

Válaszok a vezércikkre

Az Autótechnika 2011/7. számában megjelent „Nagyvas kontra kisvas” vezércikkre érkezett válaszokból tárunk kedves olvasóink elé szemelvényeket. Úgy látszik, a haszongépjárműves szakképzés hiánya valóban aktuális probléma, mely látens módon régen benne van a szakmában, korábban is esett szó róla, de nem jutott el a „vulkánkitörésig”. Egy szakfolyóiratnak nem feladata egy új képzési szakirányt az ötlettől a megvalósulásig végigvinni, a munkakoordinációt segíteni azonban igen. Az alábbi támogató hozzászólások névvel, címmel érkeztek, most az idézett részekhez nem írtuk oda a neveket. Gondolataikból állítottunk össze egy lényeglátó válogatást.

Az iskolarendszertől kikerülő gépjármű-technikai szerelők haszongépjárműves fenntartóhoz érkeve szinte teljesen ismeretlen területtel találják magukat szembe, és nem csak a méretekről beszélnek. Teljesen ismeretlen és semmilyen korábbi ismeretanyaghoz nem köthetők az itt alkalmazott rendszerek: légfékrendszer, még a hagyományos is, nem is beszélve az elektronikus rendszerekről, légrugózás és vezérlései, AdBlue rendszer, levegős fékszerkezet és annak javításai stb. Esetükben hosszú és gyötrelmes út vezet az önálló munkavégzésig. A speciális vizsgákat igénylő területeket itt nem is említem. A felvetés időszerű és helytálló. Én magam is már többször kezdeményeztem a haszongépjárműves szakirányú kiegészítő mérnökképzés létrehozását, de mindig az volt a válasz, hogy nincs elég jelentkező. Ezt nem hiszem. Egy biztos, hogy ez csak a szakképző intézmények és a haszongépjárműves vállalkozások összefogásával együtt tud megvalósulni.

Kisvas-nagyvas reakció! A kis járművektől való eltérés óriási: sok minden mellett a felépítményekre is gondoljunk! Például a darus felépítményekre, azok karbantartására. Sokkal nagyobb tételek vannak, és így nagyobb felelősség is. Egy darus gépkocsinál a hidraulikaolaj elvizesedése, szennyezettsége több milliós kárt okoz. Az oktatási elképzeléseknél mindenképpen szükséges lenne az középszintű és felsőszintű képzésre is gondolni. Általános szerelői szakképesítés lenne az alap, ráépül a technikus szakosodás, és abban is több szakirány (például autóbusz, tehergépjármű, felépítmények). A ma sokat emlegetett duális képzés a haszongépjárműveknél különösen indokolt. A szakképző intézmények nem tud-

nak felkészülni technikával erre a területre. Gyakorlati problémák sem képződnek az iskolában.

A nagy fuvarozókat, karbantartókat meg kell győzni, hogy a fejlesztési hozzájárulásukkal támogassák a koncepciót. Úgyis be kell vonni őket a szakmai dolgokba is. Idejük meg nem sok van nekik az előkészítésre, de a véleményezésben sokat segíthetnek.

A hazai autószerelői szakképzés, haszongépjármű-szerelői specializációs felvetésével, teljes mértékben egyetértek. Valóban az autószerelői szakmán belül a haszonjármű-javítói ág egy olyan terület, amelyről, úgy érezzük, a szakképző intézetek eddig megfeledeztek.

Ennek okát vizsgálva két fontos érv juthat eszünkbe:

1. A tanulók számára izgalmasabb, érdekesebb a személygépkocsi-szerelői irányultság.

2. A szakképző intézetek oktatói állománya is jobban ismeri a személygépkocsi-javítói területet.

Véleményem szerint, a haszongépjármű javításával foglalkozók örülnének, ha az autószerelői képzés ebbe az irányba is kiterjedne.

Ez egy olyan változtatás, mellyel jobban teljesülhetne a sokak által hangoztatott elv: „Használható tudással kell a munkaerőpiacon megjelenni!”

Tökéletesen leírod a képzés helyzetét, a haszongépjármű-technika nem tananyag a jelenleg hatályos SZVK-ban és nem került be az átdolgozott követelményekbe sem. Remélem, hogy az illetékes vezetők felismerik a helyzet gazdasági és közlekedésbiztonsági kockázatait.

A felvetés jogosultsága nem kérdéses! Véleményem szerint jelentős probléma van a hazai szakképzés rendszerében. Meglehet, hogy a német rendszer eredményesebb lenne...

