

# TANULÓVEZETŐ

Az autósiskolák szakmai-módszertani kiadványa



„Azt azonban senki sem gondolhatja komolyan, hogy a számítógépek helyettesíthetik az oktatókat, de azt sem, hogy az oktatók nélkülözhetik a számítógépet és az általa vezérelhető eszközöket.”

**LAPUNKAT TÁMOGATÓ  
AUTÓSISKOLÁK,  
ÉRDEKKÉPVISELETEK,  
SZERVEZETEK**

**Magyar Autósiskolák Szövetsége**

Rajna Ervin  
Budapest Pf. 35

**Járművezető-képző Szakoktatók  
és Képzőszervek Országos  
Egyesülete**

Németh György  
Budapest Szent János u. 16.

**ORFK – Országos**

**Baleset-megelőzési Bizottság**  
Budapest, Teve u. 4-6.

**Hungária Veszélyesáru Mérnöki  
Iroda Kft.**

Sárosi György  
Budapest, Nagykőrösi út 349.

**Kulturált Közlekedési Alapítvány**

Rajna Ervin  
Budapest Pf. 35

**Koroknai Imre egyéni vállalkozó**

Balmazújváros, Szegfű u. 8.

**Magyar Autóközlekedési**

**Tanintézetek Országos  
Szövetsége**

Jovánovics János  
Pécs, Hengermalom u. 4.

**Koni Bt.**

Keresztes Kristóf  
Vác, Dr. Csányi krt. 45.

**Budapest Autósiskola Egyesület**

Majsai Endre  
Budapest, Dési Huber u. 7.

**Csigavér 01 Autósiskola Kft.**

Deák Gábor  
Budapest, Ady E. u. 202/B

**Magyarországi Szakoktatói  
Érdekképviseletek Szövetsége**

Víg András  
Budapest, Szentendrei út 34.

**Tartalomjegyzék – 2008/1**

Kedves Olvasó!	1
Baleseti helyzetkép a 2007-es számok tükrében <i>(Csökken, de még mindig elfogadhatatlan a halálos balesetek száma)</i>	2
Mégsem szűnik meg az elméleti oktatás! <i>(Rajna Ervin)</i>	3
A Járművezető-képző Konzorciumokról <i>(Szántó János)</i>	4
Fiatal Oktatók Klubja <i>(Tamás Irén)</i> <i>(Március 8-án, szombaton de. 9 órakor)</i>	4
Elektronikus adatgyűjtés és feldolgozás az autósiskolában <i>(Magyar Lajos)</i>	5
Oktatástechnológia és oktatástechnika a korszerű járművezető-képzésben <i>(Gyuris István)</i>	6
A fogyatékkal élő járművezetők képzéséhez <i>(Még egy esély mindenkinek jár!)</i>	8
Szimulátorok Angliában <i>(Molnár László–Fekete Róbert)</i>	9
Integrált Információs Rendszer az autósiskolákban <i>(Csonka Béla)</i>	10
Gyakorló tesztlap <i>(Klobusitzky György–Virágh Sándor)</i> <i>(Az oktatásban használhatja-e mobiltelefonját?)</i>	11
Tanulókocsi ajánlat: Peugeot 308 – Volvo FE	14
Korszerű program-tervezetek a szakoktatók kreditpontos továbbképzéséhez és minősítéséhez	15
Tisztázzuk a fogalmakat <i>(Tóth Ferenc László)</i> <i>(Szolgáltatás-e a képzés?)</i>	17
A megbízásos vibi megbecsüléséről	18
Módszersarok: kuplung a padlóg	19
Pontrendszer újratöltve <i>(Kiss István)</i> <i>(A szabadság nem perzsavásár)</i>	20
A megelőző (preventív) taktikáról – 2. <i>(Dr. Gáti György)</i>	22
A magyarországi járművezető-képzésben működő szakmai érdekképviseletek 2008-ban	23
Taneszköz-kínálat	24
Programajánló <i>(Korán Imre)</i>	24

# Kedves Olvasó!

Ön most a Tanulóvezető című oktatás-módszertani lap 2008. évi első számát olvassa. Az új, független kiadvány bemutató száma tavaly novemberben jelent meg, azóta pedig már közel négyszáz olvasó vissza is jelezte, hogy éves megrendelésével támogatja a lapot. Köszönet nekik. Nem támaszkodhatunk azonban még segítségükre, még nincsenek annyian, hogy befizetésükkel az egész évre tervezett, hatszori megjelenés költségeit biztosítsák. Idei első számunkhoz megint az elhivatott, tehetősebb támogatók, érdekképviselők, autósiskolák segítségét kértük. Így most nemcsak megrendelőink kapják a szaklapot, hanem a támogatók, az országos érdekképviselőkhez tartozó autósiskolák valamennyi oktatója is. Arra számítottunk, hogy tőlük legalább még öt-hatszáz megrendelést kapunk. A kéthavi megjelenésre tervezett Tanulóvezető ezer körüli előfizetővel életképes, ennek közel a fele már megvan! Ma, a járművezető-képzésnek még ebben a válságos helyzetében is, több mint ötezer oktató dolgozik a szakmában, teljes joggal reménykedünk abban, hogy a következő néhány hónapban elegendő lesz előfizetőink száma. Csak ez után küldjük megrendelőinknek a csekket vagy számlát, amire befizethetik, átutalhatják majd a 2008-as, egy évre szóló előfizetési díjat.

A Tanulóvezető szaklap kiadásával fontos célokat fogalmaztunk meg. Azon túl, hogy az oktatóknak korszerű módszertani segítséget nyújtunk, korrekt tájékoztatást adunk, szeretnénk folyamatosan napirenden tartani az autósiskolák és a tanulóvezetők legfontosabb ügyeit is. Változatlanul szorgalmazva, hogy az egységesen fellépő érdekképviselők határozottan, szakmai észérvekkel tárgyaljanak a hatóságokkal, hangsúlyozva, hogy az oktatás jelentős közlekedésbiztonsági tényező, és hogy ezzel mielőbb szerezzék vissza az autósiskola intézményének presztízsét. Erre most nagy szükség lenne!

Miért fordulhat elő Magyarországon, hogy a tanfolyami kötelezettség megszüntetésének őrrült ötlete, ami az egész autós-

iskola rendszert romba dönthette volna, törvényjavaslatként, egészen a parlamentig eljutott? Ott szerencsére leszavazták, de nem egészen véletlenül! (Lásd írásunkat a 3. oldalon)

Kiknek lehet érdeke, hogy Magyarországon még a teljesen képzetlen, közlekedési analfabéták is ott legyenek az utakon?

Miért van az, hogy felelős közlekedési szakemberek nem segítenek, csak – hivatkozva a piaci viszonyokra – sajnálkoznak annak láttán, hogy az autósiskolákban kevés a munka?

Lehetne pedig azon is munkálkodni, hogy jobban foglalkoztassuk az autósiskolákat és oktatóikat. Például a kategóriás alapképzés lépcsőzetes formáinak bővítésével, elrendelésével, a kezdő vezetők tanfolyamába illesztett magatartásformáló és gyakorlati tréningekkel. Azzal, hogy a buszvezetők és tehergépkocsi-vezetők EU-s rendszerű tanfolyamaira idejében felkészülhessenek, jó helyzetbe kerülhessenek a hivatásos képzésben nagy tapasztalatokkal bíró magyar autósiskolák.

Akarni kellene és lenne itt több munka, hiszen a közlekedési morál mai állapota bibliai dörgéssel szól amellett, hogy változtassunk, javítsunk a helyzeten. Kulturált, emberi módon, a példamutatás, a ráhatás, a meggyőzés eszközeivel. Ahogy az már több mint száz éve bevált, autósiskolák tanfolyamain és gyakorlatain. Nemcsak nulla toleranciával, szankciókkal, hanem közlekedésre neveléssel is lehet baleseteket csökkenteni!

*Balogh Zoltán főszerkesztő*

A Tanulóvezető című szaklap megrendelését elfogadjuk a Megrendelőlapon, postán elküldve, faxon, telefonon valamint e-mail-en is. Postacím, ahová a megrendelőt várjuk:

Tanulóvezető, 1447 Budapest, Pf. 524

Fax: 06 1 313 0845

Telefonszámaink: 06 20 966 8534 és 06 20 576 0359

E-mail cím: tanulovez@gmail.com

## MEGRENDELŐLAP A TANULÓVEZETŐ SZAKLAPHOZ (2008)

Egy példány ára: 840 Ft, éves előfizetési díja 6 x 840 = 5040 Ft.

[Kérjük, pontosan és olvashatóan töltsse ki!]

A megrendelő neve: ..... Tel.: .....

Az autósiskola vagy cég neve: .....

Postacím (irányítószám, város, utca): .....

Csekket kér ..... Ha számlát kér, adószám: .....

Számlázási cím (ha eltér a postacímtől): .....

Igényelt példányszám: ..... Dátum:.....Aláírás.....

BEKÜLDENDŐ: Tanulóvezető 1447 Budapest, Pf 524

# Baleseti helyzetkép a 2007-es adatok tükrében

Az előzetes, helyszíni adatok alapján, hazánk területén 2007-ben 20 644 személyes baleset történt, 1,6%-kal kevesebb, mint az előző évben. Ennél nagyobb mértékben 6,7%-kal csökkentek a halálos balesetek, ami 77-tel kevesebb a tavalyinál. A halálos balesetekben meghaltak száma 1303-ról 1222-re csökkent, azaz 81-gyel kevesebben veszítették életüket, mint 2006-ban. Európai összehasonlításban ezek a számok, még a csökkenés ellenére is elfogadhatatlanul magasak! Ugyanakkor 2002-től kezdődően a halálos áldozatok számában csökkenő tendencia érvényesül és a baleset-megelőzési intézkedések fokozásával fel lehet gyorsítani a folyamatot.

A 2007-ben megsérült személyek száma 27 463-ra csökkent, ez 2,0%-kal kevesebb, mint a korábbi évben. Az ittas állapotban okozott balesetek száma megközelítően azonos a tavalyival, 2750 ilyen balesetet okoztak, ami az összes baleseteknek 13,3%-a. Az elsődleges helyzetértékelés szerint, az alkoholtól befolyásolt állapotban okozott balesetek száma az

összes baleseten belül magas, veszélyességük egyértelműen indokolja a jogszabályi változásokat, illetőleg az ilyen balesetek megelőzésére irányuló intézkedések gyakoriságának fokozását.

A járművezetők baleseteinek többségét változatlanul a személy- és tehergépkocsi-vezetők okozzák. A kétkerekű járművek között a segédmotoros kerékpárvezetők baleseteinek száma növekedett, a gyalogosok 1579 esetben voltak baleset okozói. A járművezetők által okozott balesetek főbb okai változatlanul a sebesség helytelen megválasztása (5193), az elsőbbségi jog meg nem adása (4813), a szabálytalan irányváltás és kanyarodás (3440).

A 2008-as év baleset-megelőzési akciói a sebesség megfelelő betartására, a passzív biztonsági eszközök használatára, az ittas járművezetés megelőzésére, a gyermekek közlekedésszéleljeségének javítására, a gyalogosok és a kétkeréken közlekedő járművezetők szabálytartó magatartásának befolyásolására fognak irányulni.

*Kemenes Miklós*

## SZEMÉLYSÉRÜLÉSES KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI BALESETEK MEGOSZLÁSA 2007. I–XII. HÓNAP

Megyék	Balesetek száma 2007.	BALESETEK MEGOSZLÁSA								
		HALÁLÓS			SÚLYOS			KÖNNYŰ		
		2006.	2007.	Változás %	2006.	2007.	Változás %	2006.	2007.	Változás %
Budapest	3 955	91	91	0	1038	981	-5,49	3 030	2 883	-4,85
Baranya	727	57	45	-21,05	290	257	-11,38	465	425	-8,60
Bács	943	78	89	14,10	431	386	-10,44	448	468	4,46
Békés	753	39	29	-25,64	234	266	13,68	434	458	5,53
Borsod	1030	68	43	-36,76	388	382	-1,55	640	605	-5,47
Csongrád	748	62	43	-30,65	322	292	-9,32	430	413	-3,95
Fejér	945	72	42	-41,67	361	354	-1,94	498	549	10,24
Győr	942	51	55	7,84	319	353	10,66	496	534	7,66
Hajdú	1268	59	63	6,78	396	372	-6,06	787	833	5,84
Heves	471	32	25	-21,88	207	221	6,76	223	225	0,90
Komárom	634	35	38	8,57	230	214	-6,96	382	382	0
Nógrád	326	24	13	-45,83	123	87	-29,27	243	226	-7,00
Pest	2 306	128	143	11,72	770	737	-4,29	1 419	1 426	0,49
Somogy	701	38	34	-10,53	247	261	5,67	371	406	9,43
Szabolcs	1134	67	65	-2,99	398	352	-11,56	765	717	-6,27
Szolnok	757	60	65	8,33	287	269	-6,27	400	423	5,75
Tolna	476	33	29	-12,12	181	183	1,10	288	264	-8,33
Vas	599	35	42	20	178	194	8,99	349	363	4,01
Veszprém	809	53	55	3,77	271	302	11,44	451	452	0,22
Zala	607	37	40	8,11	230	245	6,52	316	322	1,90
Autópálya	513	54	47	-12,96	174	179	2,87	294	287	-2,38
<b>Összesen:</b>	<b>20 644</b>	<b>1173</b>	<b>1096</b>	<b>-6,56</b>	<b>7075</b>	<b>6887</b>	<b>-2,66</b>	<b>12 729</b>	<b>12 661</b>	<b>-0,53</b>

# Mégsem szűnik meg az elméleti oktatás!

Már 2008 február végén vagyunk, néhány gondolat erejéig mégis elevenítsük fel az elmúlt év végének legfontosabb történéseit. A kormány 2007-ben a közlekedési törvény módosítását kezdeményezte, és ennek tervezetét véleményezte a Magyar Autósiskolák Szövetsége is. Az országgyűlési betérjesztés után viszont három képviselő olyan módosító, egy negyedik pedig csatlakozó indítványt terjesztett elő, amely koncepcionálisan is eltért a tervezettől. E módosítások elfogadása esetén – az internetes gyakorlással kiváltva – megszűnt volna a járművezető tanfolyamokon a kötelező elméleti oktatás!

A MAISZ levélben és személyesen, néhány jó kapcsolattal rendelkező kolléga útján interveniált több országgyűlési képviselőnél. Aggodalmainkról írásban tájékoztattuk a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium szakállamtitkárát, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökét, az Országos Baleset-megelőzési Bizottság alelnökét, a módosító javaslatot benyújtó képviselőket, a politikai pártok több befolyásos tisztségviselőjét, továbbá a több mint 200 országgyűlési képviselőt is.

*Szakmai indokaink a következők voltak:*

A szakemberek körében már régóta ismertek azok az elemzések, amelyekből egyértelműen kiderül, hogy a közúti balesetek túlnyomó többsége nem a szabályismeretek hiányából, hanem azok alkalmazásának a hiányosságai miatt következik be. Amennyiben tehát az elméleti oktatás az informatika segítségével csupán az ismeretek átadására korlátozódik, szinte teljesen megszűnik az oktatónak a tanuló személyiségére ható, közlekedési magatartást formáló és etikai értékeket is közvetítő munkája. A színvonalasabb autósiskolák, a szabályismeret gyakorlásához jelenleg is biztosítanak internetes hozzáférési lehetőséget, használnak DVD-ket, de mindezt azért teszik, hogy éppen az oktatásra-nevelésre fordítható időt kíméljék a vizsgacélú gyakorolástól. Tény az is, hogy manapság a járművezetést oktatóknak az egyre bonyolultabb forgalmi körülmények között, átfogó közlekedésre nevelésre korlátozottan van lehetősége. Talál profánul hangzik, de a szakmában közismert a szlogen: *Kerékpározni a majmot is meg lehet tanítani, de közlekedni már nem!* Sok gyakorlással a legtöbb tanuló felkészíthető a hatósági

vizsgára, de hosszútávon megbízható járművezetőt csak nevelni lehet. Márpedig az említett képviselői javaslatok ennek a nevelésnek szűkítették volna a lehetőségeit. Különösen súlyossá vált ez a probléma, a néhány éve megjelent jogszabályi módosítás óta, amely a gépjárművezetői engedély megszerzéséhez korábban előírt általános iskolai végzettség követelményét, csupán az „írni-olvasni” tudásra mérsékelte. Ebből következően ma jelentős számú, feltehetően szerényebb intellektusú és ítélő képességű személy (a szóban forgó törvénymódosítás elfogadása esetén pedig még a tanfolyami nevelést is mellőzve!), a tesztkérdések próbaszerencse alapon történő gyakorlásával, akár még tehergépjármű-vezetői engedélyt is szerezhethet!

Úgy véljük, ellentétes hatású a közlekedési előéleti pontrendszer szigorítása és a személyiségre tartósan ható nevelés szűkítése. Ezek a javaslatok azért is különösek, mivel neves politikusok a „gyűlöletbeszéd” kapcsán nem a szigorítástól, hanem a társadalmi közgondolkodás, nevelés által való formálásától várják a változást. Talán most és itt, nem ezt a logikát kellene követni?

Határozottan kértük tehát, hogy a betérjesztők vonják vissza indítványukat, mert a törvény nem kívánatos módosítása esetén a teljes közvéleményt tájékoztatjuk ennek várható, a közlekedésbiztonságra nézve káros hatásairól.

Örömminkre szolgálhat, hogy erőfeszítéseink eredményeként három képviselő visszavonta javaslatát, a negyedikét pedig az országgyűlés elutasította. A 330:31 arányú szavazás azt igazolja, hogy a két nagy politikai párt képviselői egyaránt nélkülözhetetlennek tartják az oktató személyiségének a tanuló személyiségére közvetlenül ható nevelő munkáját.

Erkölcsei elégtétel számunkra az is, hogy levelünkre válaszolva, éppen a leszavazott képviselő frakcióvezetője, *Eörsi Mátyás* a következőket írta: „*Nem szaporítom a szót, érvelése teljesen meggyőző. Sajnálom, hogy nem korábban érkezett, felvettem volna a frakcióülésen, hogy a képviselő vonja vissza, vagy az SZDSZ ne támogassa. Végül szerencse, hogy az Országgyűlés nem támogatta a javaslatot. Kérem, a jövőben is keressen meg bizalommal, az időben érkezett felvetésekre hatékonyan fogok reagálni.*”

A közúti járművezető-képzésen túlmutató kontextusban elgondolkodtató, hogy a társadalom egészét tekintve milyen hatás várható a jogalkotás területén legutóbb született döntésektől.

A gépjármű-üzemeltetők objektív felelősségének megállapítása és az előéleti pontrendszer szigorítása rövid- és középtávon hatékonyan szolgálja majd a közlekedő emberek biztonságát. Az autópályákon működő kamerarendszer és a frekventált útvonalak egy részére időszakisosan telepített sebességmérők, még a viszonylag csekély rendőri jelenlét mellett is hoznak bizonyos eredményeket. Ugyanakkor a balesetek többségét okozó durva szabálytalanságokra, például a szabálytalan előzések észlelésére és szankcionálására a rendőrség ma fizikailag képtelen.

Igazi, hosszú távú, tartós megoldást csak prevencióval érhetünk el, amely a felnövekvő generációk folyamatos közlekedésre nevelésével lehetséges. Ezt pedig természetesen a személyiségformálás legfogékonyabb időszakában, az óvodákban és az általános iskolákban kell elkezdeni.

