

PILOTÁK VÉLEMÉNYE A GÉPJÁRMŰVEZETŐ-KÉPZÉSRŐL

Mit kellene tanítani?

ISKOLÁK, TANFOLYAMOK, TOVÁBBKÉPZÉSEK

Hosszú és költséges az út manapság, amíg egy hivatásos gépkocsivezető elindulhat az első fuvarjába. Mindenki a B kategóriával kezd, aztán jönnek a C, D, E kategóriák és azok változatai, sőt még ez sem elég, mert a rendszerváltás óta csak speciális szaktanfolyami végzettséggel lehet közúti fuvarozást, autómentés végezni. Még nincs vége a sornak! Létezik továbbképzés, utánképzés és EU-s alapképzés is. Ez utóbbiról még kevés információjuk van a gépkocsivezetőknek. Vajon azt tanulják a különböző képzéseken a gépkocsivezetők, ami a tényleges munkavégzésben szükséges? Mit és hogyan kellene tanítani? Milyen vélemények vannak az iskolákról? Ezekről kérdeztük a közel félszáz autóbust üzemeltető Weekendbus Rt. gépkocsivezetőit.

ORSÓS ISTVÁN

Szükség volna a rendszeres utánképzésre

– A Tolna megyei Tamásiban lakom a mai napig is, így aztán 1978-ban a megyeközpontban, Szekszárdon egy autósiskolában szereztem meg a B és C kategóriát. Ahogy visszaemlékszem, az oktatásra nem tudok semmi rosszat mondani. Gyakorlott, jó oktatók voltak, és akkoriban nem volt gond kezdőként bárhol elhelyezkedni. Nem is éreztem valamilyen tudásnak a hiányát, bár az utcai gyakorlatnál jobb tanár nincs. Rá 10 évre vizsgáztam a D és E kategóriából ugyanott, és akkor sem lehetett panaszom. Az oktatók hagytak időt a tananyag megtanulására, hagytak bennünket érvényesülni. Parancsnoki UAZ-on, benzines ZIL-en és a Volántól bérelt Ikarusokon tanultam. Tényleg nagyon más egy személygépkocsi, egy tehergépkocsi vagy egy autóbust, és akkor még ugyanabban a kategóriában is nagy eltérések vannak!

Igen, fontosnak tartom, hogy egy gépkocsivezető tisztában legyen az általa vezetett gépkocsifajta általános jellemzőivel, méreteivel, menetviselkedésével, és ezen belül azzal a géppel, amit éppen vezet. Pont ezt nem látom a mai fiatalok jó részénél! Nem érzik az autót. Szinte a csúszáshatárig flikk-flakkolnak, túl gyorsan hajtanak, aztán hamar kész a baj.

Tapasztalatom szerint a hivatásos gépkocsivezetők általában

csak addig ismerik a KRESZ-szabályokat, amíg levizsgáznak belőle, aztán szép lassan felejtődnek a dolgok. Pedig egy hirtelen szituációban egy pillanat alatt kapcsolni kell, hoppá, itt ez a szabály. De ha nem tudja? Ha rajtam múlna, legalább 3 évente leültetnék mindenkit egy alapos KRESZ-oktatásra, hiszen úgy a hazai, mint a külföldi közlekedési szabályok változnak, és nem mindenkinek van ideje, hogy ezek után kutatgasson.

Régen a szocialista nagyvállalatoknál évente legalább egyszer volt ilyen oktatás, ahol nemcsak KRESZ-t, hanem sok más egyéb hasznosságot is tanítottak. Na, ezt hiányolom!

Úgy veszem észre, ma kevés a gyakorlatra szánt idő az autósiskoláknál, és az onnan kikerülő tanuló tudása nem elegendő a mai forgalomban való biztonságos helytállásra. Jó lenne kitalálni egy alaposabb képzést. Ennek keretében nem ártana olyanokat is tanítani, mint emberkezelési ismeretek, ami főképp a buszosoknak lenne fontos, de az áru fuvarozóknak is használható lenne. Külön tudomány lehetne a forgalomban való viselkedés, az udvariasság, az elsőbbségről való lemondás, a cipzárelv alkalmazása és a másik ember tisztelete.

Ugyancsak fontosnak tartanám a gépkocsi-vezetői magatartás tanítását, hogy milyen szituációban hogyan viselkedjen. Konkrét dolgokra gondolok. Viselkedés egy hatósági személlyel szemben, milyen jogai vannak,

mi a kötelezettsége, mit tegyen bűncselekmény észlelése esetén vagy egy közúti balesetben. Nem mindegy ez belföldön vagy külföldön, sőt országoként változnak a szabályok. Elengedhetetlen az is egy buszsofőrnek, hogy bizonyos mélységig ismerje és a gyakorlatban alkalmazni tudja az elsősegélyt, amíg a mentők megérkeznek.

Mindezek hiányoznak ma az oktatásból, de remélem, lesznek ilyen irányú változások, mert az élet, a megnövekedett forgalom rá fog szorítani bennünket a gyakorlati élethez jobban igazodó oktatásra.

