



Jakość ponad wszystko

O jakości szkolenia trudno jednoznacznie dyskutować. Zawsze była zróżnicowana. Ale zauważmy, że jak zdarzało się nam mieć na kursach masę osób, trudno jakoś było ją ogarnąć.



Paweł Żuraw

Mamy już październik, rozpoczyna się piękna polska jesień. Starsi szkoleniowcy pamiętają, że w tzw. dobrych czasach początek roku szkolnego zapowiadał mnóstwo kandydatów na kierowców. Czy uwierzycie Państwo, że przypominam sobie takie wrześniowe kursy (byłem wówczas licealistą), że na liście było prawie... 100 osób? Tak, tak, to nie żarty. To tylko liczby, które obrazują okres prosperity. Są to czasy zamierzchłe. Czy kiedyś powrócą? Trudne pytanie, ale warto się nad nim pochylić. Jak wielokrotnie powtarzam, czasy się zmieniają, a wraz z nimi powinny zmieniać się nasze przyzwyczajenia, plany, priorytety i wyobrażenia. Tak też powinno być w naszej branży. Musimy się przyzwyczaić do myśli, że czasy, kiedy kursanci nie mieścili się na sali wykładowej, być może bezpowrotnie minęły. A może jeszcze kiedyś historia się powtórzy? Kto wie? Podobno ona lubi się powtarzać.

Zaskakujące jest to, że niemal wszystkie statystyki pokazują, że liczba kandydatów na kierowców w 2013 r. nie odbiega znacząco od ubiegłorocznej. Firm szkoleniowych nadal jednak jest dużo, mimo że tak wiele spośród nich zostało zamkniętych. Prawie wszyscy mamy mniej kursantów, gdyż oni wybierają różne OSK. Mówiąc potocznie, jesteśmy zatem towarzyszami w doli i niedoli. Trudna sytuacja powoduje, że wzajemnie zaczynamy się rozumieć, może nawet okazujemy sobie większy szacunek, łatwiej nam podać sobie ręce. W tej niedoli nawet skostniałe dotychczas szefostwo WORD-ów potrafią być bardziej miłe, przyjazne i wyrozumiałe (niech oczywiście nikt się nie obraża). Jakoś łatwiej jest wyjść do ludzi zza biurka i porozmawiać na

WORD-owskim pustym i głuchym korytarzu. My i oni wiemy, że siedzimy na tej samej bombie, która tyka i tyka.

Bieda uczy myśleć i chyba coś w tym jest. Słuchamy radia, przeglądamy newsy w internecie, oglądamy wiadomości w telewizji i... przestajemy cieszyć się życiem. Widzimy, jak każdy wyrwa jakąś cząstkę wyłącznie dla siebie, aby przeżyć, przetrwać i jakoś iść do przodu. Niekiedy dajemy się zmanipulować wszechobecną papką medialną, szukamy choć małej radości i szczęścia, a może uludy szczęścia. Ci na górze jakoś dają radę, ale jak słyszymy o stanie finansów państwa, to zaczynamy patrzeć na nasze domowe budżety, które są coraz bardziej skromne. Zaczynamy się martwić, co skłania nas do zadu-

my nad naszą najbliższą, nie mówiąc już o dalszej, przyszłością.

Może zabrzmi to bardzo niepopularnie, wręcz dziwnie, ale kryzys, a w naszym środowisku zmniejszona liczba kandydatów na kierowców, wbrew pozorom przyczynia się do (specjalnie używam tutaj trzech kropek) ... poprawy jakości szkolenia. Czy duża liczba kandydatów na kierowców w OSK może być satysfakcjonująca? Patrząc z pozycji właściciela firmy czy instruktora odpowiedź jest jak najbardziej twierdząca. Od wieków w ekonomii jest tak, że duża liczba zamówień, duża produkcja, duże zapotrzebowanie na konkretne usługi, a tym samym duża liczba klientów stwarzają prawdopodobieństwo osiągnięcia większych zysków.