*Mindezek érdekében a Kulturált Közlekedésért Alapítvány 2008-ban a következőket tervezi:*

- „Közlekedésre nevelés módszertana” címmel kiadványt készített, amely az életkori sajátosságokhoz igazodva, külön fejezetekben dolgozza fel az óvodások, az általános iskolások és a járművezető-képző tanfolyamhallgatók közlekedésre nevelésének cél- és eszközrendszerét.

- „Közlekedésre nevelés – közlekedésbiztonság” címmel, az érintett állami és társadalmi szervezetek, valamint a közlekedési pedagógusok részvételével, konferenciát tart, amelynek célja a helyzet-elemzés, és a jövő útjainak meghatározása. A rendezvény fővédnökének a Magyar Köztársaság miniszterelnökét kívánják felkérni.

Az a meggyőződésünk, hogy az általános és a közlekedési morál kölcsönhatásban vannak egymással, a közlekedésre nevelés eredményei pedig kedvezően hatnak a személyiség általános, szabálytiszteelő magatartására is.

*Rajna Ervin,  
a Magyar Autósiskolák Szövetségének  
elnöke*

# A Járművezető-képző Konzorciumokról

[Konzorcium: polgárjogi társaság, ahol a részes felek, tagok – itt jellemzően, gépjárművezető-képző iskolák – egy adott cél érdekében, polgári jogi szerződésben szabályozott munkamegosztáson alapuló együttműködésben vannak. Ez lehet hosszú távú is akkor, ha az együttműködés alapjául szolgáló cél hosszú időn át fennáll.]

A három régiót is magába foglaló „Dunántúli Régiók Járművezető-képző Konzorciuma” 2006 októberében alakult meg, tizennégy tagiskolával.

*Mi motiválta a konzorcium megalakulását?*

A Dunántúlon egymástól is függetlenül, több iskola kereste, és ma is keresi a kitörési pontokat. Keresi, hogyan lehetne változtatni a jelen helyzeten, hogyan lehetne javítani és fejleszteni az általános közlekedésre nevelést, és az egyéb, ehhez kapcsolódó képzéseket. Ma ennek rendszere nagy átalakuláson megy át, óriási hatással van rá a közigazgatás korszerűsítése és átalakítása is.

Keresték, és megtalálták tehát egymást azok az iskolák, akik jelentős szellemi és anyagi, tárgyi feltételekkel rendelkeznek, illetve az adott térségben meghatározó szerepük van. Természetesen nem minden iskola csatlakozott – még ha az előbb említett feltételeknek meg is felel –, de későbbiekben ez nem kizárt. A konzorciumi forma teljesen új, még nem bejáratott, de nem is lejáratos szerveződés szakmánkban. Meghatározásából levezethető, hogy nem érdekképviseleti szervezet, de nem titkolt szándéka azon munkálkodni, hogy tevékenysége kedvező hatással legyen a szakmára, és ez a hatás kisugározzék a térség többi autósiskoláira is. A konzorcium nem akar érdekképviselet lenni, de minden érdekképviselettel és a hatósággal a legjobb kapcsolatra törekszik. Esetenként még a hatóságok és az érdekképviseletek, az autósiskolák között is összekötő kapocs kíván lenni. Adott esetben a hatóság által kihelyezni kívánt feladatokra is vállalkozik, ha az, profiljába illeszthető. Az mindenesetre nagy előny, hogy a konzorciumhoz tartozó autósiskolák megpróbálták félretenni régi valós és vélt sérelmeiket, és a kitűzött cél érdekében összefogásra törekednek. Tagjaik sorában egyaránt fellelhető a magániskola és az alapítványi iskola. Nem titkolt céljaik alapján véve gazdasági természetűek, ezek azonban jótékony hatást kell, hogy kifejtsenek a képzés színvonalára, miközben a tagok messzemenőig megtartják gazdasági függetlenségüket. Természetesen a konkrét célok sorban szerepelnek a konzorcium alapító okiratában, most csak néhányat kiragadva ezek közül:

- a gazdasági hatékonyság növelése (tárgyi eszközök használatával, személyi feltételekkel),
- a szaktanácsadás és a fejlesztések elősegítése,
- közös pályázatok (nemzeti és EU egyaránt) benyújtása, projektekben való részvétel,
- közös belső informatikai rendszer megvalósítása, összeköttetés megteremtése,

- a közlekedés biztonságának folyamatos növelése a járművezető-képzés színvonalának emelésével.

Fontos feladatunk lesz tehát a hosszú- és rövidtávú stratégiák összehangolása, az egy-egy feladatra összeállított pályázati célok összesítése.

*A konzorcium felépítése*

A védnök, mint tiszteletbeli funkció, a konzorcium tekintélyét növeli, és elismertségét megerősíti, a taggyűlés, a tagiskolák képviselőivel, az elnök, akinek választott funkciója van, és taggyűlések között képviseli a konzorciumot. Amelyik autósiskola adja az elnököt, az egyben a befogadó, koordináló (pénzügyi) iskola is. Az ügyvezető, az ügyvitel körében jogosult arra, hogy a tagokat képviselje, és gyakorlatilag a koordinálást végezze. A régiós vezetők, az adott régióban hangolják össze a konzorcium munkáját.

A három dunántúli régiót magába foglaló konzorcium székhelye Siófok, a Balaton fővárosa.

*A tagság belső viszonyai*

A tagok gazdasági erejüktől függetlenül egyenrangúak, nincsenek egymással semmilyen szempontból alá-fölérendeltségi viszonyban, minden tag szavazata egynek számít, és egyenlő. A belső

viszonyokat, illetve a működést Szervezeti és Működési Szabályzat rögzíti. A már megalakult konzorcium nem végez toborzó, vagy szervező tevékenységet, de az ország más területén segíti a kezdeményezéseket, a megalakulási szándékokat. Az sem titkolt remény, hogy a konzorcium, később országos horderejű összefogásra is képessé válik. Ha például az adott térségben meghirdetnek egy pályázatot, a konzorcium tagiskolák, nem külön-külön, hanem együtt, a konzorcium nevében pályáznak. Ezzel nem hajszojnak egymást olyan árversenybe, ami teljesíthetetlen, gazdasági és anyagi sérüléssel jár, és aminek a képzés színvonala látja kárát. Közös pályázva viszont a képzés minősége (személyi és tárgyi eszközrendszerük koncentrációja) lehet a pályázat domináns része, a minőség záloga pedig a reális ár. Mindebből természetesen profitálhatnak a konzorciumhoz nem tartozó autósiskolák is, például alvállalkozóként is bevonhatók a folyamatba!

A világ halad, a kerék forog, az út rögös, buktatókkal van tele. Kitartással, összefogással azonban előbbre juthatunk, és ez még a „Fehér könyv”-ben megfogalmazott célokat is segítheti.

*Szántó János*

## Indul a Fiatal Oktatók Klubja

*Pedagógia vagy andragógia?*

A kategóriás tanfolyamokra sokszor véletlenszerűen szerveződnek a tanulócsoporthoz, életkoruktól, tapasztalatuktól és egyéb jellemzőiktől függetlenül. Általában fiatalok jönnek, de előfordul, hogy egészen vegyes csoporttal is találkozunk. A fiatalok előnye, hogy náluk a tanulási folyamat még nem szakadt meg, de sokan közülük így gondolkodnak: „Fő, hogy menjek át a vizsgán, hiszen autót vezetni már úgy is tudok”. Az érettebb korban lévők viszont gyakran hatalmas erőfeszítéseket tesznek a sikeres elméleti vizsga érdekében, mert ha nem sikerül, azt kudarcnak, szégyennek élik meg. Nem egyszerű dolog a több szempontból is heterogén csoport oktatása, felkészítése a biztonságos közlekedésben való részvételre úgy, hogy közben mindenki képes legyen a vizsgakövetelményeknek is megfelelni.

A pedagógia vagy inkább az andragógia elvei érvényesüljenek az elméleti oktatásban?

Milyen munkát végez ma a szakoktató? Szerepe valóban csak a hatósági vizsgára való felkészítésre korlátozódna?

Tény, hogy ma is csökken a jogosítványt szerző fiatalok száma, átlagéletkoruk is egyre alacsonyabb. Talán éppen ezért lehet hangsúlyosabb a szakma felelőssége?

Ebből következik az újabb kérdés, vajon mi szakoktatók, mennyire vagyunk erre felkészültek, megfelelő eszközökkel és módszerekkel tudjuk-e továbbadni tudásunkat?

*A kérdésekre most nem válaszolunk. Beszéljük meg a Klubban!*

A fővárosban működő Gépjárművezető-képző Szakoktatók Független Szakszervezete hívja az oktatókat, akik értékes szabadidejükben is hajlandók egy-egy közös beszélgetésen részt venni, gondolatokat, módszereket cserélni a szakmáról. Találkozunk március 8-án, szombaton de. 9 órakor az Új-ATI Autósiskola Írottkövi utcai tantermében. A Fiatal Oktatók Klubja vár mindenkit, aki nem is annyira korban, inkább lélekben fiatal és nyitottnak érzi magát a szakmai eszmecserehez.

*Tamás Irén*

# Elektronikus adatgyűjtés és feldolgozás az autósiskolában

*Magyar Lajos vagyok a székszárdi székhelyű, de Tolna megye közel kétharmadán jelen lévő TIR-SULI Bt. Autósiskola tulajdonos iskolavezetője. Az iskolán belüli kutató, fejlesztő munkámról szeretnék röviden tájékoztatni, amiben természetesen benne van a szakmában eltöltött, több mint 26 éves tapasztalatom is.*

A kétezres évek elejétől folyamatosan növekvő mennyiségű papírt használunk az oktatási adminisztráció előírás szerinti végzéséhez. A kézi rögzítéssel keletkező adatokat számítógépen is nyilvántartottuk és tartjuk a mai napig is, hiszen a rendeletek, szabályzatok ezt előírják. Sok olyan dokumentum keletkezik, amelyet éveken keresztül raktározni kell, ez több mázsát tesz ki, helyigénye sem kevés. A dokumentumok előállítását a járművezető-képzés több résztvevője végzi, bizonyos adatok rögzítését még párhuzamosan is.

*Nézzünk egy példát:* vezetési karton. Honnan kapjuk az adatokat? A jelentkezési lapról átmásoljuk (ma már nagy részét gépi úton), az oktató az elvégzett órákat rögzíti az összesítőkön, majd az elszámolásért felelős vagy papíron, vagy számítógépen teszi ezt. Jön a számfejtés, amely megint más módon tartja nyilván és dolgozza fel ugyanazt az adatot. Közben még a kihirdetett, szerződés szerinti tandíj alapján a befizetéseket is figyelni kell. Ezt még leírni is sok, hát még végig is csinálni. Én most évente ezer fölötti tanulószámról, harminc körüli oktatóról beszélek.

Hasonló adminisztrációs problémák már az előző munkahelyemen is adódtak és megoldásukban is tevékenykedtem (a '70-es években Volánnál munka- és üzemszervezőként a menetlevelek elektronikus rögzítése, a '80-as évek közepén az ATI számítógépes adatfeldolgozása, Commodore 64). Autósiskolánkban 2004–2005-ben már 18 számítógép működött, projektort használtunk, saját tesztprogramunk volt, melyet elektronikus tesztkitöltő és értékelő rendszerrel egészítettünk ki. Az adatfeldolgozást 1998-tól számítógépen végezzük, 2003-tól a Softeam Kft. programját használjuk. Olyan szakemberekkel fejlesztettünk, akikre lehetett támaszkodni az új gondolatok megvalósításában is. A célt természetesen úgy határoztuk meg, hogy minimalizáljuk az emberi részvételt, a hibázási lehetőséget, ugyanakkor jóval több és pontosabb információhoz jussunk és juttassuk a tanulót és oktatót egyaránt. Erre született meg az elektronikus adatgyűjtés és feldolgozás gondolata, amelynek egy része egy „pofás” kis készülékben ölt testet, működik is, tesztelését magam végeztem, hiszen a saját gépkocsimba szereltük be.

Hogy mit is tud? – nézzük. A rendszer három fő egységre tagolható:

- az oktatás szereplőinek elektronikus adathordozóira (jelen prototípusnál chipkártyák a tanuló-, oktató-, opcionálisan vizsgabiztos-, szakfelügyelő részére),
- az oktatójárműbe szerelt mérő és adatrögzítő berendezésre,
- egy adatfeldolgozó rendszere, amely fogadja és csoportosítja a rögzített adatokat.

A működésről pár szót:

Az oktatójárműbe szerelt készülék elektronikus adathordozókat kezel, amely tartalmazza a tanuló személyes adatait, az oktatással kapcsolatos dátumokat, a vezetéssel töltött időt, a levezetett

kilométereket, olyan speciális kitételek teljesülését, mint pl. éjszakai vezetés, azonosító számokat, adatokat az oktatóról, iskoláról stb. A készülék a képzés során keletkező adatokat folyamatosan regisztrálja, mint ahogy a vizsgaeredményeket is. Minden adat egyidejűleg több helyen (az adathordozókon túl a készülék belső memóriájában is) tárolódik. Regisztrálja az oktató és más szereplők teljesítését, munkaóráit, ezzel egzakt módon alapozza meg az elszámolást. A mért és tárolt adatok több szálon is eljuthatnak az adatfeldolgozó helyekre, és mivel kezdettől fogva párhuzamosan több helyen tárolódnak (kódolt, titkosított formában) nincs lehetőség a rossz szándékú manipulációra. Ahogy a mérés és adatrögzítés befolyásolására sem, mert például a megtett táv mérése hagyományos módon, és GPS segítségével, együttesen történik.

A prototípus széria tartalmaz nyomtatóegységet, így tetszőleges adatok (teljesítések, eredmények) is nyomtathatók. A készülék opcionálisan képes online internet vagy más adatkapcsolatra, az adatok akár valós időben is feladhatók, vagy lekérdezhetőek. A beépített GPS segítségével menetadatok, és pozícióadatok is elérhetőek, kérésre rögzíthetőek. Mi a mért adatokat chipkártyák segítségével juttatjuk az autós-

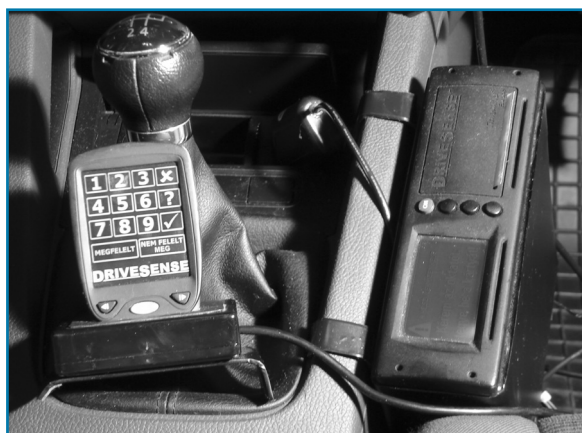
iskola adatbázisába, de biztonsági és kényelmi okból a készülék lehetőséget biztosít rádiófrekvenciás adatátvitelre is (bluetooth) az adminisztrációs számítógép, vagy például egy PDA-n futó segédprogram között. Az adatrögzítő eszközökből érkező adatok emberi beavatkozás nélkül jelennek meg az AIR-ban (Autósiskolák Információs Rendszere – Softeam program) és adják a pontos végelismétlést, ami a jó könyvvitel alapja.

## A jelen

Az évek óta tartó igényfelmérés, a fejlesztői munka, a folyamatos tesztek, és a naprakész szakmai információk megalapozták, hogy mára az itt felsoroltakat (és még sok, az oktató és az autósiskola munkáját megkönnyítő funkciót) teljesítő mérőeszközünk a gyakorlatban is működjön. És ha most valaki azt hiszi, hogy mindez az oktatóim „megfogására” készült, az nagyon téved. Erre itt nincs szükség. A vezetési kartonon rögzített átlagóraszám 40 óra körül van, az ezer fölötti tanulószámból a reklamációk száma nem éri el a tizedet. Ebből a levezetett órák számát eddig ketten reklamálták, összesen öt óráról van szó. A mintavételes utóellenőrzésnél pedig a tanulók nem is említenek ilyen problémát. Nem vagyunk olcsójánosok, a gyakorlati óradíjak 2700–3000 Ft között vannak, ebből minimum 2100 Ft-ot kapnak az oktatók. Nincsenek túlfizetve, de tesznek a tisztességes munkáért. Tanulóink több mint 60 százalékban úgy jönnek hozzánk, hogy tudják az oktató nevét is, akinél vezetni fognak.

## A jövő

Szeretnénk megtalálni a hivatalos lehetőségét annak, hogy az eszköz, ez a „pofás” kis készülék, engedélyezett formában is működjön, segítse munkánkat, természetesen a mi autósiskolánkon belül. Nem ismerjük a leendő oktató paramétereit, előírásait, és ha valaha lesz ilyen, akkor nekünk már van ebben tapasztalásunk. Akár a tisztességes oktatói munka védelme érdekében is.



# Az oktatástechnológia és oktatástechnika fontossága a korszerű gépjárművezető-képzésben

Comenius: „*Mindent az érzékek elé kell állítani, amennyire csak lehetséges: a láthatót a látás, a hallhatót a hallás, a szagolhatót a szaglás, az ízlelhetőt az ízlés, a tapinthatót a tapintás elé. Ha valamit egyszerre több érzékszervvel is tudomásul lehet venni, azt több érzéknek is fel kell kínálni.*”

Állandóan változó világunk folyamatosan és progresszíven fejlődik. A haladás különösen látványos az elektronikus készülékek, berendezések terén, a fejlesztők rohamléptekkel dolgoznak az újabb és újabb találmányok megvalósításán. Kezdetben a szórakoztatási, majd később a pedagógiai célokat szolgáló technikai eszközök terjedtek rohamosan, és mentek át gyors minőségi változásokon. A korszerűsödés, a pedagógiai munkához való alkalmazkodás napjainkban is tart és fejlődik tovább. Szinte észrevétlenül integrálódtak a tanítás-tanulás folyamatába, amelynek legfőbb bástyája a számítástechnika minden várakozást felül múló elterjedése az oktatástechnikai eszközökben, mint például a komputeres diavetítő, az írásvetítővel egybeépített folyadékkristályos display vagy az interaktív videó.

A technológia és a technika folyamatos, jövő irányába mutató változása szükségesszerűvé teszi a szolgáltatások minőségének erőteljes javítását, amelyet minden

területen, így az oktatás, képzés területén is egyre többen igényelnek. Ez törvényszerű, és nincs ez másképpen a gépjárművezető-képzés területén sem. Mozdulni kell!