BLAHUT PÁL

Autósiskolai oktatás

– Közel 30 éve vizsgáztam B kategóriából egy csepeli autósiskolában. A részletekre nem emlékszem már, de azt mondhatom, hogy vagy a képzés volt alapos, vagy én voltam a jó képességű tanuló, mert a friss jogsimmal a zsebemben már másnap lementem Budapestről kocsival a Vencel-tóra. Komolyan mondom, nem volt semmilyen problémám. Tudtam a KRESZ-szabályokat, megtanítottak a kocsikezelésre, a gyorsításra, a fékezésre, a helyes kanyarodásra és a biztonságos követési távolságra. Másoktól is azt hallottam, hogy abban az időben kellemes élmény volt az autósiskola. Persze azt se felejtjük el, hogy bizony gyérebb volt az akkori forgalom, mint a mai, viszont az utak némileg szűkebbek voltak és rosszabb állapotúak.

Mostanában viszont sok panaszt hallok a környezetemben az autósiskolákra. A köztük dülő kon-

kurenciaharc sajnos nem a jobb, magasabb színvonalú oktatás felé viszi el az iskolákat, hanem más irányba. Lecsipnek az elméleti órákból, a gyakorlati oktatás során pedig túl sok az út szélén álldogálás, miközben a tanuló elméleti előadást hallgat, mert ezzel lehet egy kis üzemanyagot spórolni. A hirdetésekben alacsonyabb díjat jelölnek meg, aztán különböző címeken újabb összegeket kell befizetni. Ezeket nem én találtam ki, hiszen közismertek a szakmában, és sokszor olvashatunk a panaszokról az újságokban is.

De nem szeretek túlozni, valószínűleg a simán lebonyolított oktatásból van jóval több és a panaszokból kevesebb. Ezt magam is igazolhatom, mert a D és E kategóriát egy másik csepeli autósiskolában szereztem meg, és igazán nem panaszkodhatok. Mindent korrektül csináltak, megfelelő volt az oktatóterem, a demonstráló műhely, ahol mindent működés közben tanulmányozhattunk, szétszedtük, össze-raktuk. Az elméleti oktatás egy része már számítógépen történt, és mindent meg lehetett kérdezni, mindent megmagyarázott az oktató.

Ennek ellenére úgy látom, van mit rendbe tenni az autósiskoláknál. Legalább az érdekeltséget megváltoztatni, mert most az a jó, ha megbukik a tanuló, mert jöhet pótórára.

Hogy mit kellene még tanítani? A vezetéstechnikára sokkal nagyobb hangsúlyt fektetnék. Mit látni az utakon? Az előttem haladó padkára fut, és ugyanazzal a sebességgel megpróbál visszaugratni az úttestre. Sikerül, de átugrat a szemben lévő sávba,



Blahut Pál: Lenne mit rendbe tenni az autósiskoláknál. Legalább az érdekeltséget megváltoztatni, mert most az a jó, ha megbukik a tanuló, mert jöhet pótórára

majd visszaevickél a sajátjába, vagyis fogalma sincs, mit kell ilyenkor csinálni. Ugyanez a helyzet a követési távolsággal vagy az előzéssel. Figyeljük meg, milyen sokan úgy előznek akár pótkocsival is, hogy 2 méterre az előtte haladótól hirtelen balra, majd jobbra rántják a kormányt, közben a felépítmény majdnem felborul, úgy imbolyog.

El tudnék képzelni nagy területű gyakorlócentrumokat, és olyan oktatási rendszert, hogy a friss jogosítványosokat először gyakorlatban, majd ritkábban berendelni kötelező gyakorlásra. Szerintem alaposabban kellene tanítani a gépkocsi-vezetői gondolkodást, a kommunikációs technikákat és az autós fizikát. Biztosan meglátszana a baleseti statisztikán.

A nemzetközi tanfolyamokon pedig nem ártana az alaposabb nyelvoktatás sem, mert most egyes kész mondatokat kell bemagolni. Egyébként lehet valakinek akárhány papírja, ha nem szereti azt, amit csinál, ha ezt csak kötelező melónak tekinti, sosem lesz belőle jó gépkocsivezető.

NEDECZKY TIBOR

Korszerűsítésre váró képzés

– Nem tagadom, egy kicsit „kakkuktojás” vagyok itt a gépkocsivezetőim között. De csak egy kicsit, ugyanis gépkocsivezetőként kezdtem, majd egy hosszú, küzdelmes időszak után most a Weekendbus Rt. tulajdonosa és ügyvezetője vagyok. Ezenkívül az MKFE személyfuvarozó ágazatának elnökeként és funkcionáló, így aztán nemcsak belülről, hanem felülről is ismerem a gépkocsi-vezetői szakmát. Amit régen kezdtem, mert az édesapám gépkocsivezető volt, és 9-10 évesen én már próbálkoztam az autóvezetéssel, már ha hagytak. Így aztán a B, C kategóriában nekem nem sok újat tudtak mondani, a műszaki ismereteket nem is találtam elégségesnek.

