

Dunaújvárosi Egyetem által indítandó légijármű- vezetés felsőoktatási szakképzés nyilvántartásba vétele

A MAB Testület 2023/7/VII/3 sz. határozata

A Testület nem támogatja a légijármű-vezetés felsőoktatási szakképzés indítását a Dunaújvárosi Egyetemen.

A Testület által elfogadott szakbizottsági indoklás a MAB Testület határozatához

A tanterv felépítése, a főbb modulok kreditértékei, a szak orientációja és gyakorlati jellege, a továbbtanulás esetén beszámítandó kreditek száma és illeszkedése megfelelő. A légijármű-vezetés felsőoktatási szakképzés leírása, célja és szakmai kompetenciái bemutatásra kerültek a tanterveben, a főbb modulok kreditarányával, a szak orientációjával, a gyakorlati képzés leírásával és a továbbtanulás esetén beszámítandó kreditek számával együtt. A főbb modulok – közös kompetencia modul, képzési terület szerinti közös modul, szakképzés modulja, és a gyakorlati képzés – kreditarányai mind a nappali, mind a levelező képzésben megfelelnek a KKK-ban előírtaknak. A továbbtanulás esetén beszámítandó kreditek száma és tantárgyai megtalálhatók a képzési programban. Ez 43 kreditet és 9 darab tantárgyat jelent, ugyanakkor a VII. Az alapképzésbe beszámítás terve pontban (60. oldal) csak 30 kredit és 6 darab tantárgy került feltüntetésre, ezért az ellentmondás megszüntetése szükséges.

A szakindítási kérelem, és egyben a képzési program legnagyobb hibája a képzés levelező képzési formában történő indítása. Ennek oka, hogy a KKK-ban megfogalmazott gyakorlati kulcskompetenciákat, nem lehet megszerezni levelező képzésben. A szakindítási dokumentumban bemutatja, hogy az ATP(A) integrált képzés után a hallgatók felkészültségük alapján megfelelnek az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) PART-FCL 1 előírásainak megfelelő 1178/2011 (2011.11.03) EU Rendelet CPL/ME IR (többmotoros műszeres kereskedelmi légijármű-vezető jogosítás – Commercial Pilot Licence/Multi Engine, Instrument Rating) jogosításra előírt feltételeinek és képesek különböző légijárművekkel végzett szolgáltatások nyújtására. A fenti jogszabály mind elméleti, mind gyakorlati óraszámában sokkal több órát követel meg, mint amennyi a képzési programban megjelenik. Továbbá a Rendelet a képzést, úgynevezett jóváhagyott képzési szervezet - ATO (Approved Training Organization) felelőségébe helyezi, amely szervezettel a szakindítási kérelmet benyújtó intézmény nem rendelkezik, még együttműködési megállapodás keretei között sem. A szakindítási kérelem mindösszesen egy szándéknyilatkozatot tartalmaz a Multifly Kft-től, miszerint gyakorló helyet biztosítana a légijármű-vezetés felsőoktatási szak képzésén tanulmányait folytató 50 fő hallgatója részére.

A kulcskompetencia modul 12 kreditnyi 3 tantárgya, valamint a képzési terület szerinti közös modul 21 kreditnyi 5 tantárgya megfelelően előkészíti a szakképzettség szakmai kompetenciáinak érvényesülését. A szakképzés moduljával kapcsolatban azonban néhány tantárgy esetében a tantárgyak szakmai tartalma és a megadott óraszámok arányának javítása szükséges. Például a PPL ismereteket (repülési alapismeretek) és gyakorlatot nagyobb óraszámokban kellene oktatni. Az első féléve PPL elmélet című tantárgy 39 tanórása nem elegendő a tantárgyleírásban megjelölt szakmai kompetenciák eléréséhez. A PPL elmélet című tantárgyra épülő PPL gyakorlat sem segíti az elméleti ismeretek mielőbbi gyakorlati készségbe való átültetésében, mivel az a második, a repülés végrehajtása szempontjából rövidebb, őszi szemeszterre került át. A képzési program alapján nem állapítható meg, a PPL- gyakorlat és a CPL elmélet és gyakorlat című szakmai tantárgyaknál hogyan valósul meg a gyakorlati repülőképzés, a tantárgyleírásokban nincsenek részletezve a feladatok és a hozzájuk tartozó kötelező óraszámok. Amennyiben a gyakorlati napi repüléseket az ősényi repülőtérré tervezik (Multifly Kft. telephelye), akkor az időfelhasználás tekintetében az intézmény és a repülőtér közötti (2x86 km) távolsággal is tervezni szükséges.

