

Néhány gondolat az autós szakképzés átalakításáról

Sok szó esik manapság a szakképzés megjavításának szükségességéről. Ezzel alapvetően egyetértek, de talán érdemes néhány gondolatot megfontolni. Ha egy javításhoz hozzáfogunk, először is meg kell állapítani, hogy mi a hiba, majd meg kell keresni a hiba okát és fel kell tártani a hiba kialakulásához vezető folyamatot, utána ki kell választani az optimális eredményt adó javítási módot. Autós példával, ha leállt a dízelmotor, megállapítottuk, hogy tönkrement az adagoló, nem biztos, hogy egy azonnali adagolócsera a jó megoldás. Az adagoló tönkremenetelét okozhatta szennyeződés, tehát a szűrőt is ki kellene cserélni és lehet, hogy még a tartályt is ki kell tisztítani. Valahogy így képelem a szakképzés megjavítását is. Először állapítsuk meg, mi a hiba! Ami jó, azt nem kell megjavítani. Sokak véleménye szerint a szakképzés teljesítménye alacsony, hatásfoka kicsi. Nagy költségráfordítással képezünk autószerelő helyett munkanélkülieket vagy árufeltöltőket...

Mi a hiba oka?

Hihetetlenül rossz központi programok, teljesen elhibázott képzési struktúra (modulrendszer), gyalázatos vizsgakövetelmények, a hozzáértő szakmai irányítás helyettesítése felfoghatatlan méretű bürokráciával.

Érdekes végiggondolni, vajon mi vezetett ehhez az állapothoz. Egy Szabó Dezső-idézettel tudom összefoglalni egy mondatban: „Van olyan korlátoltság, mely már gaztett, van olyan nemlátás, mely már gyilkosság”.

Az elmúlt 25–30 évet tekintve véleményem szerint az első nagy pofont a szakképzés és vele együtt a magyar közoktatás az 1985-ös Oktatási Törvénnyel kapta, amikor megszüntették a szakfelügyeletet. Létezett egy testület, amelyben minden szakterületnek volt egy valamilyen szinten hozzáértő gondozója, aki nem irányította, de befolyásolhatta a képzést. Mostanában felvetődött új szakfelügyelet felállításának terve. Ez mint javítási lépés feltétlenül jónak látszik, de mint az autójavításnál, azon múlik az eredménye, hogyan végzik el. Ha újsághirdetésben fognak szakfelügyelőt keresni, akkor ez nem lesz több, mint a mostani, szaktanácsadás. Szakfelügyelőnek azokat kell kiválasztani, akik bizonyítottak az oktatásban is és a szakmában is!

A következő pofon...

az volt, amikor kitalálták, hogy 14 éves kortól nem lehet szakmát tanítani, akkoriban azt a bárgyú érvet hozva fel, hogy az „gyermekmunka”.

Utána jöttek sorban a „reformok”: egységes alapú képzés, világbanki modell, pályorientáció, szakmacsoportos alapozó oktatás a szakközépiskola első négy évfolyamán és most a legújabb varázsszó a kompetenciaalapú, modulrendszerű oktatás.

Ha valamire igaz az előbbi Szabó Dezső-idézet, akkor erre sokszorosan az. Ha valaki veszi a fáradságot és elolvassa a vizsgafeladatokhoz írt „kompetenciákat”, önkéntelenül is arra gondol, hogy ezt sorok szerint fizethették. ...

A modulrendszer

Modulrendszer. Egy alapján véve észszerű rendszer, amely a jelenlegi formájában iskolában nem valósítható meg. Természetesen azonnal megszületett a megoldás, a korábbi tantárgyakból modulokat képeztek, az iskolák pedig a modulokat visszaalakították tantárgyakká, csak a gépjármű-szerkezetant most nem gépjármű-szerkezetannak hívják, hanem pl. szakmai ismereteknek. A modulok tartalma azonban egyszerűen elképesztő. Csak néhány közismert példa: az autószerelés témakörre összesen 226 órát irányoz elő a modulrendszer, míg a motorok javítására 88, a villamos és elektronikus berendezések javítási ismereteire 78 órát. Természetesen ez jelenik meg a vizsgán is! Gondolom nagyon tiszták lesznek az autóink, de hogy el is indulnak majd, az kétséges...

A modulrendszer kialakításánál büszkén hirdetett fő szempont volt, hogy ne a tanárok mondják meg, mit kell tanítani. Miért is ne? A tanárok között jó néhányan aktívan dolgoznak a szakmában is, továbbképzéseket vezetnek, napi kapcsolatban vannak a szakmával. Emellett esetleg azt is tudják, hogy hogyan kellene egy-egy témakört oktatni, mit jelent az egymásra épülés, aminek a jelenlegi modulrendszerben nyoma sincs.

A javítás

Orbán Viktor bejelentette, hogy „a munkahelyteremtés érdekében a német duális szakképzés váltja a jelenlegi, több sebből is vérző rendszert.”

Czomba Sándor foglalkoztatáspolitikáért felelős államtitkár szeptember elején már vázolta, hogy lerövidítik a szakképzési időt, és gyakorlatorientálttá teszik a képzést.

Bihall Tamás kamarai alelnök nyilatkozta, hogy az MKIK átveszi közel 130 szakma gondozását, beleértve a komplett követelményrendszert, az órarendek kidolgozását, valamint a vizsgaelnök kijelölését, a szintvizsgáztatást vagy a tanulmányi versenyek szervezését.