*A modern, korszerű oktatástechnikai eszközök, vagy az informatika rohamos fejlődése, az internet adta megannyi lehetőség mind azt indokolja, hogy a jövő gépjárművezető nemzedékét nevelni, oktatni akaró szakembereknek „professzionális” felkészültséggel kell rendelkezniük. Ez a felkészültség minden eddiginél komplexebb tevékenységet igényel. Már nem elegendő csak a szakszerű, járművezetésre összpontosító tárgyi ismeret elsajátítása, ennél több kell. Szükséges a teljes tanítási-tanulási folyamatnak a tervezési, szervezési, irányítási, ellenőrzési és értékelési funkcióinak magabiztos birtoklása, ellenőrzés alatt tartása, a megfelelő környezet kialakítása, a képzés folyamatában használható oktatástechnikai taneszközök (információhordozók és közvetítők, média) optimális kiválasztása és alkalmazása.*

A tudás minél hatékonyabb átadásában és átvételében a különböző taneszközöknek kitüntetett szerepe van. Használatuk befolyásolja az emberi élet minőségét, így a közlekedésben résztvevőket is. A folyamatosan tökéletesedő eszközök gyarapítják a tudást, fejlesztik a tudás átadásának módszereit. Alkalmazásuk révén önállóvá válik az információk gyűjtése, rendszerezése, átadása, javul a tananyag mondanivalójának

megértése, nő a tanulók figyelme, érdeklődése. Fejlődik információ-befogadó képességük, jobban érvényesül az oktató-tanuló interakciója, amelyek jelentősen eltérhetnek a tanulók életkori sajátosságaiból adódó korlátok, és a tananyag átadásának szervezeti és munkaformái miatt. Ezért is rendkívül fontos, hogy a szakoktatók neveléstudományi alapokon nyugvó, az ember fiziológiáját, lélektanát, érzékszerveit, valamint a rendelkezésre álló legkorszerűbb technikai eszközöket hatékonyan felhasználó, egységes oktatási-nevelési módszer-alternatívákat kapjanak kézhez.

Az egységes, sok mindenre kiterjedő oktatási-nevelési módszerek kialakítása mellett teret kell, hogy kapjon a szakoktatói egyéniség érvényre juttatása, az alternatívát nyújtó pedagógiai módszerek, és az ismereteket legjobban közvetítő lehetséges információhordozók megválasztása. Az évről-évre modernebbé váló életvitel, a fiatalok tanulás melletti, az idősebbek munka melletti képzése szükségessé teszi a hagyományos – egyáltalán nem értéktelen – egyoldalú, frontális oktatói „kommunikáció” átalakítását.

A jól felépített, korszerű „oktatástechnológia és oktatástechnika” véget vethet a „vakon tanítás”-nak, amikor a képzés, értelmelési keretek nélkül, a képességek, az ismeretstruktúra, a felfogások, az érdeklődés, az igények, az önálló cselekvési és belső képességek, valamint a személyes kapcsolatok kiépítése nélkül történik.

*A gépjárművezető-képzés ma, éppen csak elindulni készül az informatika irányába, úgy, hogy még a számítástechnika adta lehetőségeket sem használta ki. E két terület – számítástechnika és informatika – már önmagában is indokoltá teszi az „oktatástechnológia és oktatástechnika” újragondolását, korszerűsítését, megújítását, függetlenül az írásvetítők, diavetítők, projektorok, digitális fényképezőgépek, epizskópok, epidiaszkópok, magnetofonok, auditív és vizuális információhordozók, navigációs berendezések, interaktív táblák és monitorok folyamatosan megújuló szerkezeteinek, bonyolult működési elveinek megismerésétől, felhasználói szintű alkalmazásától.*





A kérdés csak az, tudunk-e, akarunk-e élni a pedagógia korszerű tudományával, az éppen csak mögöttünk hagyott huszadik, és az új huszonegyedik század első éveinek, sok esetben forradalmian új oktatástechnológiai módszereivel és oktatástechnikai eszközeivel. *A számítógépek és az Internet megjelenésével megváltozott a tanítás-tanulás világa. Azt azonban senki sem gondolhatja komolyan, hogy a számítógépek helyettesíthetik az oktatókat, de azt sem, hogy az oktatók nélkülözhetik a számítógépet és az általa vezérelhető eszközöket.* A számítógépek egyre inkább helyet követelnek maguknak az oktatásban, és a jövő mindinkább a tanuló és tanulás központi irányba fordul.

Oktatóra mindig szükség lesz. A divatos szlogen, hogy „tanuljunk tanár nélkül”, nem életképes. Az szereposztás azonban változott és változik folyamatosan. Az oktatóknak meg kell barátkozniuk az új, elektronikus tanítási formákkal, a virtuális oktatással is. A hagyományos tantermi, frontális oktatás, képzés átalakulása megváltoztatja az oktató ismeretátadó szerepét, nagyobb hangsúlyt kapnak a speciális tankönyvek és az oktatástechnikai eszközök, amelyek alatt az információhordozókat és a „lejátszó” eszközöket együttesen kell érteni. Mindez új követelményeket támaszt, új módszereket követel az oktatótól és tanulótól egyaránt. Az „új” oktatónak, tanítani akarónak és tanítani tudónak, míg az „új” tanulóknak, tanulni akarónak és tanulni tudónak kell lennie, ami mindkét részről erőteljes motiváltságot feltételez.

A jövő tanítási-tanulási folyamatában a nagyobb kihívás az oktatóké, akiknek el kell sajátítani az új oktatási eljárásokat, módszereket, és meg kell tanulniuk kezelni, alkalmazni a tananyag minél jobb elsajátításához szükséges, folyamatosan fejlődő oktatástechnikai eszközöket. A technika elképesztően gyors fejlődése már sok gondot és problémát oldott meg az elmúlt

években (igaz, hátráltatta is az oktatási módszerek kialakulását, miután nem hagyott időt a „kiforrásnak”). Ma már lehetőség van az interaktivitás megteremtésére a számítógépes (processzoros) oktatásra, a különböző célú eszközök egy berendezésben való integrálására. Ma már az eddig elterjedt analóg videoképeket felváltja a digitális formátum és akár egyetlen berendezésben lejátszható valamennyi információ-típus. Sőt, mára elterjedtek a különböző hálózatok is. A világháló lehetőséget ad minden oktató számára, hogy „élő”, ellenőrzött forrásanyagokhoz jusson, a tanulóhoz pedig, lehetőséget biztosít a tananyaghoz illeszkedő plusz információk beszerzésére.

Ha tehát kimondható, hogy az internet révén az egész világ egy nagy iskolává vált (a WEB-based training révén), megreszkírozható az a kijelentés is, hogy *az egész magyar járművezető-képzés egy nagy autósiskolává válhat, amelyben oktatók és tanuló bármikor elérhetik egymást, ismeret cserélhetnek, konzultálhatnak egymással.* Egyre inkább terjedni fog a szimuláció is, amikor a valóság egy-egy lényeges részlete, epizódja mutatható be a tanulóknak.

A szimulátorok – amelyek valójában nem tartoznak szigorúan az oktatástechnikai eszközök közé – már régóta léteznek, számuk azonban kevés, elérhetőségük kisse nehézkese. Talán éppen ezért született meg a „virtuális valóság”. A VR olyan eszköz az oktatás számára, amellyel valósnak látszó, vagy eleve nem létező világ generálható, és ebben a világban éppúgy közlekedhetünk, ténykedhetünk, mint a valódi világban. Itt már nemcsak hang- és képélmény, de térélmény is kapható. Egy igazi VR szinte valamennyi érzékszervünkre hatással van. A nagy kérdés az, hol tartunk ma e téren, eléggé felkészültek vagyunk-e a befogadásra?

Egy dolgot azonban nem szabad hagyni. Azt, hogy „modernnek vélt” világunk-



ban a tanulók többé ne úgy tekintsenek az oktatóra, mint a megszerezhető tudás és információ birtokosára! Mindez azonban csak akkor kap igazi értelmet, ha megtanulunk uralkodni a számítógépek által nyújtott lehetőségeken, mielőtt még a dolgok végérvényesen visszafordíthatatlanná válnának.

Végül, ahogyan *Johannes Amos Comenius* idézetével kezdtük, zárjunk is Sárospatakon írt soráival, ajánlva szíves figyelmébe minden egyes szakoktatónak, aki ma vállalja az oktatást, a képzést és a továbbképzést, a közlekedésre nevelést.

„A tanítók jámbor, becsületes, tevékeny és szorgalmas férfiak (és nők – a szerző megj.) legyenek, nem képmutató, hanem valóban élő példái azoknak az eredményeknek, amelyekre másokat alakítaniuk kell... higgyék, hogy a méltóság magas székében ülnek, és fenséges feladat van rájuk bízva, amelynél nincs nagyobb a Nap alatt...”

Gyuris István

# A fogyatékkal élők járművezető-képzéséhez



Ma már létezik az igény, és szükség lenne „ismeretfrissítő” órákra azoknak is, akik például régen vezettek, vagy korábban olyan stresszhatás érte őket (véletlenül voltak részesei balesetnek stb.), aminek a feldolgozásához hozzáértő szakemberek segítségét kérnék. Ebbe a körbe tartozik a fogyatékkal élők speciális közlekedési képzése –és továbbképzése is. Bizony, mindannyiunknak szembe kell nézni azzal, hogy akár egy nem várt betegség, vagy éppen baleset kapcsán ebbe a helyzetbe kerülhetünk. Kihez fordulhatnak az ilyen emberek? Magyarországon alig néhány elhivatott szakember foglalkozik a kérdéssel, de ők is csak saját ismereteiket, ötleteiket felhasználva próbálnak az ügyben segíteni. Ilyen például a nyugat-dunántúli, kaposvári Horváth Járművezető-képző Iskola Kft, akik egyedülálló módon, a Siketek és Nagyothallók Országos Szövetségének győri szervezetével együttműködve, már évek óta tartanak speciális képzéseket a siketek és nagyothallók részére.

Sajnálatos az a tény is, hogy hazánkban a fogyatékkal élők emberek elméleti járművezetői képzésével kapcsolatban a 24/2005. (IV. 21.) GKM (képzési) rendelet, a 4. § (6) bekezdésében mindössze ennyit ír:

„A mozgáskorlátozott, a siket és a magyar nyelvet nem beszélő tanulót a képzés elméleti tantárgyainak foglalkozásain való részvétel alól – kérésére – az iskolavezető mentesíti. A mentesített tanulók felkészítésében a képző szerv a tanulóval kötött külön megállapodás szerint működik közre.” Ennyi. Ebből következően, azon sem csodálkozhatunk, hogy a járművezetők képzésének felügyeletét gyakorló közlekedési hatóság az ilyen tanulók részére nem is rendelkezik központi tematikával, de még ajánlásokkal sem. Ismereteink szerint a hatóságnak nincs is a fogyatékkal élők képviselőjét ellátó civil, társadalmi szervezetekkel kialakult szakmai kapcsolata. Hasonló problémákkal kell szembenéznünk a fogyatékosok gyakorlati képzésében is, hiszen a jelenlegi gazdasági- és társadalmi környezet – finoman szólva – egyáltalán nem ösztönzi például az autósiskolákat a mozgássérültek részére átalakított gépjárművekkel való oktatásra.



Bonyolultak a rendeleti előírások, továbbá az ilyen jogi követelményeket kielégítő infrastrukturális és oktatói háttérrel szinte senki nem rendelkezik Magyarországon.

Van viszont olyan segítség, mint például a követésre érdemes nemzetközi példák. Az angol Gépjárművezető Oktatók Szövetsége (DIA) 1978-ban alakult érdekvédelmi képviselő. Rendszeres kapcsolattartással, folyamatos szakmai előkészítő munkát végeznek az illetékes kormányzati szervezetekkel, képviselőt látnak el a Parlamentben, nagy szakmai tekintéllyel, elismertséggel rendelkeznek Európában és mindenütt a világon. A szakmai véleményeket összegyűjtve, összegezve készítik és formálják a mozgássérültek gépjárművezető-képzésének követelményrendszerét, feltételrendszerét. Érdekeik képviselőjéhez folyamatosan friss információkat, segítséget kapnak egyik partner szervezetük, a Queen Elizabeth's Foundation (QEF) alapítványtól is. Tevékenységük, tapasztalataik adaptálása sokat segíthetne a fogyatékosok magyarországi gépjárművezető-képzésének fejlesztésében. Ez az alapítvány nemcsak bátorítja, képessé is teszi az embereket a rokkantsággal, fogyatékosággal való együttélésre, elősegíti, hogy a társadalom is egyenrangú partnerként kezelje őket. Alapvető szolgáltatásként látják el a speciális szakmai tréningek szervezését, mint például az agyi sérültek (stroke, epilepszia stb.) rehabilitációját és mobilizálását az ismételt közlekedésbe való visszatérésre. Tanfolyamaik akkreditáltak és részét képezik az angol közlekedéshatóság szabványügyi hivatala (DSA) által meghirdetett közlekedésbiztonsági programnak. *Mi, a Q & CAR Kft. szakemberei, tavaly két alkalommal is részt vettünk ennek az alapítványnak a tájékoztató kurzusán, és a tárgyalásaink eredményeként vezetőik kinyilvánították, hogy adaptálnák ezt a speciális tréninget Magyarországra is.*

Angliában már azt is felismerték, hogy a szimulátorok például nem csak a szigorúan vett járművezető-képzésben használhatók, hanem speciális esetekben is nagyon jó szolgálatot tehetnek. Az ilyen szimulátorok fejlesztésében kiemelt szerepet tölt be többek között a University of Sunderland School laboratóriuma. Több olyan projektjük is fut, amelyek keretében szimulátorok segítségével tesztelik a gyógyszerek járművezetésre gyakorolt hatását. Orvosok segítségével dolgoznak, nagy hangsúlyt helyezve az úgynevezett „nem maradandó sérülést szenvedők” és a fogyatékkal élők rehabilitációjára. Látogatásunk alatt lehetőségünk volt megtekinteni egy éppen fejlesztés alatt álló szimulátort, egy olyan, speciális fejre szerelhető kamerát, amely infravörös technológia segítségével figyeli a szem mozgását vezetés közben. Ugyanitt bemutatottak egy szimulátorral összekötött EEG műszert is, amellyel a gépjárművezetők agyi tevékenységét lehet elemezni.

Magyarországon még hosszú utat kell bejárnunk ahhoz, hogy a gépjárművezető-képzés területén a fogyatékosok esélyegyenlősége valóban, és maradéktalanul érvényesüljön. A most ismertetett működő és jól bevált példák viszont adottak, ezek hazai adaptációját mielőbb célszerű lenne elkezdni. Még egy esély mindenkinek jár!

# Szimulátorok Angliában

A Sunderlandi Egyetemen tanulmányozhattuk az olyan kifejlesztett szimulátor technikákat, amelyek segítséget nyújtanak a gépjárművekben lévő technológia és az egyes reagálási idők csökkenése közötti kapcsolat kezeléséhez. Magyarországról egyedülként csatlakozhattunk az angol Lancashire County Council által, a közlekedésbiztonság terén meghirdetett nemzetközi „Together we can make the difference!” programhoz, és ennek keretében együttműködési megállapodást írtunk alá. Az Európa egyes részeire jellemző balesetszokás ellenére a legutolsó nemzetközi baleseti statisztika szignifikáns emelkedést mutat a nemzetközi utakon bekövetkezett halálos kimenetelű balesetek számában. Sürgős nemzeti és globális feladat itt a közlekedésbiztonság javítása, ami elsősorban az oktatás, a képzés színvonalának emelésével lehetséges. *Ehhez azonban biztosítani kell a megfelelő technikai hátteret, mégpedig az egyre fejlődő szimulátorok alkalmazásával. Ehhez szükséges a tematikák, módszerek felzárkóztatása, fontosak a többlépcsős képzési stratégiák. Ilyenek a veszélytréningek a fiatal, kezdő vezetők részére, és a halálos balesetek csökkentésére irányuló speciális gyakorlások.*

Magyarország sajnos még „gyerekcipőben jár” a vezetési szimulátorok alkalmazásában. Ennek egyrészt anyagi oka van, de a szimulátor alkalmazásához új szemlélet, világosan lefektetett célok és tematika is kell. Az Európai Unió több országában – például Angliában – ezekkel már rendelkeznek. Az ilyen képzési módszerek szükségességét és hazánkba való adaptálását az is sürgeti, hogy a szimulátorok hivatalos alkalmazása jelenleg az úgynevezett hivatásos gépkocsivezetői továbbképzés EU-s irányelveiben már megfogalmazódik. A hivatásos gépjárművezetők továbbképzésére alkalmazott szimulátorok virtuális menetdinamikai tulajdonságai pedig egyre tökéletesebbek. Kézzelfogható eredmény például, hogy az előzési útszakasz hosszát e tanítási módszer segítségével sokkal pontosabban tudják megbecsülni a gépjárművezetők, ami által az „utoléréses” balesetek száma is kimutathatóan csökken. Ugyanakkor a szimulátorok alkalmazása az alapképzésben azt a kérdést is felveti, hogy az oktatók miként fogadják az új technikát. Őket is meg kell nyerni az ügynek, hiszen a hatékonyságot ez kedvezően befolyásolja.

A Sunderland-i Egyetem kutatói alapvetően három csoportba sorolják a szimulátorokat (Low end, Medium, High end.) A csoportosítás a grafika, a hang, a járműirányítás, a mozgás, a valóság-hűség alapján történik. A Leeds-i Egyetem közlekedéstudományi intézetében található például Európa egyik csúcstechnológiát képviselő (High end) szimulátora, hozzá hasonló csak az Egyesült Államokban van. Ennek belsejében egy Jaguar X-type gépkocsiváz található, amely teljesen életszerű, benne ülve 360 fokban látható az út és a környezete, amiről hat projektor gondoskodik, és amelyek 60 fokos szögben vetítik ki a képet. A gépjármű visszapillantó tükröi egy-egy LCD monitorra vannak átalakítva, képét nagy kapacitású számítógépek adják. Tapasztalataink szerint ezek a szimulátorok meggyőzően igazolták az életszerű közlekedés teljes leképezését. Rendkívül érdekes volt a Gateshead Automotive Centre-ben található targonca szimulátor is, amellyel közel valós körülmények között lehet gyakorolni, az amúgy ezzel nem egyszerű manőverezést és áruurakodást.



*A British School of Motoring (BSM) országos hálózatában már bevált módszerként alkalmaznak a gyakorlati oktatás részeként szimulátorokat és például ezekkel a gépjárművel való elindulást lépésről-lépésre begyakoroltatják a tanulókkal. Ezek a berendezések teljes mértékben alkalmasak arra, hogy a valóságos közlekedési szituációkat a KRESZ követelményeinek teljes összehangolásával, a forgalomtól távol, biztonságos környezetben sajátítsa el a tanuló.*

Végül, együttműködési megállapodás született a Sunderland University of Sunderland School of Computing and Technology AMAP Laboratory és a mi szervezetünk a Q & CAR Kft. szakértői között. Ennek keretében közös munkával szeretnénk elérni, hogy a gépjárművezetők alap- és továbbképzéséhez használt szimulátorok műszerfal egységén az alap műszerezettség mellett – sebességmérő, fordulatszám-mérő stb. – jelenjenek meg az aktív és passzív biztonságtechnikai egységek kontroll piktogramjai is. Ezzel egyrészt tudatosítani szeretnénk a vezető és a jármű közötti „kommunikáció” fontosságát, másrészt például az ESP kontrollámpa szimulációs körülmények közötti felvillanásával szélesíthetővé válhat a bemutatható baleseti szituációk köre.

Abban reménykedünk, hogy ezeknek a fejlesztéseknek az eredményei egész Európában, így hazánkban is hozzáférhetők lesznek, és úgy az autósiskolák, mint a közúti fuvarozással foglalkozó vállalkozások számára igazolják majd a közlekedésbiztonsági előnyöket.

