



■ 朱军 (本刊专家委员会委员)

国内顶级汽修专家, 于20世纪90年代初, 率先提出“汽车医生”的理念, 长期奔走于全国各地, 积极推动汽车维修行业的发展。在国内举办过数百场“汽车故障诊断”讲座, 培训汽车维修技术人员近20万人次, 还成功地开发了“汽车实训课工艺化”教学模式。

打造双师队伍, 迎汽车职教秋天

◆文/北京 朱军

十年前, 常州工程职业技术学院的校长便对我说, “朱老师, 我校现有在校生1700人, 今年招收了1500人, 学校宿舍都住不下了。”我当时对他说, 与其他专业的职业教育一样, 中国汽车职业教育的夏天来了, 但是, 我更期待中国汽车职业教育秋天的到来。

那么, “秋天”的标志是什么? 绝对不是校园和实训室的占地面积有多大, 也不是实验设备有多昂贵。我见过很“富有”的职业院校, 汽车专业有9栋四层的实训楼, 第一层可以停16辆整车, 二、三层是理实一体化的实训教室, 每间180~260平方米, 汽车专业教师的数量达到130人。这是一种实力, 但我认为这不是汽车职业教育的秋天, 我认定汽车职业教育的秋天, 出现在一支真正意义上双师型教师队伍诞生之时。

双师队伍——我们任重道远

我曾在三年之内, 应教育部要求考察了50所拥有汽车专业的高职院校, 我们要从中挑选出25所, 与德国的五大汽车企业——奔驰、宝马、奥迪、保时捷、大众合作。按照德国合作方的考核标准, 在每所学校里, 我们会问校方, “有多少台实训车”、“每年给汽车专业投入多少资金”等问题。当提到教师, 同行的德国人会问, 双师型的教师占全体教师的比例是多少? 这些学校给我们准备的教师资料里千篇一律地写着, 讲师、技师、高级讲师、高级技师、副教授等信息, 德国人说, 这个不算。他们都明白, 在中国, 这些并不能代表教师的教学水平。

20世纪90年代, 汽修行业里的一个朋友给我打电话说: “朱老师, 我想到北京实习, 您给我找个修理厂吧。”我问他大概什么水平, 他说他修了七年车。我又问他是什么等级, 他说: “朱老师, 您要什么等级啊? 现在的行情, 高级工证书八百块钱一个。”中国的资格认证是这样的概念, 所以德国人都明白, 这个不能算。

与德国人同行考察时, 当面对一位汽车专业的职校教师, 他们会问, “您教哪门课?” 假设这位教师回答说教底盘, 他们会接着问, “汽车底盘的维护、修理、检测和诊断您都会吗? 您所教课程的所有实训您都能带吗?” 他们并没有要求一位教师必须能够面对实车去解决问题, 只问到课程的实训能带吗? 如果能带, 他们就认定这位教师是双师型的教师。

第一年, 我们考查了8所学校, 选中了5所, 每所学校派出4位教师到德国接受培训。德国人说, “我们原本计划拿德国的双师型培训大纲, 与中国的教师进行交流, 告诉他们如何把这些内容运用到实际的课堂中。结果发现, 中国派来的这些教师, 很多人连最基本的维修操作都不会做, 在德国, 他们希望德国的带课教师教他们这些基础知识, 在这种情况下, 整个培训计划被打乱了。”

第二年, 我们针对之前在挑选教师时遇到的问题, 借鉴ASE考试的模式, 出了一套考题。美国的ASE考试, 有8个模块, 其中的题目, 问的是整个的维修过程, 什么事该怎么做? 什么事先做? 做的要领是什么? 没有

动手实践过这项工作的人, 肯定答不出来。我出了100道题, 在两年的时间里, 来自40多所学校的300多名教师进行了作答, 百分制的考卷, 如果设定60分及格, 全军覆没; 超过50分的, 只占百分之十。这就是中国职业院校汽车专业教师队伍的现状, 建设双师型教师队伍, 我们任重而道远!