Több autós szakmában (fényező, karosszerialakatos, járművillamossági szerelő, autószerelő) próbálkoztunk tanulók gyakorlati alkalmazásával. A problémát a szakmai gyakorlaton eltöltött relatív kevés időben látom. Valahogy az utóbbi időben meglehetősen alulértékelt a szakmunka, ami ahogy múlik az idő, azt eredményezi, hogy nincs vagy nagyon-nagyon kevés a minőségi javítási szolgáltatás. Sajnos, mind a munkáltatók, mind a javítatók részéről azt látom, hogy nem ér többet, így pénzben nem nagyon értékesíthető a minőségi szakmunka a „nem minőségivel” szemben. Még mindig jellemző az otthoni próbálkozás, kísérletezés, nem szakszerű javítás, pedig nem biztos, hogy olcsóbb. Ezek a kísérletezők pedig ragyogóan élnek a megkérdőjelezhető szolgáltatásukból. Ezzel nem azt kívánom hangoztatni, hogy mindenkit szakszervizbe tereljünk (mert néha ott sem megy a hibamegállapítás), hanem azt, hogy fontos lenne azt megjavítani, ami a hiba. Ehhez pedig a ma alkalmazott technológia mellett igen magas szinten képzett szakemberek kellene. Különösen igaz a tehergépjármű-javításnál, ahol a jármű munkaeszköz és „nem állhat meg”. A gyártók hazai képviselői a gyártmány-specifikus képzést elvégzik. Nagy különbségek, csodák a teherautók között nincsenek. Egy általános, de mélyen rögzített alapképzés szerintem mindenképp hasznos lenne.

A javaslat számomra kézenfekvő és támogatható. Talán az árnyalja a képet, hogy a haszongépjármű-üzemeltetés sok esetben koncentrált (ld. BKV, Volánok). Hasonlóan, a

szervizhálózatot a márkaszervizek jellemzik. Ezek a helyeken a gyártók által támogatott belső képzéssel kialakul a képzett szakembergárda. Azt hiszem, kevésbé jellemző a garázműhely és az aranykezü, de naprakész tudással nem rendelkező szerelő, mint a személygépkocsi-szektorban.

Más a helyzet a mérnökképzésben. Ott talán még nagyobb a szakadék a tanultak és a hasznójármű-szektorba kerülőknél szükséges tudás között. Viszont számottevő gyártás hiányában nagyon kicsi az elsődleges igény, talán inkább az üzemeltetőknél van ilyen.

Az is probléma, hogy az egész oktatásunkban parciális problémának tekintik a hasznójárműveket. Ha lenne ilyen szakirány, szerintem csak azok jelentkeznének, akik eleve tudják, hogy olyan helyre mennek dolgozni. Mindent összevéve azt hiszem, hogy két úton kellene elindulni: egyrészt többet kellene foglalkozni a hasznójárművekkel az oktatásban (legalább azt tudatosítani, hogy a nagyvas nem felnagyított kisvas), másrészt fel kellene építeni a ráképzést.

Kérdés, hogy ki lehetne a ráképzés gazdája? Amennyire én tudom, a mérnöktovábbképzés és a szakmérnökképzés romokban hever, legalábbis autós vonatkozásban (nincs autós képzés kiírva) és nincs is rá komoly kereslet.

Örömmel olvastam a vezércikket, amelyben feszegeted a hasznongépjárművekkel kapcsolatos képzés hiányát. Jónak tartom az általad javasolt technikusképzést, mellette javaslom a „mester szakmunkás” képzést is.

Alapvetően osztjuk a nézeteit. Általában a szakképzésben az elmúlt 10-15 évben meglátásom szerint nem jó irányban haladtunk, a jól képzett fiatal szakemberek ritkák, mint a fehér holló. A képző intézmények erősen függenek a fenntartóik finanszírozási képességeitől, a lehetőségek gyakran nem közelítik meg az adott szakma igényeit, az iskola céljait. Ennek oka a spórolásra épült költségvetés, mivel az oktatás mindig csak hosszú távon megtérülő befektetés, amit a fenntartók ráadásul soha nem éreznek. Megszűntek a klasszikus szakmunkásképzők és a patinás szakközépiskolák, „TISZK”-ekbe tömörültek (tömörödtek) a szakképző intézmények, amik konglomerátumokká növekedve átláthatatlan, adminisztratív egységeket képeznek. Elvesztek a motiváló kisebb alkotó műhelyek, ahol egy-egy szakma csínját-bínját elméleti és gyakorlati síkon át lehetne adni, és fogytán vannak

azok az utolsó mohikánként őrizgetett szaktanárok, szakoktatók, akik jó szakemberként tovább is tudják adni az ismereteiket. A felvetett szorosabb témára visszatérve, azaz szakosodás a középszintű oktatásban hasznójárművekre, úgy gondolom, nem teljesen elvetendő ötlet, mivel rengeteg olyan rendszer, funkció, berendezés van jelen a „nagyvasaknál”, melyek a „kisasaknál” nem léteznek. Sajnos, a gyakorlati képzés ideje a középiskolákban azonban nem teszi lehetővé a teljes szakismeret megszerzését egy adott márkánál – bár ismerek olyan szakközépiskolát, amelyik egy személyautó-gyártó hazai hálózatával kötött megállapodás keretében az adott márkára már évek óta „szakoklevelet” ad a szakmunkás-bizonyítvány mellé. A jövő szempontjából mindenképpen jelentős szerepet kellene kapnia az erősebb kapcsolatoknak az oktatóintézmények és a jó szakemberekre éhes szakszervezetek között, amit jól alátámasztanak a nyugat-európai tapasztalatok is.