Molnár László–Fekete Róbert

# Integrált Információs Rendszer az autósiskolákban

A korszerű információs rendszerek alkalmazása a vállalkozások számára ma már egyértelműen a versenyképesség megteremtésének, megőrzésének stratégiai eleme. Ha ez a rendszer nem működik jól, az információáramlás nem elég gyors és hatékony, valamint az általuk nyújtott információk nem tükrözik a valóságot, akkor nem lehet figyelemmel kísérni a költségek alakulását, késik a reagálás a vevők igényeire, az innovációra. A vállalkozás hatékonyságának biztosításához elengedhetetlen követelmény tehát, hogy a számára fontos információhoz hozzá kell jutnia. Ezért minden valamire való vállalkozásnak folyamatosan korszerűsítene kell információs rendszerét, mert ez a korszerű irányítás egyik stratégiai elemévé vált. Fokozottan igaz ez egy olyan speciális vállalkozói területre, mint a gépjárművezető-képzés.

Az olyan információs rendszer működik jól, amely hozzásegíti a vállalkozást

- a belső folyamatok részfeladatainak jobb összehangolásához,
- biztosítja a tevékenységek és a felelősök (szervezeti egységek) integrációját,
- erősíti a kapcsolatot a piaci szereplőkkel (tanulók, NKH, APEH),
- az információtechnológiai folyamatok racionalizálásával,

az új technológiai lehetőségek kiaknázásával csökkenti a feldolgozási költségeket,

- a felhasználók hibáinak kiküszöbölésével biztosítja a jogszabályoknak, törvényeknek megfelelő működést.

Az ábrán az Autósiskolai Integrált Információs Rendszer (AIIR) központi szerepét az Autósiskolai Információs Rendszer (AIR) fantáziánévű ügyviteli szoftver tölti be, fogja össze moduljait. Az AIIR legfontosabb eleme pedig

az AIR adatgyűjtője, az oktaméter, amely a gazdasági elszámolásokhoz, és a teljesítmény méréséhez szolgáltat adatokat. Eddig ezeket az adatokat csak kézzel, adatrögzítési hibázással, és szándékoltt eltéréssel lehetett rögzíteni. Az oktaméter által mért adatok (1) (tanuló azonosítás, oktató azonosítás, kilométer, oktatási idő, oktatási útvonal stb.) a Time Mind Kft. mérnökeinek elképzeltése és fejlesztése szerint, nem manipulálható módon kerülnek át az AIR ügyviteli szoftverbe. Ez az ügyviteli szoftver kezeli a beérkező tanulók adatait, ezt az internetre rögzített jelentkezési lapról kapja meg (6), szintén az internetes ügyfélkapun keresztül. Természetesen csak azokat az adatokat, amelyek kezelésére a gépjárművezető-képző vállalkozás a jogszabályok szerint is jogosult. Az NKH-val még további kapcsolatok is kiépíthetők, mint például a vizsgá-

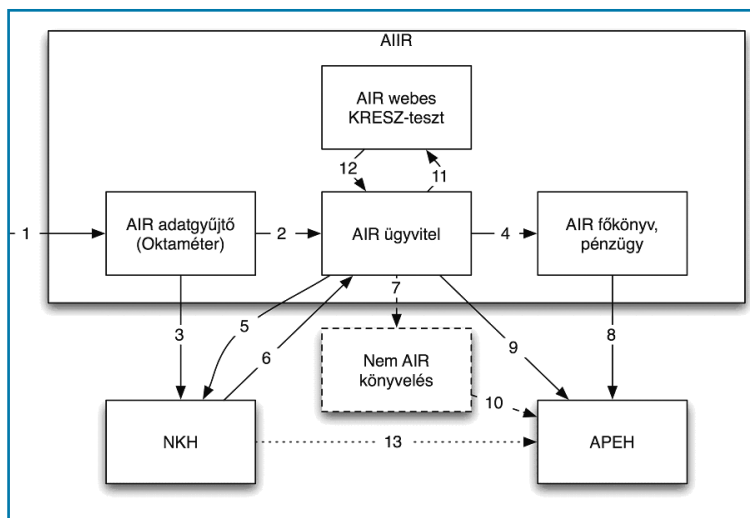
ra jelentés (6) és a vizsgajegyzőkönyvek fogadása az internetes ügyfélkapun keresztül. Az AIR ügyvitel - NKH vizsgaeredmény kapcsolat (5) tesztelése már megtörtént, bevezetése folyamatban van. Ez az ügyviteli szoftver fogadja a tanulók befizetéseit, majd az utolsó, eredményes vizsga letétele után kiállítja az „összesítő számlát”. Ezt a számlát – bár jogszabály írja elő – a legtöbb képzőszerv nem készíti el, és az APEH is csak elvétve ellenőrzi kapcsolt ellenőrzéssel. Pedig ezen kellene tételesen szerepelnie a nyújtott szolgáltatásnak, az elméleti tanfolyamdíjnak, a havi oktatási óraszámnak, a gyakorlati óradíjnak, valamint a befizetett tanulói előleg számláknak azok számlaszámával, keltezésével, összegével. Az összesítő számla végösszege így nullát kellene, hogy adjon. Az APEH ellenőrzést segítő a főkönyvi rendszeren keresztül az AIR ügyviteli szoftverből, és a könyvelésekből is bekerülnek az APEH-be a rögzített számlák, amelyeknek egyezni kell. Ehhez az adóhatóságnak nem kell adóellenőröket a helyszínre küldeni, és a számlákat tételesen ellenőrizni, ezek összefuttatása megoldható az informatikai rendszeren belül. Látható tehát, hogy az oktaméter által szolgáltatott adatok alapvetők és fontosak, mivel az oktatási adatokat az összesítő számla dolgozza fel, és ez adóügyi bizonylat, amely összevethető a pénztárgépek fekete dobozával. A tanulókkal való további kapcsolat lehetőségét

adja az AIR WEB-es KRESZ-teszt. Az ügyviteli szoftverbe felvett tanulóknak automatikusan hozzáférési jogosultságot ad (felhasználó név, jelszó párossal). Az oktatók a tanulók eredményeit, tanulmányi haladását az AIR ügyviteli szoftverben ellenőrizhetik (12), így felkészülhetnek például a kérdések leggyakrabban hibás válaszainak tisztázására az előadásokon.

Bár magam az autósiskolai információs rendszerekkel már több mint

20 éve foglalkozom, szándékosan kerültem az ehhez kapcsolódó problémákat. Az AIIR információs rendszerről már mindkét hatóság (APEH, NKH) felső vezetőivel tárgyaltam, változás várható ezen a területen is. Mindemelllett, további érdemes téma lehetne még az eddig szerzett tapasztalatok ismertetése, mindenki okulására. Mint például, hogy a felső vezetők és a tulajdonosok milyen okok miatt hátráltatják az információs rendszerek és az informatikai technológia fejlesztését, bevezetését? Vagy az olyan téma, mint a gépjárművezető-képző vállalkozások gazdasági elszámolásai a tanulók felé, ennek alapja pedig a több mint 1600 főre, az egész országra kiterjedő, egyetemi és főiskolai tanulók között végzett felmérés.

Dr. Csonka Béla György



# Gyakorló tesztlap: közlekedési ismeretek

1. Jelent-e behajtási tilalmat a legfeljebb 2500 kilogramm megengedett legnagyobb össztömegű ponyvás kistehergépkocsi számára az ilyen jelzőtábla?

- a) Igen.
- b) Csak az átmenő-forgalom esetében.
- c) Nem.



2. Adhat-e a közterület felügyelet a pénzbüntetésen felül még előéleti pontot is annak a gépkocsivezetőnek, aki járművével az ilyen útburkolati jellel megjelölt úttesten várakozik?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha a gépkocsi a gyalogosok észlelését akadályozza.
- c) Nem.



3. A járművezető növelheti-e gépkocsija sebességét közvetlenül a jelzőtábla elhagyása után?

- a) Igen.
- b) Nem.



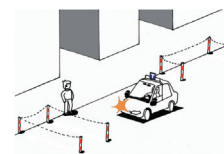
4. A szakoktató használhatja-e mobiltelefonját a gépkocsivezetés oktatása során?

- a) Igen.
- b) Legfeljebb akkor, ha azt nem kézben tartja.
- c) Nem.



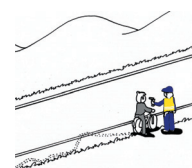
5. Lehet-e a tanulójármű vezetőjének tekinteni azt a szakoktatót, aki a járművből kiszállva megengedi tanulójának, hogy önállóan gyakorolja a rutinfeladatokat?

- a) Igen, ha a jármű közelében marad.
- b) Nem, de jogi értelemben vett felelőssége fennáll.



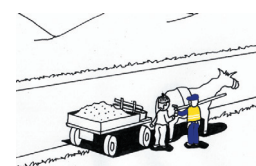
6. A kocsmából hazafelé kerékpározó embert megállítja a közúti ellenőrzést végző rendőr. Ittassága esetén milyen cselekményt valósított meg a biciklista?

- a) Szabálysértést követett el.
- b) Bűncselekményt követett el.
- c) Ha nem okozott senkinek sem kárt, az ittassága önmagában nem szankcionálható.



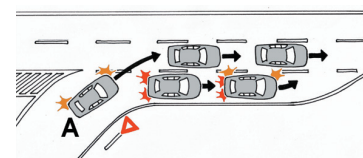
7. A lovas kocsit ittasan hajtó személynek a bírság kiszabása mellé, ad-e a jogszabály által rendelt előéleti pontot az eljáró hatóság?

- a) Igen.
- b) Nem.



8. Hogyan minősítené az „A” jelű gépkocsi vezetőjének a manőverét?

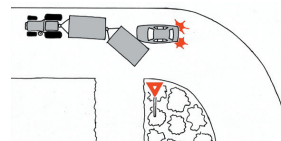
- a) Etikátlanul közlekedik, bár az adott esetben tételes szabályt nem sért.
- b) Jó a helyzetfelismerő képessége, dinamikusan, ügyesen közlekedik.
- c) Szabálysértő módon közlekedik, büntetést érdemelne.



# Gyakorló tesztlap: közlekedési ismeretek

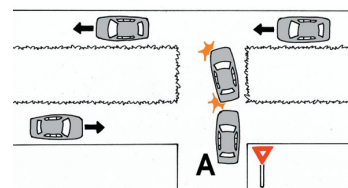
9. Az ábrán látható forgalmi helyzetben eredményesen hivatkozhat-e a két pótkocsival közlekedő mezőgazdasági vontató vezetője arra, hogy a személygépkocsi vezetőjének gyorsajtása következtében történt a baleset?

- a) Igen, mert az út kanyarulata miatt nem láthatta az eltúlzott sebességgel közeledő személygépkocsit.
- b) Nem, mert a mezőgazdasági vontató vezetőjét tábla kötelezte elsőbbségadásra, a partner továbbhaladási jogát pedig tiszteletben kell tartani a sebességétől függetlenül.



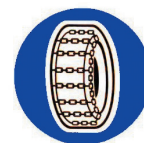
10. Az ábrázolt forgalmi helyzetben felzárkózhat-e az „A” jelű személygépkocsi az előtte megállásra kényszerült jármű mögé?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha a balról érkező gépkocsi intenzív fékezés nélkül, biztonságosan meg tud állni.
- c) Nem.



11. Melyik kerekre kell hóláncot szerelnie, ha a táblával megjelölt úton kíván továbbhaladni gépkocsijával?

- a) Az első és a hátsó tengely kerekeire egyaránt.
- b) Mindig a hátsó tengely kerekeire.
- c) Legalább a hajtott kerekeire.



12. A hideg hónapok elmúltával a téli gumiabroncsokat lecseréli. Fronthajtású gépkocsi esetén helyes-e, ha a kopottabb nyári első gumikat felcseréli a hátsókkal?

- a) Igen, mert a kopások idővel így kiegyenlítődnek.
- b) Nem, mert mindig a hátsó kerekek felelősek a kocsik stabilitásáért.



13. Mekkora bírságra számíthat az a vezető, aki a táblával jelzett városban közlekedett és a traffipax mérése szerint 70 km/h sebességgel haladt gépkocsijával?

- a) 30 ezer Ft-ra.
- b) 40 ezer Ft-ra.
- c) 60 ezer Ft-ra.



14. A megengedett legnagyobb sebesség túllépése esetén mit jelent az objektív felelősség?

- a) Az üzemben tartó mindig felelős a gyorsajtásért – bírságot kell fizetnie – még akkor is, ha más olyan személy vezette a gépkocsit, aki ezt elismeri.
- b) Az üzemben tartó és a gépkocsi tényleges vezetője közösen felelős a gyorsajtásért, így ilyen esetben mindkettőt közigazgatási bírság megfizetésére kötelezik.
- c) A gépkocsi üzemben tartója csak akkor mentesülhet a közigazgatási bírság megfizetése alól, ha bizonyíthatóan igazolni tudja, hogy a szabálysértés időpontjában a járművet kinek adta használatra.

15. Mekkora a vonatkozó rendeletben meghatározott közigazgatási bírság legnagyobb összege, amelyet egy közlekedési szabálysértésért szabhatnak ki?

- a) 150 ezer Ft.
- b) 200 ezer Ft.
- c) 300 ezer Ft.





## 16. Mi a célja a közúti közlekedési előéleti pontrendszernek?

- a) A rendszeresen szabálysértő gépkocsivezetők névjegyzékbe való gyűjtése.
- b) Az, hogy gyengítse a rendszeresen szabálytalanul közlekedők anyagi helyzetét.
- c) Az önkéntes közlekedési jogkövetés elősegítése és a biztonság javítása.



## 17. Hogyan határozzák meg az egyes bűncselekményekhez tartozó pontok számát?

- a) Az eljáró hatóság figyelembe veszi, hogy az elkövetőnek korábban volt-e közlekedési szabálysértése. Ha igen akkor, több pontot ad.
- b) A vonatkozó rendelet melléklete határozza meg a pontrendszer hatálya alá tartozó egyes bűncselekményeket és az azokhoz rendelt pontok számát.
- c) Megvizsgálják a bűncselekmény tárgyi súlyát és gyakoriságát, aminek figyelembevételével felfelé vagy lefelé kerekítenek.

## 18. A közúti közlekedési előéleti pontrendszerről szóló törvény szerint mikor vonja vissza a közlekedési igazgatóság a járművezető jogosítványát?

- a) Ha a nyilvántartott személy pontjainak a száma három éven belül eléri vagy meghaladja a 18-at.
- b) Csak akkor, ha az adott évben – január 1. és december 31. között – legalább 18 vagy ennél több pontot gyűjt össze.
- c) A kezdőnek minősülő vezető esetében akkor, ha nyilvántartott pontjainak a száma két éven belül eléri a 12-t, a többi vezető esetében pedig a 16-ot.

## 19. A közúti ellenőrzés során az alkoholszonda pozitív jelzése alapján joggal feltételezhető, hogy a gépkocsi vezetője ittas állapotban van. A jogosítvány elvételére vonatkozóan van-e mérlegelési lehetősége az intézkedő rendőrnek?

- a) Igen, minden ilyen esetben tájékozódnia kell a vezetést megelőző történésekről, mert számos tényező befolyásolhatja a szonda által jelzett eredményt.
- b) Csak meggyőző és számára elfogadható magyarázat esetén tekinthet el a vezetői engedély bevonásától.
- c) Nincs.



## 20. A vezető folytathatja-e tovább az útját egy olyan tehergépkocsival, amelynek a hidraulikus kormányserívójában az olajnyomás megszűnt, de a hidraulikaolaj nem folyt el?

- a) Igen, akár tartósan is részt vehet a közúti forgalomban, mivel a kormányberendezés továbbra is üzemképes.
- b) Fokozott óvatossággal, lehetőleg kis forgalmú úton és időszakban a legközelebbi olyan helyig, ahol a hiba elhárítható.
- c) Nem, haladéktalanul meg kell állnia, mert ilyen esetben a hiba elhárításáig a gépkocsi nem közlekedhet.

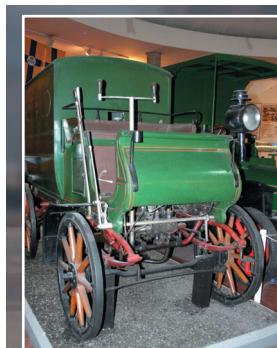


Megoldások: 1. A, 2. A, 3. A, 4. B, 5. B, 6. A, 7. A, 8. A, 9. A, 10. C, 11. C, 12. B, 13. A, 14. C, 15. C, 16. C, 17. B, 18. A, 19. C, 20. B.

(Szöveg: Virágh Sándor, rajz: Klobusitzky György)

Éppen százöt évvel annak, hogy a Magyar Posta mérnökei Peugeot-féle alvázat vásároltak Franciaországból, hogy aztán az addigi lóüzem kiváltásával hozzákezdjenek a levélkézbesítés motorizálásához. A bogránműhelyben hintószerű kocsiszekrényt építettek rá, és évtizedekig használnal üzemeltették, még tanulókosci is volt. Az 1898-as Peugeot Livraison szerencsére megmaradt nekünk, ott díszleleg a Közlekedési Múzeumban, mint a magyar gyűjtemény legrégebbi automobilja. Vezetni azonban nem lehetett egyszerű!

Az új Peugeot vezetőülésében kellemekek az első benyomásaink. Az ízlésesen finom műszerfalat puha műanyagok borítják, ami egy szempillantás alatt áttekinthető. A pedálok közel vannak egymáshoz, a kuplung magasan, de puhán fog, a gázpedált viszont mélyen helyezték el, a váltókar könnyedén, pontosan jár. Magas ülőpozíció, óriási ablakok, előre és oldalt is nagyszerű kilátással. Ez a tény, és az ideális kormányáttétel (2,9 fordulat ütközéstől-ütközésig), magabiztossá teszi a manőverezést, kellő önbizalmat adhat még a tanulóvezetőknek is. A tanpályás teszten sorba gyakoroltuk vele az összes járműkezelési feladatot, csupán hátrafelé, a széles



PEUGEOT 308

hátsó oszlop és a kicsi hátsó ablak zavart bennünket. Ezt azonban már szinte megszoktuk a többi márkánál is. Együtt kell élni a tervezési divattal, hogy a csomagtartó térfogatát magasságában növelik, az egyre keskenyedő hátsó ablak rovására. A hátrány természetesen pótolható a visszapillantó tükrök ügyes használatával.

A forgalmi vezetésben is nagyszerűen vizsgázó Peugeot 308-as rugózása francia-

san kényelemre hangolt, dízel motorja csendben jár, és hallatlanul dinamikus. A korábbi 307-est talán meghazudtolva, a 308-as egészen jó autónak ígérkezik. Az ára viszont irreálisan magas. Már az 1,4-es, benzines, komfort változat is 3,5 millió, a most próbált 1,6-os, HDi pedig 5,2 millióba kerül. Kérdés, lesz-e oktató, aki áldozna ennyit az új Peugeot-ra?

Balogh Zoltán



Mindössze egy napra kaptuk kölcsön a Volvo Hungária FE tehergépkocsiját, de annál több jó benyomást szereztünk róla. Ezt a típust 2006-ban mutatták be a svédek, azóta is nagy sikerrel szerepel a közepes, elsősorban kommunális és disztribúciós feladatok ellátó teherautók palettáján.

A 2x4, illetve 2x6-os hajtásképletű, 19

vagy 26 tonnás össztömegű jármű 240, 280, és 320 lóerős Euro4-es motorral rendelhető, bármilyen egyedi felépítménnyel és három különböző, légkondicionált fülke variációval. A kocsi sebességváltója kilencfokozatú, átkapcsolással, 5+4-es kiosztással. Hozzá a Volvo saját fejlesztésű kipufogó fékje kétfokozatú, a kormányosz-

lopról bajszkapcsolóval szabályozható. A legkülönbélebb, akár egyedi finanszírozási és állandó szervizelési megoldásokat is kínálnak ehhez a járműhöz.

