen mindössze 2 óra állt rendelkezésre a teljes műveletre, amely precíziós méréseket is tartalmazott.

I-modul: Hibrid jármű. Ebben a modulban egy szimulátorfalon kellett elvégezni a szakszerű áramtalanítást egy hibrid járművön. Minden részfolyamatot be kellett tartani, és ügyelni kellett a műveletek sorrendjére is. A legtöbb versenyző jól abszolválta a feladatot, így az értékelés szempontjából nem volt releváns állomás.

A modulok pontelosztása nem egy-egy, de mindegyik modulon 2 órát dolgozhattak a versenyzők. Voltak olyan modulok, ahol nem egymásra épülő feladatok szerepeltek, és szét

volt bontva több részmodulra a hibakeresés. A pontozásban a legnagyobb súllyal a hibakeresés, diagnosztika szerepelt, ezt követte az elektromos és mechanikus alkatrészek integrált vizsgálata, majd a javítás és szerelés érdemelte ki a harmadik legtöbb pontot. A versenyzők kommunikációs képességét is pontozta a zsűri, de a 100 pontból összesen csak 10 pont kapható érte.

AZ EREDMÉNY KIALAKULÁSA

A WorldSkills szabályai szerint minden szakmában kialakítanak egy 700 pontos rendszert, ahol a 700 pont vagy a felett teljesítő versenyzők kiválósági éremben részesülnek, ami azt jelenti, hogy az átlagnál jobban teljesítettek. Itt figyelembe veszik az adott szakmában elért átlagos pontszámot és a versenyzők közötti szórást is, mert így próbálnak pontbeli átjárhatóságot biztosítani a szakmák között is. A standardizált pontrendszerben Laci 662 pontot ért el, így 3 ország versenyzőjét előzte meg. ■

ŐRI PÉTER