Cikkeddel nagyon egyetértek. A nagy Cserőlködéssel kitalált leágazások (mosó, bontó) helyett sokkal értelmesebb lenne a hasznongépjármű-szerelést akár önálló szakmaként oktatni. Erre van példa a világban. A cikkedben nagyon fontos az a feltételes mód, hogy „ha jók az automechatronikai alapok ...” Azt hiszem, itt a dolog lényege, mert most nem jók! Tanítunk mindenféle tantárgyat, igyekezetünk szerint magas színvonalon, de alig mutatható ki bármilyen logikus egymásra épülés, koncentráció az egyes tantárgyak között. 2003-ban írtunk egy tanulmányt a szakképzés helyzetéről, most előkerestem, abban is leírtuk ezt, azóta sokat romlott a helyzet. És attól tartok, a sok jó szándékú változtatási terv mellett még tovább fog romlani.

Amit manapság sokat emlegetnek, az a gyakorlat arányának növelése. Nagyon helyes! De az már nem, hogy gyakorlatot csak az üzemben lehet végezni. A német duális rendszer átvétele az ottani struktúra nélkül csak további romlást okoz. Arra gondolok, hogy Németországban a kamarák rendelkeznek egy ún. üzemek feletti képzőhellyel, ahol azokat a témákat oktatják, amelyeket az adott üzemben nem lehet megoldani. Nálunk ilyen nincs, viszont az iskolákban vannak kiválóan felszerelt tanműhelyek, amelyek éppen ezt a szerepet tölthetnék be, ha nem arról hallanánk időnként, hogy ezeket meg kell szüntetni, mert majd az üzem... A másik probléma szerintem a képzési idő. Az érettségi utáni két év nem jó! Időben el

kellene kezdeni a komoly szakmai képzést, tisztességesen megtervezni a teljes képzési idő tananyagát akár öt évre elosztva, és nem kísérletezni ilyen félmegoldásokkal, hogy előrehozzuk a 13. évet. Csak egy példa arra, hogy mit értek a tisztességes tananyagtervezés alatt: fizikában villamosságtan van 11.-ben, de elektrotechnikát tanítunk már 10. évfolyamon, 11.-ben pedig elektronikát. Ezt egyetlen értelmes tananyaggá lehetne „összegyúrni”, persze tudom, hogy a magas hivatal íróasztalbajnokokai meg is örülnének attól, hogy fizikát netán mérnökotánár tanít, sőt még merészelne elektronika alapjait is belevinni, vagy, ha a fizikából egyszerűen elhagynánk az elektromosságtant, és ennek az idejét célszerűbben használnánk. Ez csak egy példa volt, nem akarok most ennyire elmerülni a részletekben, de az biztos, hogy nagyon alapos átalakításra lenne szükség, de nem úgy, ahogy az utóbbi években történt. Visszatérve a mechatronikához, jó lenne, ha ebben követnénk a német gyakorlatot, és az autószerelő és az autóelektronikai műszerész szakmák helyett automechatronikai szerelőt képeznénk erős, használható elméleti alapokkal és komoly üzemi és üzemek feletti gyakorlattal, a képzéshez feltétlenül szükséges időtartamban. Erre kiválóan lehetne technikai specializációkat építeni.

Teljes mértékben egyetértek azzal, amit cikkedben leírtál. Halaszthatatlanul szükség lenne olyan szakemberekre, akik már a szakképzés iskolai képzés részében a hasznongépjármű-javításról, -karbantartásról ismereteket szerezhetnek.

Nyilván a gépjárműjavító tevékenységnek vannak szakmai alapvetései, amelyeket el kell sajátítani a speciális képzési rész előtt. A német változatot számunkra is követhető megoldásnak tartom. Én a magam részéről legjobban annak örülnék, ha a hasznongépjármű-profilon belül lenne autóbuzos specializációs lehetőség is.

Szakemberként Te jól ismered, hogy az autóbuzosban rengeteg olyan technikai megoldás van, amely semmi egyéb járműben nem található meg, amelyek működését, funkcióját, elméleti összefüggéseit is a szakképzés részeként meg kellene ismerni.

Az elméletben képzetlen szerelők a járműjavítást sok esetben az aktuális alkatrészcsoportba tartozó elemek cserélgetésével próbálják megoldani, mert nyilván nem ismerik az adott részrendszer működési összefüggéseit. Ez a megoldás időben és anyagiakban is nagyon sokba kerül!