A Volvo FE modern teherautót igazán könnyű vezetni. Egész egyszerűen nem hasonlítható össze azokkal a nyolc-tíz éves, vagy még annál is öregebb típusokkal, amelyek ma zömmel folyik a C és CE képzés. Bizony az ilyen Volvón tanuló jelöltnek a későbbiekben egy Kamazzal, vagy Tátrával, főleg, hogyha az a régebbi modellek közül való – és ezekből sajna még elég sok fut útjainkon – könnyen meggyűlhet a baja. A Volvo FE oktatójármű fülkéjének kiválasztásánál mi a középső méretűt javasoljuk, mert az általunk kipróbált legkisebb vezetőfülke kissé szűkösen bizonyult.

Összességében elmondható, hogy kategóriájában környezetkímélő, csendes, könnyedén vezethető, alacsony fogyasztású, a fülkéjéből nagyszerű kilátást biztosító járművet ismertünk meg a Volvo FE kipróbálása során.

Alföldy Miklós

Fotóink a Salgótarjáni és a Hofherr Albert utcai tanpályán készültek.

# Korszerű program-tervezetek a szakoktatók kreditpontos továbbképzéséhez és minősítéséhez

*Enyhén szólva is, kissé méltatlan a szakmához, hogy a szakoktatók kötelező továbbképzése általában az év utolsó két hónapjának egyetlen napjára, azon belül is a tesztlap kitöltésére korlátozódik. Az egész egy kipipálandó eseménnyé vált. Az érdekképviseltek dolga ma már az is, hogy közös ügyként kezeljék a kérdést, hiszen itt a szakoktatók, a szakma kulcsembereinek konvertálható tudásáról, a jövőről van szó. Vannak azonban már erre jó elképzelések, félig vagy teljesen kidolgozott, korszerű program-tervezetek.*

## A MIKROKAMERÁS TRÉNING

A Budapest Autósiskola Egyesület, az Allianz Hungária Vezetéstechnikai Centrum és a Majsai Autósiskola „Driver” Közlekedésbiztonsági Alapítvány még 2006-ban készült programja hároméves ciklusban működő 60–70 órás továbbképzési javaslat. Témaapokra lebontott, havi rendszerességgel tervezett, tudásfelfrissítő, tudás-kiegészítő elemekből áll, tanteremben, tanpályán és a közúti forgalomban zajlik. Az elméleti foglalkozások, és a számonkérés speciális számítógépes tanteremben, 10–15 fős kis csoportokban, a gyakorlati képzés egyénenkénti foglalkozásokon, a kategóriának megfelelő járműveken történik. A program célja a szakoktatók felkészültségének olyan szintre emelése, amely lehetőséget teremt számukra a hatékonyabb munka végzéséhez, hogy kialakuljon valós önértékelésük, és önbizalmuk emelésével elindulhasson közöttük a minőségi kiválasztódás.

A továbbképzés elméleti programjában az előadások időtartama témánként 4–8 óra. A technikai háttér átfogó és mély helyzetelemzéseket, hatékony megértést tesz lehetővé és összefogja a csoport figyelmét. A program, a folyamatos hallgatói aktivitás és érdeklődés fenntartása érdekében minden témában kötetlen beszélgetéseket is tartalmaz, és a foglalkozást vezető oktató, a szakértő szerepét is betölti. E képzési szakaszok kifejezetten alkalmasak a módszertani elemek megbeszélésére és átadására.

A továbbképzés gyakorlati része tanpályás feladatok, veszélyhelyzetek szimulálásából és forgalmi vezetési gyakorlatból áll. Ez utóbbinak érdekes és izgalmas része az úgynevezett mikrokamerás tréning. Ehhez a technikai rendszer minden járműkategóriába öt perc alatt telepíthető, elhelyezése nem befolyásolja a járművezetési tevékenységet, stabil rögzítettsége nem jelent balesetveszélyt. A kamerákkal rögzítendő anyag kb. öt-tíz mintavételt jelent a különféle közlekedési manőverek végrehajtásáról. A mintavételek számát, a továbbképzést végző tanár dönti el annak alapján, hogy az egyes manőverek mennyire jellemzőek a szakoktató vezetési tevékenységére. Mintavétel lehet a sávváltásról, az előzésről, a kereszteződés megközelítéséről, a megállási és követési távolságokról, a szabálysértési és veszélyhelyzetekről. A vizszacsatolásban a tanár a meghatározó pillanatokot a laptop képernyőjén visszajátssza, és az elért eredmények alapján teljes körű elemzés és értékelés készül. A szakoktató tehát tükröt tartva önmaga elé, szembesül esetleges hibáival, felismerve pedig képessé válik ezek kijavítására. A továbbképzési programot teljesítő szakoktatók az összes elért eredmény alapján Megfelelő, Bronz, Ezüst és Arany fokozatú szakmai minősítést kapnak. (Forrás: [www.bpae.hu](http://www.bpae.hu))

## LEHETSÉGES KÖVETELMÉNYRENDSZER A SZAKOKTATÓK KREDITPONTOS TOVÁBBKÉPZÉSÉHEZ

A gépjárművezető-képző szakoktató képesítése, pedagógiai-andragógiai viselkedése ma a legkevésbé feltárt területe szakmánknak. Szükség lenne olyan oktatási, képzési rendszer felépítésére, amelyből már működtetése közben előhívhatóak lennének az elemezhető, kutatható adatok.

Az OKJ-s képzésbe a szakoktató-képzés nem került be, de részt vehetne az akkreditált képzésben, ahol van mesterképzés, pedagógiai-andragógiai ismeretfelújító tanfolyam, és konfliktuskezelő tréning. Ezekkel a képzésekkel az eddig meg nem fogalmazott kompetenciáit is növelhetné a szakoktató.

Az akkreditált, munkahelyi, vagy más képzésekben lehetővé válna a szakoktató számára az egész élethosszig tartó tanulás, ezt be lehetne sorolni a más szakmák felé mutató képzésekbe, továbbá a szakmai egyetértéssel kialakított kreditrendszerű képzésekbe is.

Megjelenhetne a szakoktatók képzése az egyetemi, főiskolai képzésben is, mint alapképzés. A kreditrendszer működtetése érdekében itt kidolgozható lenne a formális képzés moduljainak elfogadása, és a tanulás elismerése a gyakorlati évek, vagy vizsga letételével.

*A szakoktató ma küzd, és nagy elvárásoknak kell megfelelnie. Oktasson, tartsa be a hatósági képzésben kötelező előírásokat, legyen vállalkozó. Küzd saját magával, a konkurenciával, a környezetével, és ebben nem segít neki még érdekvédelmi szervezete sem, hogy legalább strukturálja problémáit, hogy azokat könnyebben megoldaná.*

A szakoktató szakmai kompetenciái a következők lehetnek: a felnőttoktatás (az úrvezetőtől a hivatásos gépkocsivezetőig), mint célzott rétegek oktatásának ismerete, a gazdasági összefüggés-rendszerek, különös tekintettel a Magyarországon még mindig újnak számító marketing és minőségirányítási ismeretekre.

*Személyes kompetenciák lehetnek:* az elkötelezettség, az elhivatottság, a megbízhatóság, a stressztűrő-képesség, a gyakorlatias feladatértelmezés, a magas fokú moralitás.

*Társas kompetenciák:* a csapatmunkában való alkalmasság, a kapcsolatteremtő képesség, a konfliktusmegoldó, -kezelő készség, az empatikus készség.

*Módszertani kompetenciák:* logikus gondolkodás, következtető képesség, nyitott hozzáállás, módszeres munkavégzés, rendszerező képesség.

A szakoktató legyen képes a hatékony tanulásra, team munkában az aktív részvételre, az akkreditáció elkészítésére a gép-

Folytatás a 16. oldalon

# Korszerű program-tervezetek a szakoktatók továbbképzéséhez és minősítéséhez

Folytatás a 15. oldalról

járművezető-képzés területén, a számítógép felhasználói szintű használatára. Ismerje a pedagógia, a neveléstudomány, a kutatás-módszertan alkalmazott módszereit. Legyen képes hatékony gazdálkodással, eredményesen működtetni egy autósiskolát. Ismerje a felnőttképzés fogalomrendszerét és pszichológiai sajátosságait, különös tekintettel az autósiskolák célzott rétegeire. Ismerje továbbá az EU felnőttképzési közlekedési politikáját

*A szakoktató mesterképzésének egy még kidolgozatlan, de gondolatébresztő fikciója:*

Figyelembe véve az egész életen át tartó tanulást, a gépjárművezető-szakoktatók számára olyan képzés válik szükségesé, amellyel csökkenthető a lemaradás az EU-ban kitűzött céloktól is. Ezt a képzést mi szakoktatás mesterfokon képzésnek neveztük, elsősorban a pedagógiai készségek, másodsorban a szakmai-gyakorlati készségek, harmadsorban a vállalkozói ismereteket fejlesztését tűzve ki célul.

*Ennek módszere:* előadás, tréning, gyakorlati képzés, megjelenést igénylő óraszámokkal, és otthoni tanulással, az e-learning igénybe vételével, a kurzus végén a vizsgaremek vagy mester munkának nevezett mű elkészítésével. A képzés vizsgával zárul, amelyet a közlekedési hatóság, a kamara, és az érdekképviseleti szervezetek erre hivatott, kijelölt személyei igazolnak, tesznek hitelessé. A képzés elvégzéséről bizonyítványt adunk.

*A képzés óraszámai:* a megjelenést igénylő órák száma 120, gyakorlati képzés 40, felkészülés gyakorlati vizsgákra, gyakorlati hospitálás 60, önálló felkészülés házi vizsgára az e-learning igénybe vételével 160, összesen tehát 380 óra.

*Az előadások módszertani tartalma (az otthoni felkészülést követően):* esettanulmányok feldolgozása, szóbeli konzultáció, házi feladatok kiértékelése, az otthonra kapott feladatok adaptálása, teszt.

*A tréningek tartalma:* kommunikáció, önismeret, konfliktuskezelés, problémamegoldás, ügyfél-tanulókapszolat, közlekedési magatartásformálás, technikai kezelés, csúszóstréning, kockázatvállalás.

*A gyakorlati készségek tartalma:* biztonsági üzemeltetés, volán mögött töltött idő (jobb egyes ülésben), szimulátorok ismerete.

*A képzés tantárgyai:* pedagógia-andragógia, konfliktuskezelés, andragógia pszichológiája, LLL (élethosszig tartó tanulás), oktatástechnikai eszközök ismerete, oktatása, e-learning, Internet (Power Point, Word, hálózatok stb.)

*Szakmai ismeretek:* jogszabályi ismeretek, munkaügyi ismeretek, KRESZ-elmélet, szerkezeti- és műszaki ismeretek, vezetéstudomány, biztonsági üzemeltetés.

*Gyakorlati képzés:* járműkategóriánként zárt pályás képzések, (csúszós tréning stb.), képzés a forgalomban.

*Vállalkozói ismeretek:* mikro-makrogazdasági ismeretek, marketing, reklám, pénzügytan, számviteli ismeretek, piackutatás, szervezetfejlesztés, döntéstudomány.

A mestermunka, a vizsgaremek készítése, amely a szóbeli vizsgán megvédendő.

*További követelmények:* 20–30 oldalas dolgozat, amely címét, tartalmát tekintve tartalmazza az oktatott, és tanult anyagot.

*E-learning:* portál (informatikai forrás-kiszolgáló: hírlevél, fórum, reklám stb.) keretrendszerek alkalmazása, információ-technikai menedzsment, digitális tananyagok alkalmazása.

Bári István–Szügyi Görgy  
(Forrás: [www.kiskun.autosiskola.hu](http://www.kiskun.autosiskola.hu))

## TERVEZET, A SZAKOKTATÓK ÉS A MESTEROKTATÓK KREDITPONTOS TOVÁBBKÉPZÉSÉHEZ

### SZAKOKTATÓK

A magyarországi szakoktatók kreditpont értékű előadásainak szervezésére csak továbbképzési engedéllyel rendelkező, országos illetékességű érdekképviseleti szerv vagy szakmai kamara legyen jogosult. Az előadókat olyan szakemberek köréből kell kiválasztani, akik végzettségük, az adott témában való tájékozottságuk, gyakorlatuk, a korábbi hasonló jellegű tevékenységük pozitív megítélése alapján erre a legalkalmasabbak. Az előadó tanárok fordítsanak külön figyelmet arra, hogy a foglalkozásokon ne a problémák keresése, hanem azok megoldása, a szakmai igényesség, a minőség legyen a fontos. Az előadók járjanak elől a személyes példamutatásban.

Az egységes követelmények megtartása érdekében, a számítógépes számonkérés ne legyen megengedett. Ámbár miért ne? Ha, szakember birkózzon meg vele, és legalább egyszer élje át azt, amit a tanulói is átélnek a vizsgán. *A tesztlapokat a Magyar Gépjárművezető-képzők Érdekképviseleteinek Országos Tanácsa, a MAGOT biztosítsa, térítés ellenében.* A számonkérésre a továbbképzést szervező, országos illetékességű szakmai érdekképviseleti szerv vagy szakmai kamara képviselője csak olyan elméleti és gyakorlati vizsgabiztosi képesítéssel rendelkező vizsgabiztosokat kérhet fel, akik szerepelnek a területi vagy országos névjegyzékben. A vizsgabiztosok díjazásáról a szervező gondoskodik. A résztvevők sikertelen szereplése esetén az ismételt számonkérésre legkorábban 5 nap elteltével kerülhet sor, és ezeket a személyeket „ismételt” megjegyzésű jegyzőkönyvre kell felvezetni (maximum két pótvizsga engedélyezett egy adott évben).

*Az ellenőrizhetőség érdekében a továbbképzést be kell jelenteni a MAGOT-nak. Az előadások kreditpontjainak számát ugyancsak a MAGOT határozza meg, és nyilvántartást vezet az oktatók által szerzett pontokról.* Feladata továbbá az éves számonkéréshez szükséges tennivalók meghatározása, valamint a tesztlapok biztosítása.

Az oktatók és iskolavezetők által begyűjtött pontokat és a számonkérés eredményét – akik az adott évben valamelyik szakmai névsorban szerepelnek – a MAGOT az interneten is közzéteszi.

Az NKH az elfogadott pontrendszer és a vizsgaeredmények alapján adja ki az adott évre szóló oktatói igazolást.

Ponthatárok: három év átlagában 30 kreditpontot kell elérni. Az igazolást az adott évben megszerzett 7 kreditpont után

ki kell adni. A harmadik év végén csak akkor maradhat a névsorban valaki, ha igazoltan megszerzett 30 ponttal rendelkezik.

A kreditpontokat érő előadások szervezésére olyan érdeképviselet jogosult, aki a továbbképzések szervezésére és lebonyolítására az NKH által kiadott engedéllyel rendelkezik.

A tervezett előadások felépítési tervét, az előadók névsorát, az előadás célját, előzőleg meg kell küldeni a MAGOT szervezetének, ahol meghatározzák az előadásra adható kreditpontok számát is. Az előadások kezdete előtt 14 nappal tájékoztatást kell küldeni az előadás helyéről és időpontjáról ugyancsak a MAGOT erre kijelölt ügyintézőjének. A szervezőnek a számonkéréshez szükséges tesztlapokat 10 nappal a vizsga előtt, nyomtatványon kell igényelnie. A tesztlapokat felvevő (szállító) személyt a továbbképzés szervezője bízta meg, aki felelős a sértetlen borítékban való szállításáért, annak hiánytalan leadásáért.

### MESTEROKTATÓK

Mesteroktató jelölt lehet az a személy, aki megszerzi a 3 évben aktuális kreditpontok 150 százalékát, és az adott városban dolgozó oktatók, iskolavezetők, vizsgabiztosok és szakfelügyelők nem emelnek ellene bizonyítható szakmai, erkölcsi kifogást.

*Mesteroktató lehet az a jelölt, aki a mesteroktató képzésen részt vett (előkészítése folyamatban) és a képzést követő megméretetése az adott év engedélyezett létszámához viszonyítva, a megfelelő helyen végzett.* Ez tehát verseny!

A mesteroktatói címet évente meg kell védeni.

A legjobban teljesítő elméleti és gyakorlati mesteroktatók 80 százaléka a következő évben is viselheti a mesteroktatói címet, ha teljesíti az évente előírt kreditpont érték 150 százalékát.

A leggyengébben teljesítő mesteroktatók csak egy évig maradhatnak mesteroktatók, ez után, újra indulniuk kell a mesteroktatói címért.

A mesteroktató kiváltságai – mint lehetőségek:

A gyakorlati mesteroktátónak ne legyen szükséges tanulóját járműkezelési vagy rutin hatósági vizsgára vinni, minősítheti saját maga is, előzetes bejelentés alapján. A járműkezelési minősítésről készült jegyzőkönyvet a vizsga napján leadja az NKH vizsgabizottságára.

*Csak mesteroktató végezhesse a szakoktató jelöltek hospitálási és tanítási gyakorlatait.*

Várható hatások:

Az általunk vázolt és elképzelt kreditpontos rendszerben az oktatók éves továbbképzése célirányosan igazodna a mindenkori szakmai, tanulói és oktatói igényekhez.

A mesteroktatói cím megszerzésének lehetőségével az oktatók önként, és több kreditpontot érő, tartalmas előadáson venni majd részt, mint a jelenlegi gyakorlatban.

Az oktatók elsősorban azokra az előadásokra mennek majd el, amelyek az adott évben a legjobban segítik, hatékonyabbá teszik szakmai munkájukat (kétkerekű, B, C, KRESZ, Szü, Bű stb.).

Végül, a több és színvonalasabb előadáson való részvétel hosszútávon képzettebb, felkészültebb szakoktatókat eredményezhet.

*A tervezetet készítette Varga József és Cs. Molnár László, megvitatta az Autósiskolák Szakmai Érdekegyeztető Fóruma Országos Egyesület (SZÉF) tagsága. (Forrás: www.aszef.hu)*

## Tisztázzuk a fogalmakat!

Szolgáltatás-e a járművezető-képzés? Nem!

Szolgáltató intézmény-e az autósiskola? Nem!

Lehetnek-e szolgáltatásai az autósiskolának? Igen!

Nem ellentmondásos ez? Nem!

Bizony sokszor vitázunk ezen, miközben talán nem is tudjuk, hogy mi az, amin vitázunk. Először tisztázni kellene a szolgáltatás fogalmát, és annak alapján eldönteni a kérdést.

A szolgáltatás fogalmát inkább az igénybe vevő oldalról célszerű megközelíteni. Szolgáltatás például a cipész munkája, a kereskedő munkája, a távfűtő tevékenysége, ami önkéntes alapon vehető igénybe. Lényeges, hogy a szolgáltatás azonnali tehermentesítő tevékenység! Független az igénybe vevőnek a szolgáltatás időtartama alatti tevékenységétől (kivéve, ha ez a tevékenység a szolgáltatás meghúzására irányul, de akkor már nem igénybe vevő!)