AD kategóriát 1983-ban szereztem a Volánbusznál. Abban az időben sok nagy fuvarozóvállalatnál volt saját oktatóbázis, mert így képezték ki saját gép-

kocsivezető-utánpótlásukat. Így lettem ugyanott buszvezető. Az elméleti oktatás eléggé rutinszerűen zajlott, a gyakorlati oktatás viszont kitűnő volt. Az oktatók előre elmondták, milyen szituációban mit fogok érezni és mikor mit kell tennem, vagyis ezeket nem a magam kárán kellett megtanulnom. Csuklós buszra is megszerkeztem a vizsgát.

Volt abban az időben egy nagyon figyelemreméltó szokás, a

Nedeczky Tibor: Az EU által kitalált kötelező, vizsgaköteles továbbképzést nagyon rossznak tartom, mert sok benne a felesleges ismeret, túl sok időt vesz igénybe és túl sokba kerül



fokozat elve. Vagyis egy buszvezető úgy kezdett, hogy körjárat a községben a vasútállomásig. Aztán jöhetett a helyközi, később esetleg a nemzetközi fuvar. Rendszeresek voltak a továbbképzések is. A mai kategóriás képzést hiányosnak tartom. Olyan új tantárgyak kellenének, amelyekre valóban szükség van a gyakorlati életben. Csak egy példa. A buszvezetőket meg kellene tanítani az újraélesztésre, a vérzéselállításra, a rosszullétek kezelésére, vagyis mindarra, ami a buszon, az úton előfordulhat. De arra is, hogy mivel ne foglalkozzon, mert ahhoz már orvos, mentő kell. Mivel ezek az ismeretek egyre halványulnak, időnként felújítás is szükséges lenne. Véleményem szerint a B kategóriás képzésnél fontos lenne a nagyméretű haszongépjárművek, autóbuszok menettulajdonságainak oktatása. Hasznosnak találnám a közlekedépszichológiai ismereteket is. Mire gondolhat a partner? Mit fog most tenni? Hogyan reagáljunk? Mi a helyes közlekedési magatartás? Amit csinálunk az úton, annak milyen hatása van másokra?

A KRESZ-t nemcsak tesztkérdésekkel lehetne tanítani, hanem balesetelemzéssel is. Az lenne az igazi! Abból lehetne tanulni. Tudomásom szerint az NKH dolgozik az oktatási reformon, és jó lenne, ha végre igazán hasznosítható ismereteket kapnának a gépkocsivezetők. Kíváncsian várjuk az eredményt! Idézek egy szaktanfolyami anyagból: „Ismertesse az egy- és kétkörös légfékrendszert.” Elképesztő! Az egykörös fékrendszer 50 éve

sebb a jól képzett gépkocsivezető. Egyes „munkaerők” ma jobban értenek mások kritizálásához, mint az autóhoz, és úgy gondolják, mobiltelefonnal mindent meg lehet oldani.

Nemrég jelentkezett nálam egy ember, aki 20 évig kereskedő volt, fél éve szerezte meg a D kategóriát és vele együtt a nemzetközi buszos igazolványt. Meg volt győződve róla, hogyha van papírja, az elegendő, hogy elinduljon egy busszal nemzetközi járatba. Itt tartunk. Sajnos sok a szakmában az alulképzett ember, ezen változtatni kell, mert most az elméleti oktatás nincs közvetlen kapcsolatban a gyakorlati oktatással.

Mindennél előbbrevalónak tartom a vezetéstechnikai képzés fejlesztését, mert itt a legnagyobb a lemaradásunk. A csúszópálya nem elég, hiszen a megcsúszáson kívül még számos helyzetet lehetne gyakorolni. Most nincs vészhelyzeti képzés.

Külön szólnék az EU által kitalált kötelező, vizsgaköteles továbbképzésről, és nagyon rossznak tartom, mert sok benne a felesleges ismeret, túl sok időt vesz igénybe és túl sokba kerül. Kötelező a gyakorlati oktatás is.

Kérdezem, mire lehet tanítani egy 20 éve dolgozó gépkocsivezetőt egy szimulátorban? Viszont meg lehet buktatni, és ezzel elveszítheti az állását. Nem kell mondanom, ez komoly megrázkódást úgy a gépkocsivezetőnek, mint a munkáltatójának. Rendszeres, hasznos, jó továbbképzésre valóban szükség van, de az EU-s nem ilyennek tűnik. Még sok problémát fog okozni!

T. I. G.

BursaTransport.hu

**Fuvarozók készítették fuvarozóknak
Több mint 10 000 aktív felhasználó
Szállításra szerződhető áruk és teherautók
Magyarország, Románia és Európa
viszonylatában.**

**Tel./fax: 06-21/382-9198
E-mail: office@bursatransport.hu
www.bursatransport.hu**