Przypomnijmy sobie lata 90. czy pierwszą dekadę XXI w. Ośrodki szkolenia kierowców przypominały wówczas fabryki. Jak się wtedy mówiło, był to bardzo dobry interes, a jeszcze jak dodamy, że ktoś był tzw. prywaciarzem, to był kimś. Dziś prowadzenie OSK nie robi większego wrażenia. Ot, taka sobie firemka, która jakoś tam funkcjonuje – takie panuje przekonanie w społeczeństwie. Nie oznacza to, że my, szkoleniowcy, powinniśmy podchodzić z tak wielkim dystansem i nonszalancją do swojego zawodu i firm. Autorytet pedagogiczny i poczucie wartości powinny być w nas zakorzenione nawet w trudnych chwilach naszego życia.

O jakości szkolenia trudno jednoznacznie dyskutować. Zawsze była zróżnicowana. Ale zauważmy, że jak zdarzało się nam mieć na kursach masę osób, trudno jakoś było ją ogarnąć. Chyba jednak ulegam pokusie uogólniania, gdyż nie wszędzie ta teza się potwierdza. Sam w swoim regionie znam takie OSK, które są prawdziwymi liderami w szkoleniu, zdobywają laury, nagrody, wzrostów i należy im gratulować dobrej roboty, i brać od nich dobry przykład (sam staram się wzorować na najlepszych, bo do perfekcji jeszcze mi bardzo daleko). Nie wszyscy jednak potrafią lub potrafiliby zapanować nad tą masą, stąd szkolenie odbywało się lub nawet odbywa na zasadzie: aby tylko wyjeździć, aby tylko przerobić tych ludzi. Nieważne, czy ci kursanci zdadzą egzamin czy też nie. Miało i ma to swoją nazwę: „uzyskanie przeszkolenia”, „zrobienie kursu”. A to, czy kursanci coś potrafili, czy nie, nie było za bardzo istotne. Nie było zbyt dużo czasu i możliwości, aby takimi „drobiazgami” się martwić. Co było

wówczas najważniejsze i najbardziej kuszące? Pieniądze, a także satysfakcja z rosnących na koncie cyfr. Ludzie bardziej byli skłonni do tego, aby kupować dodatkowe godziny jazd, a jak jeszcze nakręcało się ich, że za pierwszym razem prawie nikt nie zdaje, była to najłatwiejsza droga do bylejakości. Godziny się wyjeżdżało (co było zgodne z prawem), ale niekoniecznie się uczyło. Nie obrażamy się na tego rodzaju stwierdzenia, ale sami wiemy, jak bywało (specjalnie nie użyłem słowa „było”).

Czy dzisiaj też tak jest? Tak, też można spotkać się z takim podejściem. W każdej grupie zawodowej znajdują się tzw. czarne owce, które przyczynią się do tego, że o konkretnym środowisku będzie mówiło się źle. Nie patrzmy jednak na tego rodzaju podejście, ale skupmy się na tym, co my możemy zrobić dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, a tym samym dla naszych kursantów. Może warto sobie powiedzieć: w końcu mam możliwości, aby każdego kursanta traktować indywidualnie, nie jak tzw. sztukę czy półfabrykat na taśmie montażowej. Może w końcu mam czas na spokojne i jakościowe szkolenie? Może dzięki temu, że mam mniej kursantów, mogę rzetelniej wykonywać swoją pracę? Może mógłbym wprowadzić nowe elementy do metodyki nauczania? Może właśnie teraz jest odpowiedni czas, abym zweryfikował, czy jestem dobrym instruktorem, czy nie? Czy faktycznie zależy mi na tym, aby mój kursant nauczył się jeździć? Czy cieszę mnie jego postępy w nauce? Czy chce mi się z nim pracować? Czy on wystarczająco odczuwa opiekę dydaktyczną z mojej strony?

Pytania te w pewnym sensie nawiązują do mojego wrześniowego artykułu, pt. „Selekcja naturalna”. Wówczas koncentrowałem się na problemie, czy warto kontynuować pracę w branży OSK. W październikowym artykule zakładam, iż Czytelnik podjął decyzję, że jeszcze spróbuje powalczyć i znajdzie w sobie nieodkryte wcześniej pokłady motywacji do przetrwania.