A képzés, illetve a képzés részét alkotó oktatás tehát nem lehet szolgáltatás, ha elfogadjuk a szolgáltatás „azonnali tehermentesítő” funkcióját. Ha ugyanis valaki azt vállalja, hogy valamilyen oktatásban vesz részt, akkor normális körülmények között éppen, hogy terhet vállal. Az a tény pedig, hogy „független az igénybe vevőnek a szolgáltatás tartama alatti tevékenységétől” arra figyelmeztet, hogy a szolgáltatás garanciális dolog. A tanítás-tanulás folyamata viszont kettőn áll, tehát a tanítást végző oldalról nem lehet garanciális. A szolgáltatásnak sokszor még személyes kapcsolatra sincs szüksége. Gondoljunk a Távfűtő Művek melegvíz-szolgáltatására, amivel teljes mértékben elégedettek lehetünk a nélkül is, hogy a szolgáltató egyetlen munkatársát ismernénk. A tanítás-tanulás folyamata, esetünkben a képzés, a közlekedési nevelés viszont személyes kapcsolatok nélkül elképzelhetetlen.

Ugyanakkor természetes, hogy lehetnek szolgáltatásai egy gépjárművezetést oktató, vállalkozó képzőszervnek. Ha például pótféket készítünk, jegyzetet, tankönyvet írunk és árulunk, ügyfeleket világosítunk fel, akkor ez szolgáltatás a javából. Az ilyen szolgáltatásaink körének bővítésével tovább motiválhatjuk a gépkocsivezetés tanulását. Szolgáltatás az is, hogy az oktató a tanulójárművel a megbeszélte időre és a megbeszélte helyre elmegy a tanulóért, illetve a foglalkozás után a megbeszélte helyen (munkahely, otthon közelében) teszi le. Ezt is tehetjük a képzés keretében, de ez természetesen nem oktatás, hanem szolgáltatás. A képzés tehát nem szolgáltatás, de a szolgáltatásnak helye van a képzésben. Ugyanígy folytathatnánk a kérdés körülfutását, például az autósiskola továbbképzési tevékenységével. Maga a továbbképzési lehetőség természetesen szolgáltatás, de a továbbképzésen végzett tanítás már megint nem az. Végül egy zárógondolat: a minőségi képzésben benne van a szolgáltatás, de a képzés folyamata soha sem lehet szolgáltatás!

Tóth Ferenc László

# A megbízásos vibi „megbecsülése”

Mint a Nemzeti Közlekedési Hatóság megbízásos vizsgabiztosának, a 2006. november és decemberi havi teljesítem után járó díjazást 2007. február első hetében utalták át számomra. Szerintem, tiszteséges eljárás esetén az ebből keletkezett kárt illet volna megtéríteni, de még egy mentegetődzésre, elnézésre sem futotta a hatóság részéről, sőt tájékoztatást sem kaptunk a késlekedés okáról. A 2007. évi kifizetések három alkalommal történtek meg pontosan, a többi esetben mindig a teljesítést követő hónap 20-ika után utalták át a pénzt. Az október havi bért például december első hetében, több mint egy hónapos késéssel fizették. Ez karácsony előtt, személy szerint engem kellemtlenül érintett. Gondolom, aki erről tehet, annak időben a számlájára került a fizetés.

Amikor már másfél hónapja nem kaptunk fizetést (még 2007 januárjában), egy főosztályvezető közvetítésével kértük az NKH elnökét problémáink orvoslására. Ezt követően már február elején kifizették az elmaradt megbízási díjakat, de úgy gondoljuk, helytelen lenne ilyen ügyes bajos dolgainkkal minden esetben az elnököt megkeresni. A régiós igazgatóval már nem volt ilyen szerencsénk. Egy értekezleten közölte a jelenlévőkkel, hogy a szerződéssel foglalkoztatottak nem tartoznak a hatósághoz, nem kötelező itt dolgozni, lehet máshol is! Meglehető volt ez a kijelentés, hisz a fővárosban, a járművezetők vizsgáztatásának nagyobbik részét, mintegy 70%-át, a szerződéses vizsgabiztosok végzik. Amúgy pedig ellentmond az NKH elnökének egy nyilatkozatában elhangzottakkal is, miszerint „keressük a lehetőségét, hogy nagyobb számban foglalkoztassunk szerződéses jogviszonyban, például vizsgabiztosokat.” A megbízási díjakat 2003

szeptemberében rendezték utoljára, ami – az infláció ellenére – napjainkig nem változott. Igaz, 2007 szeptemberétől 40 forinttal „emelték” az óradíjat, valójában azonban csökkentették! Oly módon, hogy a munkakezdés előtti kötelező felkészülési időt, az ebédidőt és a jegyzőkönyvek leadására fordított időt már nem fizetik ki. Úgynevezett „B” egyenértékben számolnak, ez 950 Ft/50 perc óradíjat jelent. A visszamondott vizsgák által keletkezett időhözag így a vizsgabiztos vesztesége. Több ilyen „lyuk” esetében az elért kereset még 900 Ft-nál is kevesebb bruttó órabért eredményezhet, ami a levonások után, hozzávetőleg nettó 500 Ft/óra díjazást jelent.

Utazási költségtérítésre csak ígéret van, fizetés nincs! Saját költségre használom az autót. Van persze olyan vélemény, hogy nem kötelező gépkocsival munkába járni, de a jellemzően vidéki vizsgahelyekre, amelyek tömegközlekedéssel alig közelíthetők meg, kényszerűségből mégis használom az autót.

Az úgynevezett „táskaszállítás” nincs fizetve! Az viszont tény, hogy a jegyzőkönyveket a fővárosi irodából kiviszi a vizsgahelyszínre az úgynevezett „pirosponos” (vizsgabiztos) majd visszazalítja a „zöldponos” és ezt a nem egészen vizsgáztatósi munkát, mindenki a saját idejében és saját költségén végzi. Véleményem szerint ennek van egy idő- és költség vonzata, amit senki nem hajlandó tudomásul venni.

A tavalyi forró nyáron, amikor a médiából sem lehetett mást hallani, mint azt, hogy a kánikulai hőségben milyen kötelezettségei vannak a munkáltatónak, a kutya sem törődött velünk. Valószínűleg fárasztó lett volna egy derogált pár karton lehűtött

ásványvizet a vizsgapályákra kiszállítani. Elképzelhető, hogy a klimatizált irodákban nem lehetett úgy érzékelni a hőséget, de az is lehet, hogy nem jutott rá pénz, kellett talán reprezentációra. Persze nem is azon a pár forinton múlik, mert mindenki megvette magának a vizet, itt a munkáltató kötelessége, a hozzáállás, a tisztesség, a segíteni akarás hiányzott.

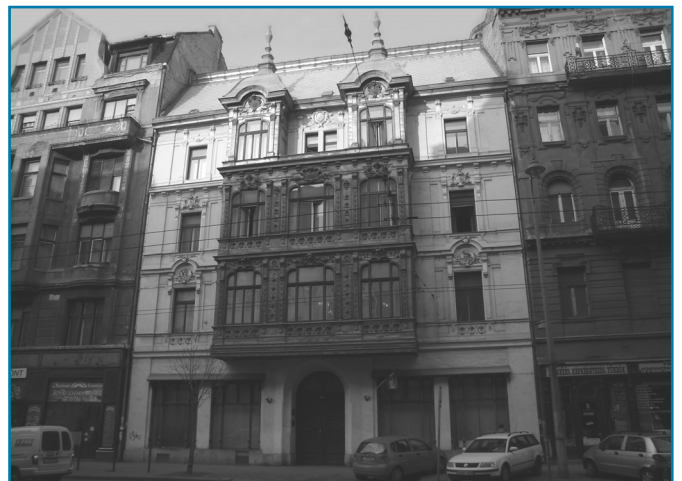
Visszatérve még az anyagiakhoz. Létezik egy dokumentum, amit úgy hívnak, hogy a Magyar Köztársaság Alkotmánya. Nehezen hihető, hogy akik a megbízási díj összegét megállapították, ne ismernék, és ne hallottak volna róla. Ez a mindenkire nézve kötelező érvényű dokumentum ugyanis leírja azt az egyszerű igazságot, hogy „egyenlő munkáért egyenlő bért” kell kifizetni. A szerződéses vizsgabiztosok díjazása pedig ma, a főállású kollegáikéhoz viszonyítva kb. 50%-os! Már az Alkotmányt sem kell betartani?

A vezetőknek meg sem fordul az agyában, hogy ez az alacsony díjazás hová vezethet? Erősíti a vizsgázók között az olyan híreket, ami például a Metro újság tavaly decemberi számában volt olvasható: „Minden egyes vizsgánál meg van a kenőpénz tarifája határozva”. Természetesen erről az a véleményem, hogy a vizsgáztatás nem összekeverendő a borralalós foglalkozásokkal, és az idézett megoldáshoz gyomor is kell! Az viszont várható, hogy a vizsgabiztosok ilyen feltételek mellett sokan el fogják hagyni a pályát, bár a régiós igazgató hozzáállása szerint nem baj, mert „akinek ez nem tetszik, elmehet máshova dolgozni”.

*Megebízásos vizsgabiztos vagyok, írásomnak minden szaváért felelősséget vállalok, de nem adom hozzá a nevem, nem írom alá, mert féltem az állásom!*



A fővárosban, az egykori Ipoly utcai Műszaki Minősítő Állomás helyén épült fel a közlekedési hatóság új, modern székháza, hogy megszűnjön végre a hivatal szét-szórtsága. Az akkor még Közlekedési Főfelügyelet két és félmilliárd forintos beruházása megvalósult, de sorsáról időközben másként döntöttek. Az épület bejáratánál most ez a felirat olvasható: Global Szolgáltató Központ.



A nyolcadik kerületi Baross utca 76-os számú patinás, bádortornyos ház már a múlt század harmincas éveiben helyet adott a Magyar Teherfuvarozók Országos Szövetkezetének, a MATEOSZ-nak. Az ötvenes évektől a KPM ATI székháza volt, majd 1983-ban jogutódként a közlekedési hatóság örökölte és 1994-ben több mint százmilliós költséggel felújította. Valószínűleg már ennek az épületnek a sorsáról is döntöttek, mert úgy hallottuk, hamarosan költözik a hivatal...

A gyakorlati oktató foglalkozásával jár, hogy a tanuló kocsiiban a legmegfelelőbb kifejezést kell választania, no és az se baj, ha van hozzá egy kis jókedv is!

– *Semmi ok az izgalomra! Az első órán csak egyenesen megyünk, és csak azt gyakoroljuk, amire éppen szükség lesz.*

Nekem az első legfontosabb kifejezésem a helycsere után, hogy kuplung a padlóig, majd hallható gázt keresünk. Tartani a gázt, és addig engedjük fölfelé a kuplungot, amíg az autó moccanni kezd.

– *Itt tartani a ballábat, legalább két méterrel át, majd bal láb a padlóra.*

A második fokozat kapcsolására nekem jól bejött, hogy a kart határozottan befelé és lefelé, a harmadiknál lazán nyitott tenyérrel előre, a negyedik fokozatnál pedig a három ujjal hátra. Természetesen nem minden tanulóval lehet mindjárt a negyedik fokozatban haladni, nem biztos, hogy jól tartja a sebességet, és csak kóvályog.

– *Balra szedje a kormányt! Balra! Hát melyik a bal keze? Honnan is tudná a szerencsétlen tanuló, hisz meg van vele a világ fordulva, épp még a feje tetején nincs?*

Szerintem a kormányt a szegély felé ajánlatos szedni!

Megálláskor nálam az a legjobb kifejezés, hogy lágyan fékezzen!

Az első óra után pedig elég veszélyes dolog átfogó értékelést adni a tanuló munkájáról. A jót mondjam? A rosszat? Milyen alapon? Talán jobb így:

– *Jó volt vezetni?*

– *Ugye már nem fél? Válgék kedves egészségére!*

Ha van rá okunk, dicsérjük! Amikor azt mondjuk a tanulóknak, hogy szépen kanyarodott balra nagy ívben, megdicsértük, ha pedig úgy mondjuk, hogy ez a balra kanyar „művészi” volt, mintha két napig egyfolytában dicsértük volna! A szavak érzelmeket is takarnak.

Finommenet. Tehát a gáz állandó, és amikor moccan az autó, tartani a kuplungot. Ha bentebb nyomom, lassul az autó, ha fentebb engedem, gyorsul.

Mit is csinálunk most? Szétválasztjuk a motort a kerekektől, majd összekapcsoljuk a motort a kerekekkel.

Ha előre menetben már megy a csúsztatott kuplung, jöhet a hátramenetben való gyakorlás. Ehhez nekem mindig bejött a szlalom gyakorlat. A bója felé és a

szegély felé kormányozunk, ahová éppen nézünk!

Az oktatásnak ebben a szakaszában még nem célszerű engedni, hogy hátramenetben előre is nézzen a tanuló, mert ez megzavarja és késleltetjük a helyes irányba való kormányzás megtanulását. Később azonban nagyon fontos a figyelmeztetés: tartsa figyelemmel a kocsi orrát is!

Gyengébb tanulóknál lényeges lehet az ilyenfajta megfogalmazás is: ha nem akarom, hogy a kocsi orra a bójának ütközzön, akkor a bója felé kormányzok. Lehet, hogy „dedós” módszer a következő is, de rá kellett jönnöm: nemcsak balra-jobbra, hanem lefelé az irányjelzőt és felfelé az irányjelzőt, amit sokszor legalább annyit kell mondani, gyakoroltatni, mint a kanyarodás előtti egyéb műveleteket.

Vannak tanulóvezetők, akik örömmel és hangosan diktálnak maguknak. Például a jobbra kanyarodáskor így: akkor tükör, irányjelző felfelé és most már tényleg jobbra kanyarodom, fék, majd kuplung padlóig, második, kuplung fogáspontig, fékről át a gázra, finoman gáz, bal láb padlóra!

A szép megálláshoz aprólékosan és pontosan is kell fogalmazni az oktatóknak: fékezzük az autót, amikor még épp-hogy gurul, akkor kuplung padlóig, tovább fékezzünk, és most lazítsunk a féken. Sokszor bizony hosszú időbe telik, mire ezek „megérnek” a tanulóban, de majdnem biztosak lehetünk benne, hogy a megállásnál nem fogja elharapni a nyelvét a vizsgabiztos sem.

Kézifékes elindulás: több gázt, mint sík úton, addig engedjük felfelé a kuplungot, amíg a motorhang eltompul, itt tartani a kuplungot, emeljük a kart, benyomjuk a gombot, leengedjük a kart a padlóig, és csak most lazítani a bal lábbal.

A párhuzamos közlekedés tanításakor szintén megfigyeltem egy érdekességet. Sokaknak gondot okoz, hogy melyik a külső és melyik a belső sáv. Bevált nálam a közelebb eső sáv és a távolabb eső sáv.

Vigyázat, gyalogos szalad a kijelölt gyalogos-átkelőhelyen! Ezt rövidebben kell:

– *Zebra. Fék!*

Ugyancsak gyalogos a zebrán, de most érzi a tanuló, hogy talán nem kelle-ne megállni, viszont nem tudja merre kerülje. Pánik lehet úrrá rajta, jobbra rántja, balra rántja a kormányt, végül megcélozza a gyalogost. Érdemes ezt megelőzni: *A gyalogos mögött haladunk el!*

Más: előttünk egy víztócsa, de szemből jön a teherautó. A tanuló is reagál, kikerüli a tócsát, és a teherautót veszi célba! Hogy mi motiválhatja erre a tanulókat? Az egyikük aranyosan fogalmazott: *A tócsa közelebb volt, mint a teherautó?!*

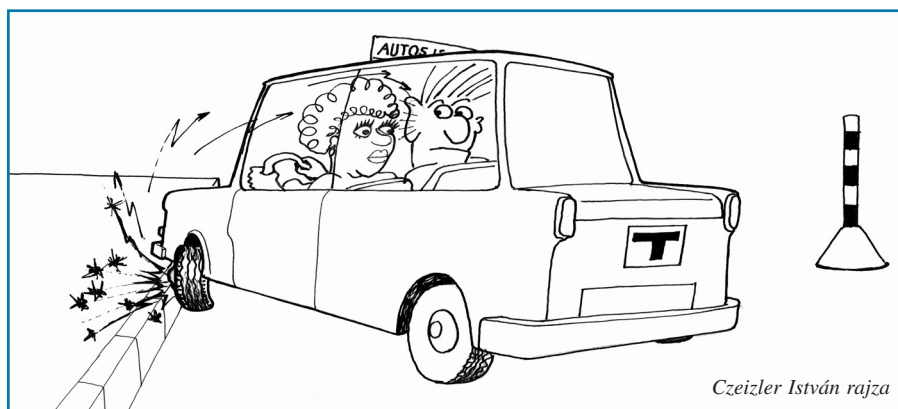
A közlekedési látás tanításában én mindig eredményt értem el azzal, hogy amit figyelek, arra mindig felhívom a tanuló figyelmét is: vezettem a szemét!

– *Figyeljünk csak, erre még nem jártunk! Van-e táblája a jobbról jövőnek?*

Keressük a táblát! A forgalmas becsatlakozásoknál szintén vezetnem kell a tanuló tekintetét: *Balra nézzünk! Jó! Jobbra nézzünk, talán a kék autó után beférünk!*

Ha a tanuló látja, hogy minden helyzetben a segítségére vagyunk, és valamennyire is kreatív, később már magától is közli: – *A Skoda után indulok!*

*Lipták Sándorné húsz évvel ezelőtt készített szakdolgozatából vettünk ki részleteket. A módszerek és kulcsszavak most is frissek, van bennük humor, a hang mélységes empátiát tükröz a tanulóvezetők felé.*



# Pontrendszer újratöltve

## Közúti közlekedési előéleti PONTRENDSZER változásai 2001–2004–2008

A pontrendszer alapját a 2000. évi CXXVIII. törvény [hatályos 2001. 01. 01-től] határozta meg, amelyet a tapasztalatok alapján és a közlekedésbiztonsági helyzet sürgős javítása érdekében módosított a Parlament a 2007. évi CLXXIII. törvénnyel, amely hatályos 2008. 01. 01-től.

A végrehajtási rendeletek igazodtak a törvényekhez: 236/2000. (XII. 23.) Korm. rendelet [hatályos 2001. 01. 01-től, módosult: 2004. 04. 01-től (pontszámok) és 2007. 01. 01-től (eljárás)], valamint a törvénymódosításhoz kapcsolódóan a 385/2007. (XII. 23.) Korm. rendelettel 2008. 01. 01-től.

A következőkben megpróbálom bemutatni a pontrendszert és annak változásait. A szövegben **színnel** kiemelve a változásokat.

### Mi a pontrendszer célja?

- Elsősorban a közlekedés biztonságának javítása,
- Az önkéntes jogkövető magatartás elősegítése a közlekedésben,

Teszi ezt az állam azért, mert fontos feladata: az élet védelme, az emberek szabadságának (szabad közlekedésének) biztosítása.

### Heltai-val élve:

A néma levente bakójának bölcsessége:

...Békés családi kör az álmom.

Derű és nyugalom, parányi házban...

Az élet szép. Tenéked magyarázom?

Szeressük egymást! Isten arra rendelt.

De annyi baj, gond nyomja ma az embert,

Nyögiünk adót, aszályt és háborút,

A legtöbbnek falat kenyér se jut.

Ki él ma abból, amiből szeretne!

Kevés a méz, és sok a medve.

A szabadság pedig különleges kincs, és

„...nem azért dúlt érte harc,

Hogy azt csináld, amit akarsz,

S mindazt, miért más robotolt,

Magad javára letarold,

Mert szabadabb akarsz lenni másnál.

A szabadság nem perzsavásár.

Nem a te árud. Milliók kincse az...”

(Engem mindig meglep a klasszikusok aktualitása és kiterjedt értelmezhetősége.)