A német szakképzési modell működik. Jót átvenni magától értetődően célszerű. Azonban ismét arra tudok csak gondolni, hogy egy autót is „megjavítanak” néha barkácsolók úgy, hogy ellestek egy-egy fogást valahol és az eredmény mégis siralmas lesz. A német modell átvételével

ne ez legyen a helyzet! Alapvetően fontos lenne az egyes szakmák oktatását a szakmák sajátosságainak megfelelően kialakítani, nem pedig valamiféle egységes keretet rákényszeríteni. Gondolok itt akár az egyes szakmák időigényére, az elmélet-gyakorlat arányára, a tanulmányi és az üzemi képzés megosztására. Kizárt dolog, hogy ezek az arányok minden szakmában azonosak!

Az autószerelő szakmában a duális képzés megvalósítása jelentheti-e azt, hogy a tanulók gyakorlatukat kizárólag üzemben végzik? Aki azt gondolja, hogy ez Németországban így van, az téved! Igaz, hogy a tanulót az üzem veszi fel és az üzem gondoskodik a gyakorlati képzésről, azonban éppen a szakma sajátosságai és az üzemek lehetőségeinek különbözőségei miatt léteznek ún. „üzemek feletti” képzőhelyek, ahol az egyes speciális témaköröket (dízel befecskendező-rendszerek javítása, benzinbefecskendező rendszerek javítása, villamos alpmérések, autóelektronika egyes témái stb.) oktatják az üzemekkel kötött megállapodás alapján. Van nálunk ilyen képzőhely? Ha nincs, nem szabadna a teljes képzést az üzemekre bízni,

hanem meg kell osztani a most is létező, jól felszerelt iskolai tanulmányi helyekkel, laborokkal, ahol ezeket a speciális témaköröket kell oktatni. Az előbbi mondatban hangsúlyoznám azt, hogy a jól felszerelt iskolai tanulmányi helyekkel. Nehogy – korábbi jó szokás szerint – kidobjunk mindent, mondván, hogy majd az üzem megoldja, ezekre a műhelyekre már nincs szükség. (Volt már rá példa, amikor az iskolai gépműhelyeket kellett megszüntetni, az összes esztergát, marógépet kidobatták, később lehetett újat venni). Itt ki lehet alakítani ésszerű munkamegosztást üzemek és iskolák, iskolák és iskolák között, nem úgy, mint a jelenlegi sok esetben értelmetlen „papír TISZK”-ekben. A jelenlegi TISZK-ek sok esetben egymással semmiféle szakmai kapcsolatban nem lévő iskolák erőltetett intézményei, ami nem több, mint egy újabb bürokratikus szervezet konkrét funkció nélkül, de az erőforrásokat elvonja az iskolától. Véleményem szerint minden iskola teljesítményét külön kell értékelni, versenyezzenek az iskolák a tanulókért, a munkaerőpiac elismeréséért és ennek alapján kell dönteni támogatásról vagy akár megszüntetésről.

Megfontoltan, fokozatosan

Végül még egy gondolat a javításról. Egy elkapkodott autójavítás után esetleg többszörös kár következik. Ezt éljük át az utóbbi 20–25 évben. Az egymást követő reformok egyre rontottak az oktatás helyzetén, míg eljutottunk a roncsstelep szélére. Egyetlen újak hirdetett programot sem csinálhatunk végig úgy, hogy a hatásait felmértük volna, a szükséges korrekciók után alaposan kipróbálva bevezettük volna. Még ki sem futott az egyik csodaprogram, már jött is a következő. Évek óta alig volt rá példa, hogy egymást követő két évfolyam azonos tanterv szerint tanuljon. Ez az igazi káosz! Ezt kellene most elkerülni és nagyon megfontoltan, fokozatosan áttérni valami olyan képzésre, amelyet nem néhány szobatudós ötlött ki az íróasztala mellett, hanem a szakmához értő emberek dolgozták ki és mindezt egy olyan ember irányítja, akinek a koncepcióját hozzáértő szakemberek hagyták jóvá.

Mindannyiunk érdekében remélem, hogy az előttünk álló átalakítás végre kimozdítja a kátyúból a szakképzés szekerét.

SZALAI LÁSZLÓ



LITO-TECHNIK Kft.

LITO-DIDAKT®

LDL – 8500

8 csatornás analóg adatgyűjtő + EOBd-teszter

Valós idejű, folyamatos tárolás PC-merevlemezre

LDL-8500 analóg adatgyűjtő

- 8 analóg bemenet
- Bemeneti feszültségtartományok: $\pm 1,6$ V; ± 4 V; ± 16 V; ± 40 V (10:1-es osztású mérőfej használata esetén, ezek 10-szerese)
- Méréshatárok: 0,2, ..., 5 V/div (volt/osztás)
- Bemeneti ellenállás: 1 MOhm
- Függőleges felbontás: 9 bit
- Mintavételi sebesség: max. 500 KS/s
- 1/2/4/8 CH üzemmód 62,5 KS/s, ..., 500 KS/s

EOBD-teszter

- Támogatott kommunikációs szabványok:
- SAE J1850 PWM (41.6 Kbaud), VPW (10.4 Kbaud)
- ISO 9141-2 (5 baud init)
- ISO 14230-4 KWP 2000 (5 baud init és fast init)
- ISO 15765-4 CAN (11 bit ID, 250/500 Kbaud)
- ISO 15765-4 CAN (29 bit ID, 250/500 Kbaud)

EOBD intelligens szolgáltatások

- Hibakódolvasás, -törlés,
- 8 csatornás adatblokkolvasás.



Fejlesztő és gyártó:

LITO-Technik Kft.

1163 Budapest, Cziráki u. 26–32.

Tel./fax: 06-1/403-9158.

E-mail: litotech@hu.inter.net

www.lito-technik.hu