Nie zapomnijmy o jakości, nie kalkulujmy zbyt chłodno, gdyż nasza praca pójdzie na marne i faktycznie dożyjemy czasów, że ktoś bez uprawnień będzie mógł szkolić, bo jaki to problem nauczyć kogoś jeździć (niestety, takie myślenie pokutuje w społeczeństwie). Szanujmy swoją pracę przez godne wynagrodzenie. Nie poniżajmy się, nie deprecjonujmy swojej wartości. Może właśnie te trudne czasy są jedyną szansą na ostateczną weryfikację dobrych i złych? Często wydaje mi się, że już o tym kiedyś pisałem, ale wówczas zaczynam sobie tłumaczyć, że nie można motywować się jednorazowo. Jest to proces, który powinien trwać. Słowo „motywacja” powinno być nieustannie powtarzane, może nawet do znudzenia. My, Polacy, potrafimy walczyć. Walczmy jednak uczciwymi metodami, szanujmy konkurencję, nie dajmy się prowokować tym, którzy są nierzetelni, nieuczciwi i niewiarygodni. Nie hołdujmy bylejakości. Ona ma krótkie nogi i ręce. Wytrwajmy. Pozdrawiam. ■

Zginął instruktor

Stanisław Drężek, instruktor nauki jazdy ze Szczytna (woj. warmińsko-mazurskie), zginął na początku września w wypadku drogowym.

66-letni Stanisław Drężek jechał motocyklem suzuki w... orszaku weselnym z Czerwonki do Biskupca (droga krajowa nr 57). W pobliżu miejscowości Najdymowo 20-letni kierujący citroenem berlingo chciał ominąć stojącego na jezdni fiata, gdy jego kierowca nagle postanowił skrócić w lewo, nie sygnalizując wcześniej tego manewru.

– Citroen zjechał na przeciwny pas i zderzył się czołowo z motocyklem – mówi Krzysztof Bisior z Komendy Miejskiej Policji w Olsztynie. – 66-letni kierowca motocykla zginął na miejscu. 44-letni kierowca fiata brava miał w wydychanym powietrzu 0,5 promila alkoholu.

Stanisław Drężek od 1995 r. był właścicielem Szkoły Jazdy „Tempo” w Szczytnie, ale w zawodzie instruktora pracował ponad 40 lat. Szkolił kierowców na kategorię A i B. Kilka lat temu otrzymał Srebrną Odznakę Instruktora, przyznaną przez Polską Federację Stowarzyszeń Szkół Kierowców.

Marek Sadowski, który w Klubie Motocyklowym „Jurand” działał razem ze Stanisławem Drężkiem, był świadkiem wypadku. – Oprócz samochodów jechało dziesięć motocykli – opowiadał kilka dni po wypadku. – Jechałem przedostatni, a Stanisław na końcu. Kierowca citroena o mało mnie nie zahaczył. Ominął mój motocykl zaledwie o jakieś pół metra. Młody kierowca tego auta mógł nie zauważyć stojącego na skrzyżowaniu auta, zaczął hamować, chcąc uniknąć stłuczki i odbił w lewo. Wjechał prosto w motocykl. Widziałem wszystko w lusterku. Byłem pierwszy na miejscu wypadku. Stanisław był w strasznym stanie. Wiedziałem, że nie da go się uratować.

Stanisław Szatkowski, dyrektor WORD w Olsztynie, znał zmarłego. – Bardzo szanowany i doświadczony instruktor. Aktywnie uczestniczył w szkoleniach, był zainteresowany problematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego, np. zwracał uwagę na źle oznakowane miejsca na drogach, no i było widać, że motocykle są jego pasją. Był dumny z powołanego przez siebie Klubu Jurand. Pokazywał nam zdjęcia i stroje. W dniu wypadku był rano w naszym ośrodku. Opowiadał, że jedzie na wesele kolegi, był już nawet przygotowany na ten wyjazd. Życzyliśmy mu bezpiecznej drogi... ana