### Kikre vonatkozik a pontrendszer?

Magyarországon

- a magyar vezetői engedéllyel rendelkezőkre,<sup>1</sup>
- a magyar vezetői engedély alapján külföldön kiadott (honosított) vezetői engedéllyel rendelkezőkre,
- az eltiltottakra, visszavont vezetői engedélyesekre,
- az engedély nélküli vezetők (amire nincs érvényes okmánya).

A járművezető akkor kaphat pontot, ha:

Vezetői engedéllyel vezethető járművel:

- a közúti közlekedési bűncselekményt, vagy
- a közúti közlekedés biztonságát fokozottan veszélyeztető szabálysértést

követ el. (Közös néven: SZABÁLYSZEGÉS)

Azt, hogy mi számít ilyennek, a törvény, illetve a végrehajtási rendelet konkrétan felsorolja, megadva azt a jogszabályi helyet is, amelynek alapján történik az elmarasztalás:

Btk. – Büntető Törvénykönyv, 1978. évi IV. törvény

Sztv. – Szabálysértési törvény, 1999. évi LXIX. törvény

SZR – Egyes szabálysértésekről, 218/1999. (XII. 28.) SzR.

KRESZ – 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet

A pontokat a Nyilvántartó országosan gyűjti, kezeli.

### Miért hány pont jár, és ez miben változott?

Cselekmény	2001. 01. 01–	2004. 04. 01–	2008. 01. 01–
Szabálysértés	1	1–3	1–5
Gondatlan bűncselekmény	4	4	6
Szándékos bűncselekmény	7	7	9
Több ügy együtt: ha bűncselekmények: a nagyobbé ha szabálysértések: nagyobbé	+3 +1	+3 +1	+4 +½X

X= a kisebbéért járó pont (az összeg tört pontszám esetén felfelé kerekítendő)

### A pontrendszer hatálya alá tartozó BŰNCSELEKMÉNYEK

Kód	Tényállás	2001	2008
01	Segítségnyújtás elmulasztása (közúti közlekedés körében) [Btk. 172. § (1)]	7	9
02	Közúti veszélyeztetés [Btk. 186. § (1)]	7	9
03	Közúti baleset okozása [Btk. 187. §]	7	9
04	Járművezetés ittas vagy bódult állapotban [Btk. 188. § (1)]	4	6
05	Járművezetés tiltott átengedése [Btk. 189. § (1)]	7	9
06	Cserbenhagyás [Btk. 190. §]	7	9

### A pontrendszer hatálya alá tartozó SZABÁLYSÉRTÉSEK<sup>2</sup>

Kód	Tényállás	2001	2004	2008
07	Járművezetés az eltiltás tartama alatt [Sztv. 156/A. § (1)]	1	3	5
08	Ittas vezetés [SZR. 42. § (1)]	1	3	5
09	Sebességkorlátozás jelentős túllépése [SZR. 43. § (1)]	1	3	5
10 1001 1002	Az elsőbbség és az előzés szabályainak megsértése [SZR. 44. § (1)] [SZR. 44. § (2)]	1	3	4 5
11	Vasúti átvonalon áthaladás szabályainak megsértése [SZR. 45. § (1)]	1	3	5
12 1201 1202	A közúti közl. rendjének megzavarása [SZR. 46. §] [SZR. 46. § (1)] [SZR. 46. § (1)] könnyű testi sértés esetén	1		4 5
13	Engedély nélküli vezetés (közúti forgalomban gépi meghajtású jármű vezetés, más kategóriába tartozó engedéllyel, illetve a jármű vezetésének átengedése engedéllyel nem rendelkező részére) [SZR. 47. § (1)]	1	3	4
14	Biztonságos közlekedésre alkalmatlan jármű vezetése, üzemképtelen fék, kormányber. esetén [SZR. 48. § (1)]	1	3	5

<sup>1</sup> FIGYELEM! 2001.01.01-től csak vezetői engedély van, tehát minden – okmánnyal vezethető – jármű vezetőjére.

<sup>2</sup> Sztv és SZR alapján.

## A pontrendszer hatálya alá tartozó KRESZ SZABÁLYSÉRTÉSEK

Kód	Tényállás	2001	2004	2008
15	Közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése közül, amennyiben a jogsértés más helyen meghatározott körbe nem sorolható [SzR. 54. § (1) bek.]:			
1501	A megengedett sebességhatár legalább negyedével történő túllépése [a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (a továbbiakban: KRESZ) 14. § (1) bekezdés d) pont, 26. §]	1	1	3
1502	Irányjelzés szabályainak megszegése [KRESZ 29. §]	1	-	3
1503	Bekanyarodási szabályok megsértése [KRESZ 31. § (1)-(4) bek.]	1	-	2
1504	Megállás, megfordulás, hátramenet szabályainak megszegése autópályán, autótúron és vasúti átjáróban [KRESZ 33. § (2) bek., 37. § (3) bek. b) pont, (4) bek.]	1	3	5
1505	Megállás útkereszteződésben és az úttestek széleinek metszéspontjától számított 5 m-es távolságon belül [40. § (5) bekezdés d) pont]	1	-	2
1506	Megállás kijelölt gyalogos-átkelőhelyen, valamint a gyalogos-átkelőhely előtt [KRESZ 40. § (5) bekezdés e) pontja]	1	3	4
1507 <sup>3</sup>	Megállás kerékpársávon, útkanyarulatban, valamint olyan helyen, ahol a jármű a fényjelzőkészülék vagy jelzőtábla észlelését akadályozza [KRESZ 40. § (5) bekezdés a), c), l) pont]	1 <sup>3</sup>	-	4
1508	A forgalomirányító fényjelző készülék tilos jelzésén való áthaladás [KRESZ 9. § (4) bekezdés d) pont]		3	4
1509	A rendőr jelzésének figyelmen kívül hagyása [KRESZ 6. § (1) bek. a) pontjának második francia bekezdése és e) pont]		3	4
1510	Megállás vasúti átjáróban, valamint a vasúti átjáró előtt [KRESZ 40. § (5) bekezdés g) pontja]		3	4
1511	Gyalogosok elsőbbségére vonatkozó szabályok megsértése [KRESZ 43. § (1) bek.]		3	4
1512	A biztonsági öv, a bukósíak, valamint a gyermekbiztonsági rendszer használatának elmulasztása [KRESZ 48. § (4), (7) és (9) bek.]		1	2
1513	Kézben tartott mobil rádiótelefon használata [KRESZ 3. § (2) bekezdés]		1	3
1514	Nem megfelelő sebesség alkalmazása (relatív sebességtúllépés) [KRESZ 25. § (1) bek.] – csak halmazatként alkalmazható		1	1
1515	Egyes jelzőablak utasításainak megszegése [KRESZ 13. § (1) bekezdés a), 14. § (1) bekezdés a)-c), e)-u), valamint y)-z), z/2. pont]		3 <sup>4</sup>	2
1516	A kijelölt gyalogos-átkelőhely előtt megálló jármű melletti elhaladás megállás nélkül [KRESZ 43. § (3) bekezdés]			4
1517	Jobbra tartási kötelezettség megsértése [KRESZ 25. § (2) bekezdés]			1
1518	Záróvonal és járműforgalom elől elzárt területen való áthaladás [KRESZ 18. § (1) bekezdés c), k) pont]			1

<sup>3</sup> 2000-ben csak a távolsági fényszóró használatára vonatkozó szabályok megszegése – 1 pont.

<sup>4</sup> Csak a 14. § (1) bekezdés f) és g) pontokra.

Mi a pont megállapításának feltétele?

- a helyszíni bírság elfogadásával (aláírásával) a következők (a pontok számának) tudomásulvétele,
- a feljelentés utáni eljárás JOGERŐS HATÁROZATA, amelyet hozhat a Bíróság, a Szabálysértési-, vagy a Fegyelmi hatóság,
- nem adható pont azért a szabályszegésért, amelyért a „járművezetéstől eltiltást”, „kategória-eltiltást” alkalmazták.

Az elkövetés és az elbírálás idején érvényes pontok közül az állampolgárra kedvezőbbet kell alkalmazni.

Mi lesz, ha gyűlnek a pontok?

Esemény	2000-től	2008-tól
A vezető figyelmetlenül levet a határpontszám elérésekor	14 pontnál	12 pontnál
A vezetői engedély 6 hónapra visszavonásra kerül:	18 pontnál	18 pontnál

Ez esetben a visszaadás feltételei: kötelező utánpótlás teljesítése, 6 hónap eltelte, egyéb feltételek (pl.: EÜ alkalmasság) megléte.

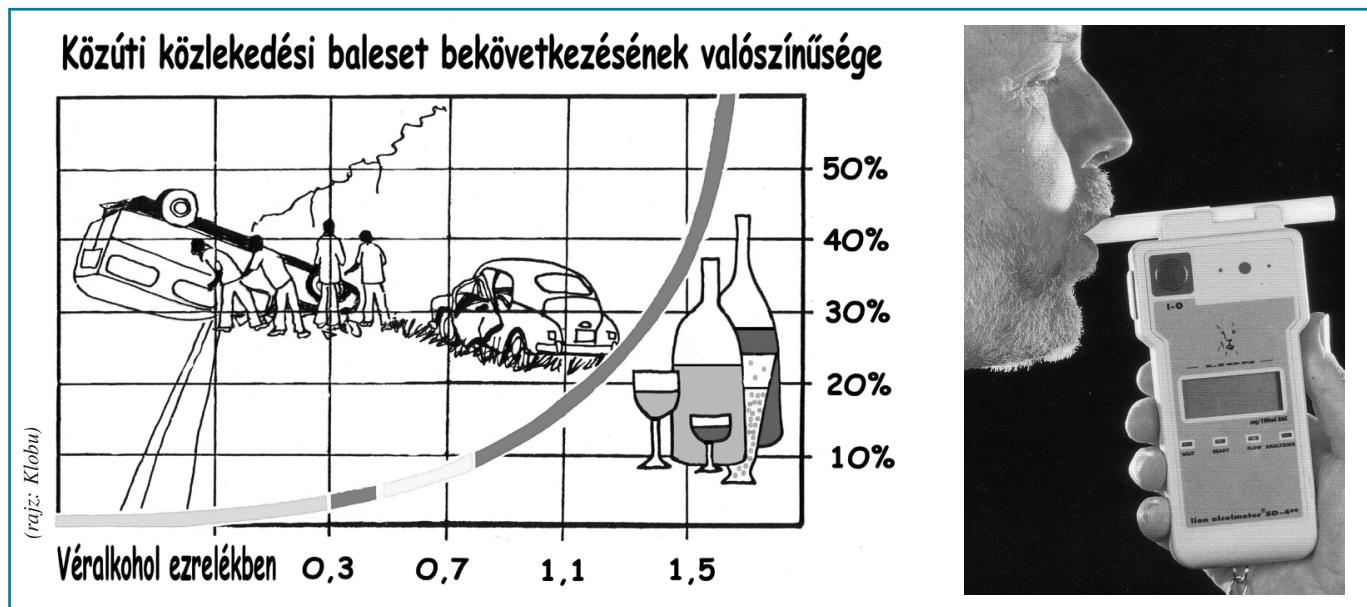
Meddig marad meg a pont?

A pontszám csökkentése	2000-től	2008-tól
Az adott szabályszegésért kapott pont automatikusan törölődik a jogerőre emelkedést követően	2 év múlva	3 év múlva
Önkéntes utánpótlással, ha az igazolás bemutatásakor a pontjainak száma legfeljebb a határpontszám (14, ill. 12), akkor	9 ponttal	9 ponttal
Önkéntes utánpótlással, ha az igazolás bemutatásakor a pontjainak száma meghaladta a határpontszámot (15-17, ill. 13-17), akkor	5 ponttal	6 ponttal
A vezető összes pontjait törlik, ha legalább 6 hónapos eltiltás alapján kötelező utánpótlás vett részt		

A jogalkotó szándéka egyértelmű: szigorítással javítani az aggasztó közlekedésbiztonsági helyzeten. A közlekedéshez érhető olvasó elgondolkozhat a változtatások tendenciáján, eredményességén.

Megjegyzés: Kriminológusok tanakodnak azon, hogy mi nek van nagyobb visszatartó ereje; a büntetések szigorításának, vagy a lebukási valószínűség növelésének (azaz az ellenőrzések gyakorításának). Míg az előbbi látványos, de kevés eredménnyel kecsegtet, addig az utóbbi fáradságos, de a nagy tömegekre hat.

Kiss István



# A MEGELŐZŐ (PREVENTÍV) KÖZLEKEDÉSI TAKTIKÁRÓL 2.

Folytassuk hát témánkat mindjárt a legfontosabbal, a kezdő vezetők bevalásának problémájával. Ők okozzák a balesetek negyven százalékát, és ennek alapvető oka, az adaptáció hiánya. Amióta ismerjük az adaptációs görbét, azt is tudjuk, hogy a kezdő vezetők mély vízbe dobása katasztrofális következményekkel járhat. A kezdők nincsenek abban a helyzetben, hogy a kritikus közlekedési szituációkat időben felismerjék. Nem képesek a megfelelő sebesség-és távolságbecslésre, mert ez a fajta képesség csak több éves gyakorlattal szerzhető meg. Új, és váratlan szituációkban, stressz-helyzetekben kellene megtalálniuk a kivezető utat, de erre még nem képesek.

A német rendelkezések szerint a járművezetők csak akkor kapják meg az érvényes jogosítványt, ha elérték a 18. évüket. (Ez egyébként EU ajánlás is!) A német baleseti adatok részletesebb elemzése pedig arra is rámutat, hogy a fiatal kezdő vezetők közvetlenül a jogosítvány megszerzése után okozzák a legtöbb balesetet. Kimutatható, hogy a baleseti rizikó kilenc hónap eltelte után már a felére csökken.

*Jogosan vetődik fel a kérdés, hogyan lehetne átvészelni ezt az időszakot?*

Elébe kell menni! Azzal, hogy a kezdő vezetők speciális képzést kapnak, egy éven keresztül csak gyakorlott kísérelvel közlekedhetnek, olyan felnőtt személlyel, aki érvényes jogosítvánnyal rendelkezik, és legalább 30 éves. Hamburgban, 2006-ban kezdték ezt a kísérletet, amit „Jogosítvány 17 évesen” című projektnek neveznek. A kísérlet eredményei szenzációsak. Udo Nagel belügyminiszter a Klosterschule-ban (St. Georg), 2007-ben tartott sajtótájékoztatóján a következőkről számolt be. A Hamburgban lakó fiatalok egyötöde vett részt a kísérletben, az 1700 fiatal jelentkező közül 1100-an feleltek meg ezen a gépjárművezetői vizsgán és kaptak ideiglenes vezetői engedélyt. Közülük mindössze egy fiatal vezető okozott balesetet, két fiattól pedig elvették a jogosítványt, mert gyakorlott kísérel nélkül vezettek. A hatósági ellenőrzés itt nagyon szigorú. A kísérletben résztvevő fiatalok baleseteinek száma tehát drasztikusan csökkent, a baleseti rizikó mintegy a fele a régieknek! Egyébként ezt a kísérletet már Ausztriában, Nagy-Bri-

tanniában, Franciaországban, Svájcban és Svédországban is végrehajtották, ismereteim szerint közel hasonló eredményre.

*Arra is rájöttek a kísérlet szervezői, hogy további javulást lehet elérni, ha közvetlenül a 18 éves kor elérése után, még egy újabb továbbképzésen vesznek részt a fiatalok az autósiskolában. Itt elméleti és gyakorlati képzésről van szó, ahol megta-*

mulják időben felismerni a kritikus szituációkat, és ezzel elkerülni a veszélyhelyzeteket. A gyakorlati vezetés során megismerik a vezetéstechnikai határeseteket, zárt pályákon, ellenőrzött körülmények között gyakorolják a veszélyhelyzetben szükséges helyes reakciókat. A német tapasztalatok szerint a fiatalok örömmel vesznek részt az ilyen tanfolyamokon. Bajországból például már 2004 januárja óta nyílik lehetőség a kezdő fiatalok egy egészen népszerű biztonsági tréningen való részvételére. Ez a tréning azért is érdekes, mert a német fiatalok egy évvel mérsékelhetik az úgynevezett próbaidőt, továbbá az ADAC, a német autókлуб ajánlására, felére csökkenthetik biztosítási díjukat. Azaz, a próbaidőre megállapított 240%-os díjról, 120%-ra. *Vajon, a magyar biztosítótársaságok érdekelve lennének-e az ilyen arányú baleset-megelőzésben?*

Térjünk azonban vissza a hamburgi „Jogosítvány 17 évesen” című projekthez. A kísérő személynek legalább 30 évesnek kell lennie, legalább 5 éves balesetmentes vezetési gyakorlattal kell rendelkeznie (Németországban maximum 3 Flensburg ponttal), és a kísérő személy sem állhat alkoholos vagy drogos befolyás alatt. A hamburgi autósiskolák külön, 90 perces továbbképzést biztosítanak a kísérő személyek számára, informálják őket a legfontosabb teendőkről. (Ezt a tananyagot itt most nem részletezem, talán majd legközelebb, igen tanulságos.)

*Végül a következtetés:* amennyiben tehát Európában a kezdők okozzák a balesetek 40 százalékát, akkor ezzel a projekttel – ha minden kezdő vezetőre kiterjedne – az összes balesetek 20 százalékát lehetne megelőzni.

És most újra ismétlem a legutóbbi Tanulóvezetőben hangoztatott ajánlásomat: a biztonságos közlekedés legfontosabb eszköze az előrelátás. A kezdők egyedül nem képesek minden szituációban előrelátni, és sok fiatal csak azért bonyolódik (nem csak okozóként) balesetbe, mert tapasztalatlansága miatt nincs abban a helyzetben, hogy saját és mások hibáit korrigálni tudná. Ha pedig nem képes rá, akkor segítsünk neki. Jó dolog, ha bízunk a fiatalokban, de ha ellenőrizzük is őket, még jobb, mert biztonságosabb! Az a felismerés sem új, hogy minden közlekedési szabályozás csak annyit ér, amennyire azokat be is tartják. Gondoskodni kell tehát a fiatalok ellenőrzéséről.



Dr. Gáti György,  
Plochingen, Németország

# A magyarországi járművezető-képzésben működő szakmai érdekképviseletek 2008-ban

(Megalakulásuk idősorrendjében)

## ■ Magyar Autósiskolák Szövetsége

MAISZ – alapítva 1990-ben, jelenleg 393 autósiskolával, kb. 2000 foglalkoztatott oktatóval.

Honlap: [www.autosiskolakszovetsege.hu](http://www.autosiskolakszovetsege.hu)

Levélcím: 1553 Budapest Pf. 35

E-mail: [info@autosiskolakszovetsege.hu](mailto:info@autosiskolakszovetsege.hu)

Tel.: 330 5363, fax: 350 2954

Elnök: Rajna Ervin: 30 943 2169

Elnökhelyettes: Orosz János: 30 995 1938

Elnökhelyettes: Sipos József: 30 201 8511

## ■ Járművezető-Szakoktatók

### és Képzőszervek Országos Egyesülete

JASZKOE – alapítva 1995-ben, jelenleg 190 autósiskolával, kb. 1600 oktatóval.

Honlap: [www.jaszcoe.hu](http://www.jaszcoe.hu)

Levélcím: 1039 Bp. Szent János u. 16. (Hotel Római)

E-mail: [jaszcoe@mail.datanet.hu](mailto:jaszcoe@mail.datanet.hu)

Tel.: 317 1706, fax: 317 1706

Elnök: Németh György: 20 575 1142

Főtitkár: Vozárik Sándor

## ■ Magyarországi Gépjárművezetői

### Szakoktatók Érdekképviseleti Szervezete

MAGSZÉSZ – alakult 2000-ben, tagsága kb. 50 fővárosi szakoktató.

