

A szakma érdekében

Az autós szakképzés segítségért kiált!

Számtalan anomália terheli napjaink autós szakképzését. A szakiskolák tanárai időben felismerték, hogy módosítások szükségesek. (A radikálisabbak – egyaránt sokan vannak ipari és képzési oldalon – alapjaitól kezdve írják újra a szakképzési rendszerét.) Először berkeken belül kezdeményezték és próbálták végigvinni a korrekciót. Ez mind a mai napig sikertelennek bizonyult. Sokan már belekeseredtek, reméljük nem veszti el mindenki a kedvét, és hagyja el a pályát vagy egyet nem értve csinál(gat)ja. Most már – utolsó reményként – a szakmát kérik, segítsenek, lépjenek fel jövőnk érdekében.

Tények sora...

A szakmai és vizsgakövetelményeket (SZVK) a 15/2008. (IV. 3.) GKM rendeletben adták ki. Az SZVK tehát rendelet, miniszter adja ki, és betartása kötelező. Nincs benne még javasolt idő sem az egyes modulok tanítási idejére, viszont a vizsgáztatási időt itt határozták meg. Nincs semmi logikus magyarázat a különböző vizsgaidőkre, mert a feladatok még nem készültek el. Azt előre lehet látni, hogy a vizsgáztatási szabályok pontos betartásával egy nagyobb csoport (28–30 fő) vizsgája 5-6 napig is eltarthat! (Honnan fognak ennyi időre elnököt találni?) Tulajdonképpen azt sem érteni, hogyan lehetett meghatározni az elmélet-gyakorlat arányát 50–50%-ban a munkaterület leírása előtt.

A részletes tananyagot javasolt óraszámokkal a központi programok (KP) írják le. A közlekedési szakképesítések KP-jait a minisztérium a GKM/10842/2008. számú közleményben adta ki, és nagyon fontos, hogy nem kötelező betartani, ez csak egy javaslat.

Szakközépiskolában, nappali tagozaton az első évben 36 tanítási héten, a második évben 32 tanítási héten heti 34 szakmai órában lehet tanítani. Ez összesen 2312 óra és most is van előírt nyári gyakorlat, ezelőtt sem volt sokkal több idő.

Többek véleménye szerint az új OKJ-t nem lehet a régi módon változtatni. Tartalmát az előkészítés során behívott munkaszakértők munkahelye, szakértelmük, napi munkafeladatuk alapvetően meghatározta. (Ma már erősen megkérdőjelezzük kiválasztásukat. Sokak szerint nem reprezentálták a szakma jelenét, várható jövőjét.) A számítógéppel szerkesztett SZVK és KP kézi vezérléssel már nem módosítható. A módosítások alapjaitan változtatnák meg a kialakult modulrendszerét. Ma már tisztán látható, hogy az autójavító szakképesítésekénél a régi SZVK és KP egy kis korszerűsítéssel jobban szolgálta volna a szakma szakképzési igényeit, mint az új.

A moduláris rendszer legnagyobb hibája, hogy az autóelektronikai szakmára nem épülhet rá (közvetlenül) annak technikusképzése, ami azért is megdöbbentő, mert pl. ma az új közép kategóriás autók több elektronikát tartalmaznak, mint az első úrhajó, ami a Holdra szállt. Jó lenne tudni ennek okát.

Nézzünk most példákat a beiskolázások feltételeiről!

Autóelektronikai műszerész szakmában érettségi vizsga és egészségügyi alkalmassági vizsgálat.

A riasztószerelő rész szakképesítésnél ellentmondást találunk: a közlöny szerint érettségi, az NSZFI által dokumentált tervben nyolc általános és nem szükséges egészségügyi alkalmasság. Továbbá jogosítvány megszerzését kéri, de nem derül ki, ki finanszírozza azt.

Az autószerelő szakmára a jelentkezés feltétele sikeresen befejezett 12 év, tehát nem kell érettségi. Azok, akik leérettségiznek és sikeres vizsgát tesznek az autószerelő szakma moduljaiból (619-673-674-675-864-865-866-886-1208-as modul), mehetnek a szakképesítésre épülő technikusképzésre, ha nincs érettségije, akkor tanulhat tovább gázautó-szerelőnek is.

Ami a legmegdöbbentőbb, hogy a technikusképzés két moduljából az egyik ajánlott modul a gépjármű-elektronikai műszerészek teljes egészében eleve tanulják. Tehát az az elektronikai műszerész nem lehet technikus, aki részben már eleget tett a technikus követelményeknek.

A Közlöny szerint mégis lehet elektronikai műszerész is technikus, ha levizsgálják a hat olyan modulból, amiből öt az autószerelőké (674-675-864-865-866-1206). Egy modul (619) kimaradt, egy meg máshonnan került be (1206). Így, ha még két modul betennének (619-1208) és kettő közös beszámítható lenne (673-886), akár az autószerelő vizsgával egyenértékű vizsgát tehetnének.

Csak azt nem tudni, hol tanulják ezt meg és ki fizetné a vizsgát.

Teljesen érthetetlen, miért kellene hat modulból levizsgázni a legmagasabb végzettségi szint, a technikus felvételhez, mivel az óraszám is azonos az autószerelőével és az élet is ezt kívánna meg, hogy technikus lehessen.

Az autószerelő-képzésre épül a gázautószerelő, amelynek moduljai közül két modul kell tanulni, melyek közül az egyiket csak az elektronikai osztályban tanultak (618-624), és ugyanezt a technikusképzésben is fellelhetjük (618).

Így már félig technikus lehetne.

Érdekes a közös modul esete is. A 673-as modul ajánlott óraszámú autóelektronika-műszerész osztályban 269 óra, autószerelő-osztályban ugyanez 92 óra.

Vajon mennyi kell ténylegesen a színvonalas oktatáshoz?

A felsorolt tények újra átgondolást igényelnek. Az is igaz, hogy a modulrendszerű képzés alapos bírálatához nincs még kellő alap, mert nincs még gyakorlatunk benne. Mégis úgy vélik az érintett szaktanárok, hogy iskolarendszerű oktatásra vélhetően nem alkalmas. (Az iskolák többsége visszaállította a modulokat tantárgyi bontásra.) A modulrendszer nem ismeri a szakmai gondolkodás fejlesztésének a menetét, nem épít koncentrációra, nincs egy-másra épültség.

Az autóelektronikai műszerész szakma méltatlan helyzetbe került, mely mindenképpen módosítást igényel. A modulok szakmákon belüli tologatása logika nélkül méltatlan a szakmai képzéshez. Nem oldja meg a kvalifikáltabb szakember-utánpótlást. Az egyes szakmai követelménymodulok szakmai tartalmát alaposan át kellene dolgozni, elsősorban azért, hogy ne legyen ennyire különböző az autószerelő és az autóelektronikai műszerész szakma.

Több országban ezt a két szakmát már összevonták, így nálunk is elképzelhető lenne az autómechatronikai szerelő.

(Válogatás az AOE Szakképzési Tagozat konferenciáján elhangzottakból.)