A kérelem III. fejezete tartalmazza a szakmai gyakorlatra vonatkozó információkat, azonban a fejezet olyan általános

megfogalmazásokat tartalmaz, amelyekből a repülés szakmai gyakorlatára vonatkozó érdemi szervezési információ, szakmai tartalom nem derül ki. A helyszínre vonatkozóan a KKK-ból átvett általános megfogalmazás került beillesztésre, miszerint az a 4. félévben „a felsőoktatási intézményben, illetve annak gyakorlati képzést biztosító szervezeti egységében, valamint a felsőoktatási intézmény által alapított gazdálkodó szervezetnél, továbbá egyesületnél, alapítványnál, költségvetési szervnél, önkormányzatnál és egyéb gazdálkodó szervezetnél kerül végrehajtásra.”

Az összefüggő szakmai gyakorlat időtartama a teljes idejű képzésben egy félév, 14 hét / 560 óra, amely modulokból épül fel, és amelyek konkrét tartalma a gyakorlóléssel egyeztetve kerül kialakításra. A szakmai gyakorlatot végző hallgatók munkáját mentor felügyeli. A gyakorlat elvégzése során a hallgatók munkanaplót készítenek, valamint az elvégzett munkáról záródolgozatot készítenek. A leírásból azonban nem lehet megtudni, hogy miként, milyen szervezési feltételekkel biztosítják a gyakorlatot. Kérdéses, hogy mik lesznek a repülési gyakorlatok feladatai, illetve időtartamai (óra/hét, elfoglaltság hetente, össz elfoglaltság hallgatóként stb.). Nem egyértelmű a feladatok meghatározása, rögzítése (hajózó napló) és az ellenőrzések rendszere sem.

További kifogásként merül fel, hogy az egy szemeszterben megvalósuló gyakorlati repülés (összefüggő szakmai gyakorlat) óraszám nagy bizonytalanságot hordoz magában a PPL-CPL szint eléréséhez, ill. az előírt szakszolgálati engedély megszerzéséhez előírt hatósági követelmények teljesítése terén.

Az ismeretek értékelése és ellenőrzése a felsőoktatási intézmény Tanulmányi és Vizsgaszabályzatának megfelelően történik, azokat a tantárgyleírások tartalmazzák. A gyakorlati repülések, mint a képzés egyik legfontosabb elemének értékelési módszereit, formáit azonban szükséges részletesen bemutatnia a kérelemnek, ezek részletességére vonatkozó információt a szakindítási dokumentum nem tartalmaz. A hatósági vizsga tartalmára és végrehajtás szabályaira vonatkozó részletes információt nem tartalmaz a szakindítási dokumentum. A szakdolgozat tématerületeire, a kiírására, a jelentkezésre és a konzulensre vonatkozó információkat nem tartalmaz a szakindítási beadvány. A fejezet nem tartalmaz záróvizsgára vonatkozó elemeket. Nem tudhatók meg az arra való bocsájtás feltételei, sem az elemei (szakdolgozatvédelem, elméleti/gyakorlati vagy komplex vizsga), módja, értékelése, sikertelenség esetén a további eljárási rend stb.

A tantárgyleírásokban található tananyag a KKK-ban meghatározott képzés célok elérését a legtöbb esetben biztosítja, a gyakorlat szinte valamennyi tantárgy esetében megjelenik, ugyanakkor szinte valamennyi szakmai ismeretkör tantárgyában felsorolásra került valamennyi elsajátítandó szakmai kulcskompetencia. Ezek teljesülése minden tárgy esetében kérdéses. Szükséges a tantárgyi tematikák javítása és csak a tantárgyak szakmai tartalmához illeszkedő kompetenciaelemek felsorolása.

A tantárgyleírásokban megadott szakirodalmak megfelelőek, ugyanakkor nincs bővebb információ a legtöbb tárgy esetében megadott „Multifly ATO – e-learning platform” tananyagairól. A szakirodalomhoz való hozzáférést nehezítheti, hogy az intézmény könyvtárában a nyilvánosan hozzáférhető adatbázis alapján a repüléssel kapcsolatos szakmai ismerethez előírt irodalom nem található meg.

A képzési program a szakmai tartalom és a gyakorlati képzés, valamint a szakirodalmi rendelkezésre állás problémái miatt jelen formájában nem támogatható.

Budapest, 2023. szeptember 29.

Prof. Dr. Csépe Valéria
a MAB elnöke