Levélcím: 1035 Budapest, Szentendrei út 34.

Elnök: Vig András: 30 9407 407

E-mail: [ati@ati.hu](mailto:ati@ati.hu)

Titkár: Bukszár Zoltán: 70 336 0819

## ■ Csongrád Megyei Autósiskolák

### Közhasznú Egyesülete

Alakulás 2000-ben, tagsága kb. 14 megyei autósiskola.

Levélcím: 6724 Szeged, Üstökös u. 8/c

Tel.: 62 458 664

E-mail: [leleauto@invitel.hu](mailto:leleauto@invitel.hu)

Elnök: Lele Attila: 70 335 7111

## ■ Budapest Autósiskola Egyesület

BPAAE – alakult 2003-ban, tagság, 10 fővárosi autósiskola.

Honlap: [www.bpaae.hu](http://www.bpaae.hu)

Levélcím: 1098 Bp. Dési Huber u. 7.

E-mail: [info@bpaae.hu](mailto:info@bpaae.hu)

Tel.: 357 4773, fax: 357 4773

Elnök: Majsai Endre

Elnökhelyettes: Tóth Ferenc: 20 944 9114

[toth.ferenc@majsai.hu](mailto:toth.ferenc@majsai.hu)

## ■ Magyarországi Szakoktatók Egyesülete

MASZE – alakult 2004-ben, tagsága kb. 300 fő, első sorban Északkelet-magyarországi szakoktató.

Levélcím: 4400 Nyíregyháza, Szarvas út 48.

Elnök: Dobos Tibor: 70 702 4312

Titkár: Lengyel Zoltán: 70 702 4270

[lengyel@chello.hu](mailto:lengyel@chello.hu)

## ■ Gépjárművezető-képző

### Szakoktatók Független Szakszervezete

GSZFSZ: alakulás 2006-ban, tagság 80–100 fővárosi szakoktató.

Honlap: [www.feherszalag.tuti.hu](http://www.feherszalag.tuti.hu)

Levélcím: 1082 Budapest, Baross u. 92.

Elnök: Kapitány Tibor: 70 337 9664

[kapitany.t@freemail.hu](mailto:kapitany.t@freemail.hu)

Elnökhelyettes: Rubik P. Pál: 70 314 0792

[rubikpp@t-online.hu](mailto:rubikpp@t-online.hu)

## ■ Autósiskolák Szakmai Érdekegyeztető Fóruma Országos Egyesület

ASZÉF – alakult 2007-ben, jelenleg kb. 40 autósiskolával.

Honlap: [www.aszef.hu](http://www.aszef.hu)

Levélcím: 5100 Jászberény, Füredő u. 3.

E-mail: [szef07@gmail.com](mailto:szef07@gmail.com)

Elnök: Cs. Molnár László: 30 945 7162

Alelnök: Mikszta Zoltán: 30 9689756

Alelnök: Varga József: 20 329 3080

## ■ Közlekedési Dolgozók Országos Egyesülete

KDOE – kb. 120 egyesületi taggal, 200 pártoló taggal, egy autósiskolával.

Honlap: [www.KDOE.hu](http://www.KDOE.hu)

Levélcím: 1072 Budapest, Rákóczi út 10.

Elnök: Apáthy István

Közlekedésbiztonsági tagozat elnöke:

Török Lajos: 30 241 0773

[profi@nemcsakjogi.hu](mailto:profi@nemcsakjogi.hu)

## ■ Magyar Gépjárművezető-képzők

### Érdekképviseleteinek Országos Tanácsa

MAGOT – 2007-ben szerveződött, 2008. februárban, hivatalos bírósági bejegyzése még folyamatban van. A létszámában is hatékonyabb fellépés, érdekegyeztetés céljából alapított érdekképviseleteket tömörítő, közös szervezet. Jelenleg kilenc érdekképviselet tagja a MAGOT tanácsának. Székhelye: 1082 Budapest, Baross u. 92.

Elnök: Rába László: 20 663 0495

## A MAGOT szervezéséhez nem tartozó érdekképviseletek

## ■ Magyar Autóközlekedési Tanintézetek Országos Szövetsége

Alakult 2005-ben, tagsága kb. 20 autósiskola, 200 fővel.

Levélcím: 7630 Pécs, Hengermalom u. 4.

Tel.: 72 311 422, fax: 72 311 229

E-mail: [bmati@t-online.hu](mailto:bmati@t-online.hu)

Elnök: Jovánovics János

Elnökségi tagok: Oláh Miklós, Kovács János, Kelemen János, Takács Zsolt

## ■ Vesztélyes Áru Szállítási Oktatók és Biztonsági Tanácsadók Egyesülete

VOTE – alakult 2002-ben, taglétszám 80–100 fő.

Honlap: [www.adr-vote.hu](http://www.adr-vote.hu)

Levélcím: 7627 Pécs, Bokor u.21.

E-mail: [info@adr-vote.hu](mailto:info@adr-vote.hu)

Elnök: Hir Attila: 20 3404 264

## ■ Biztonsági Tanácsadók Nemzetközi Szakmai Egyesülete

Alakulás 2006-ban, tagság 135 fő.

Honlap: [www.bte.hu](http://www.bte.hu)

Levélcím: 1656 Budapest, Pf. 30

E-mail: [elnok@bte.hu](mailto:elnok@bte.hu)

Elnök: Nagy Zsolt: 30 236 6475

## További, járművezető-képzéshez kapcsolódó szervezetek

## ■ Magyar Kereskedelmi és Iparkamara

MKIK – alapítva 1868-ban, a magyarországi vállalkozások általános képviselője

Honlap: [www.mkik.hu](http://www.mkik.hu)

Levélcím: 1055 Budapest, Kossuth L. tér 6–8.

Tel.: 474 5194, fax: 474 5197

Közlekedés és Infrastruktúra Kollégium

Elnök: Dr. Szeri István

Közúti Járművezető-képző Tagozat

Elnök: Orosz János: 06 30 995 1938

[cstillag@deltav.hu](mailto:cstillag@deltav.hu)

Titkár: Schimcsig Miklós: 20 340 4039

[schimcsig@mkik.hu](mailto:schimcsig@mkik.hu)

Képzési referens: Kalmár Zsolt: 474 5136

## ■ Magyar Autóklub

MAK – az autósok 1900-ban alapított érdekvédelmi szervezete. A fővárosban és vidéken kb. 5 autósiskolája működik.

Honlap: [www.autoklub.hu](http://www.autoklub.hu)

Levélcím: 1043 Budapest, Berda J. u. 15.

Tel.: 389 0629, fax: 370 3198

Főtitkár: Dr. Kovács Zoltán

Járművezető-képzési menedzser:

Pintér József: 20 925 3977

[pinter@autoklub.hu](mailto:pinter@autoklub.hu)

## ■ Fővárosi Közlekedésbiztonsági Társaság

FKBT – 1992-ben alakult baleset-megelőzéssel foglalkozó civil szervezet, egy fővárosi autósiskolával.

Levélcím: 1364 Budapest, Pf. 148

Elnök: Dr. Bényei András

Munkatárs: Boróczky József: 30 244 0367

E-mail: [jobor@t-online.hu](mailto:jobor@t-online.hu)

Képzési ügyintéző: Morik Máté: 70 296 9603

## ■ Dunántúli Régiók Járművezető-képző Konzorciuma

Alakult 2007-ben, jelenlegi tagsága 14 gazdaságilag is meghatározó dunántúli képzőszerv.

Levélcím: 8600 Siófok, Erdei F. u. 2.

Védnök: Dr. Suchman Tamás

Elnök: Kovács Sándor Lóránt: 30 277 7577

Ügyvezető: Szántó János István: 70 930 4730

E-mail: [jszantoi@t-online.hu](mailto:jszantoi@t-online.hu)

Nyugat-Dunántúli régiós vezető:

Kiss Ferenc: 30 957 2162

Közép-Dunántúli régiós vezető:

Linczmayer József: 20 980 5948

Dél-Dunántúli régiós vezető:

Meiszterics János: 30 9472 666

# Taneszköz kínálat!

**Fáma Kft.:** Tanulójárművekhez, formatervezett mágneses T-táblák, kisebb és nagyobb méretben is. Motoros-oktatáshoz szükséges mágneses tetőtábla elől-hátul felirattal. Öntapadó mágnes-fólia, T-jel és feliratok.

1152 Budapest, Rákos út 10.

Tájékoztató: [www.fama.hu](http://www.fama.hu)

Érdeklődés: Tel: 1 306 4535

E-mail: [fama@ax.hu](mailto:fama@ax.hu)

\* \* \*

**Magyar László:** Pótpedal sor készítése, Németországban is jól bevált rudazatos-gömbcsuklós technológia. Az adott típusra egyedileg tervezett, kézzel is kivehető pótpedal-szarak. Jármű átalakítás mozgáskorlátozottak részére. A szerkezetekre örök garancia!

1154 Budapest, Wesselényi u. 68.

Tájékoztató: [potpedal.uw.hu](http://potpedal.uw.hu)

Érdeklődés: 30 9488 366

\* \* \*

**Kotra Kft.:** KRESZ-programok, tankönyvek, tablók, animációs teszt stb. (Lásd a színes hátsó borítón)

4150 Püspökladány, Kiss Ferenc u. 9.

Tájékoztató: [www.kresz.com](http://www.kresz.com)

Érdeklődés: Tel: 54 451 654

\* \* \*

**Jogsicentrum Kft.:** Szakkönyvek, oktatási jegyzetek stb. (Lásd köv. old.)

1082 Budapest, Üllői út 46.

Tájékoztató: [www.jogsicentrum.hu](http://www.jogsicentrum.hu)

Érdeklődés: 1 333 3323

\* \* \*

**Softeam Projekt 9001 Kft.:** Autósiskola szoftverek, Integrált Információs Rendszer, weblapok készítése.

9007 Győr, Pf. 734

Tájékoztató: [www.softeam.hu](http://www.softeam.hu)

Érdeklődés: 20 9245 231

\* \* \*

**A portál neve: Vezetünk!** Pető Attila új szerkesztő-csapatja úgy gondolja, hogy a gépjárművezető-képzésben tapasztalható problémák, gondok és hiányosságok visszavezethetők arra is, hogy a szakmában az információ nem áramlik eléggé hatékonyan. Ezt az úrt kívánják pótolni nemrég indított szakmai információs és szolgáltató honlapjukkal: [www.vezetunk.hu](http://www.vezetunk.hu)

E-mail: [info@vezetunk.hu](mailto:info@vezetunk.hu)

\* \* \*

**Ha Ön szeretné, hogy ötlete, javaslata, véleménye lapunk által jusson el az olvasókhöz, a szakmában leginkább érintettekhez, küldjön e-mailt: [tanulovez@gmail.com](mailto:tanulovez@gmail.com)**

## Programajánló

a hátsó borító kínálatához

### DIGITÁLIS ÚTHÁLÓZAT

Ma fontos figyelembe venni, hogy a fiatal korosztály tévé és számítógép mellett nőtt fel, egyszerre sok információt tudnak befogadni és értelmezni. Szomjukat pedig folyamatosan szükséges kielégíteni az elméleti órán. Még ha pár másodpercet is vesz igénybe a táblára rajzolt közlekedési szituáció, lankad a figyelmük. Egyszerűen unalmasnak tartják. Ha viszont gyors kattintással váltjuk a képeket, hatékonyabbak lehetünk. Ezért is tartom én hasznosnak az új, Digitális Úthálózat című programot, itt ugyanis kielégíthetjük ezeket az igényeket. Akár valós, akár kitalált közlekedési helyzetet szeretnénk bemutatni hallgatóságunknak, több millió variációból válogathatunk. A jól felkészült oktató és eme nagyszerű segédanyag párosának csak a kreativitás szabhat határt. Mivel itt nem előre megadott beállítások vannak és a közlekedésben előforduló összes útfajta, jelzőtábla, jelzőlámpa, útburkolati jel, kilátást akadályozó tereptárgy fellelhető, számtalan lehetőséget, közlekedési helyzetet tudunk kialakítani saját szájízünk szerint. Ami pedig szintén nem elhanyagolható: egy laptop és egy projektor segítségével bárhol tartathatunk előadást.

### ANIMÁCIÓS TESZT

A Kotra-féle Közlekedési Szituációk című animációs teszt összesen 164 olyan közlekedési helyzetet mutat be, amelynek lépten-nyomon találkozhatunk a mindennapi életben. Még olyan eseteket is, ami nem csak tanulóknak, gyakorlott vezetőknak is gondot okozhat. Mikor van, mikor nincs például elsőbbsége a villamosnak? Ugyanazon kereszteződésben az Elsőbbségadás kötelező tábla vagy a STOP tábla a domináns? Mikor váltja le a jobbkez-szabályt a kanyarodás szabálya? Mikor van elsőbbsége a gyalogosnak, a kerékpárosnak?

Szerintem azért kedvelhető igazán ez a mozgóképes program, mert nemcsak a helyes válaszokat mutatja be tökéletesen, hanem az esetleges hibás gondolatmenetek drasztikus következményeit is, mint például a gyalogos esete a szabálytalan autóssal. Ajánlom minden kollégámnak az elméleti KRESZ-oktatás tökéletesítéséhez.

*Korán Imre szakoktató – Tatabánya*

## HIRDETÉSI TARIFÁK

(áfa nélkül)

Ha Ön hirdetni kíván,  
írjon levélben vagy hívjon bennünket.

Apróhirdetés szavanként	50 Ft
1/8 oldal	18 000 Ft
1/4 oldal	32 000 Ft
1/2 oldal	55 000 Ft
1/1 oldal	90 000 Ft
1/1 oldal (borító III)	125 000 Ft
1/1 oldal (borító IV)	150 000 Ft

Cím: Tanulóvezető, 1447 Budapest, Pf. 524

Telefon: 06 20 9668 534

Telefax: 06 1 313 0845

E-mail cím: [tanulovez@gmail.com](mailto:tanulovez@gmail.com)



## Cserélje le vagy bővítse számítógépparkját olcsón!

**Használt számítógépek**

**GARANCIÁVAL!**

Komplett számítógép

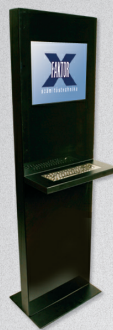
akár 15.000 Ft -tól!

Használt laptopok

(csak hálózatról) 25.000 Ft -tól!

Használt laptopok

(jó akksival) 35.000 Ft -tól!



Növelje szolgáltatásait, mutassa be tesztprogramját magas színvonalú INFOTERMINÁLON!

INTERNET pontok és Információs terminálok több formában, vandálbiztos billentyűzettel vagy érintőképernyővel!



Oktasson minél több embert, adjon LAPTOPOT telepített Kresz teszt CD-vel otthoni tanulásra!

Használt Laptopok 35.000 Ft-tól!



Új Számítógépek, Notebookok, Projektorok, Vásznak kedvező áron!

Országos kiszállítás!

### Mennyiségi kedvezmények!

Székesfehérvár, Budai u. 14. Tel: 22/317-739, 70/516-7008  
e-mail:sarzoli@t-online.hu www.faktorx.hu



A Jogsicentrum Kft. tovább bővíti és fejleszti kiadványait, amelyekből fél év alatt már több mint négyezer példány fogyott el, mint például a Készüljünk a KRESZ-vizsgára, és Készüljünk a JK-vizsgára című anyagokból. Mivel a szakoktatói továbbképzésekre készített információs füzet is sikeres volt, a cég az idén is szeretne hasonlóan hasznos kiadványokat készíteni. A tanulók és oktatók visszajelzése alapján az első sorozatot most javították, tovább korszerűsítették. Az igényeknek megfelelően, a két füzet ezen túl összekötve – benne a járműkezelési rész közepre fűzve – lesz elérhető. Ráadásul az eddigieknél sokkal kedvezőbb áron! Kérésre ingyenes bemutató példányt küldenek. A kiadvány új címeiket kapott: Egyszerűen, érthetően; Készüljünk a Jogosítványra; A KRESZ és járműkezelési vizsga ismeretanyaga B kategóriához. Márciusban kerülnek kiadásra a Készüljünk a motorosvizsgára, és az Elsőbbségadás szabályai című színes, hasznos füzetek. Ehhez kapcsolódva, a Jogsicentrum módszertani felkészítéseket is szervez elméleti oktatók részére.



A KRESZ és járműkezelési vizsga ismeretanyaga „B” kategóriához



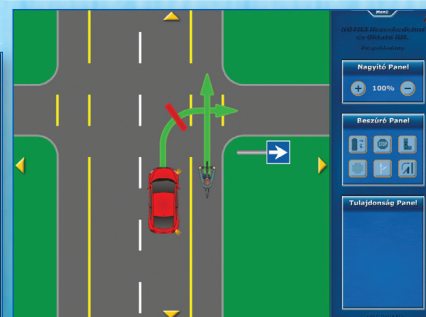
Közlekedjünk szabályosan!

Cím: 1082 Budapest, Üllői út 46.  
Telefon: 06-1-333-3323  
E-mail: info@jogsicentrum.hu  
www.jogsicentrum.hu/kiadvanyok

# Egy új program a KOTRA Kft-től: DIGITÁLIS ÚTHÁLÓZAT



A digitális úthálózat nevű program segítségével szinte bármilyen közlekedési szituáció összeállítható, elmenthető oktatási célra felhasználható. A programban megtalálható utak, útkereszteződések, útburkolati jelek, táblák, járművek megfelelő alkalmazásával akár egy városrész úthálózata is összeállítható.

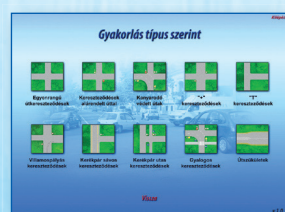


Részletek, demó:  
[www.kresz.com/software](http://www.kresz.com/software)

Egyéb termékeinkről és szolgáltatásainkról tájékozódjon a [www.kresz.com](http://www.kresz.com) honlapon.  
Valamennyi termékünk megrendelhető a **54/451-654**-es telefonon.

## A KOTRA Kft. további ajánlatai

### Animációs teszt



A [www.kresz.com/software](http://www.kresz.com/software) honlapról letölthető animációs tesztünk, amely 164 közlekedési szituációt tartalmaz.

Felhasználása:

- kötetlenül,
- kereszteződés típusa szerint,
- feladatsor formájában.

Ára: bruttó **6.000,- Ft**

**A Demót érdemes letölteni!**



### Tisztelt Iskolavezetők és Oktatók!

A KOTRA Kft. 2007. szeptemberétől országos kiterjedésű termékértékesítést valósít meg.

Termékértékesítőnk **Kerekes Csaba**, iskolavezető és oktató kollégákat lát el azokkal a segédanyagokkal, amelyekre az oktatási tevékenység során szükség lehet.

Érkezéséről a nyilvántartásunkban szereplő kollégákat telefonon vagy SMS-ben értesítjük.

Amennyiben előrelátható vásárlási igényeik vannak kollégáinkkal egyeztethetnek a 06 30-406-6382-es telefonszámom.



Egyéb termékeinkről és szolgáltatásainkról tájékozódjon a [www.kresz.com](http://www.kresz.com) honlapon.  
Valamennyi termék megrendelhető a **54/451-654**-es telefonon.