教育责任——为学生燃起希望

我曾经去过的一所中职院校, 那一年他们新招了7名汽车专业的教师, 当年汽车专业的新生也招了7个班, 7名新教师每人带一个班。我安排了一整天, 听他们7个人的课, 全部听完后, 我对他们的校长说: “如果我是一名中专生, 在这里学习, 那么有些教师的课, 我听了后, 会觉得还可以, 至少引起了我对汽车的兴趣; 而有些教师, 拿着陈家瑞老师的《汽车构造》, 当年他的老师怎么给他讲, 如今他就照本宣科地再念一遍给学生。这种教师出现在职业教育里, 太可怕了!” 他的一堂课, 像是给被应试教育“判了死刑”, 走进职业学校的学生, 又“补了一刀”, 使孩子们的希望彻底泯灭。

我担任名誉校长的某所职业院校, 教师们对我说, “朱校长, 我想告诉您, 这个学校学生最大的问题是, 谁教都不学, 没有课堂秩序而言。”我说: “天生就爱学习的孩子有没有? 有! 但对不起, 轮不着你们这些教师来教, 人家都去‘清华’、‘北大’了。”如孔子所说, 有些人是生而知之的, 有些人是学而知之的, 而到职业院校学习的学生, 大多是困而不学

的。中国职业教育的生源是“两刀切下来的”，第一刀是中考——考不上高中的孩子，上了中职；第二刀是高考——考不上本科的孩子，上了高职。这种分流的方式，本身就很重要。

在德国，很多孩子，能上大学，会选择不上，要学汽修。因为在德国，一个孩子能学汽修，毕业后能拿到技师证，回到村里，全村都会庆祝，上大学的反倒不会这么“热闹”。为什么呢？因为他们很尊重这种掌握了一技之长的人。德国学汽修的男孩儿很受尊重，学美容美发的女孩儿很受尊重。然而在中国，这两个行业是很受歧视的，而且这种歧视根深蒂固。

筛选的方式和职业的歧视是中国汽车专业的现状，这种现状使得这些孩子进入职业院校后的第一堂课变得异常重要。这就对教师提出了一个要求，教师们要在第一堂课里把十几年来应试教育“判了死刑”的孩子们心中残余的那点希望点燃，要让这些孩子们认识到，我也是人才，我也能为社会做出贡献，而不是让孩子们感觉到我完了，我因为没考上高中，没考上本科，彻底完了。一名教师的一堂课能拯救一个孩子，也能毁掉一个孩子。所以我认为，汽车职业教育的第一课，应该是汽车文化教育。相比于讲课内容，一名教师的授课形式更为重要，教给学生多少内容并没有那么重要，重要的是用什么形式来表达一名教师想要表达的理念。有时候，学生并不是不愿意接受教师教授的东西，而是排斥讲课的方法。

我在陕西考察一所高职院校时，听一位教师讲了一堂现场课，讲的是由启动故障导致的车辆无法启动的诊断实例。这本应该是很好的一堂实操课，但授课教师拿着一个笔记本，一直念，一点儿实操也没有，40分钟过去了，眼睛都不敢跟学生交流。形式啊！作为一名教师，应该去思考，你到底应该采用什么样的教学组织形式呢？

当我说到中国汽车职业教育的秋天时，曾经有一位教师问我，“咱们汽车职业教育有冬天吗？”我说：“秋天到了，冬天还会远吗？”

咱们想一想，生源在下降，学校迅速膨胀，所有的学校都在办汽车专业，什么样的人都在当汽车专业的教师，最终，一定是“优胜劣汰”。

一线教学——让教师们先动手

我认为当今汽车职业教育存在的最大问题是教师的动手能力不足。教师们应该从现在开始做起，从自己的车做起。我们所有的教师，能不能把自己的车开出来，排在操场上，亲自做换油保养。

在考察全国50所高职院校的时候，日照技师学院给我留下了深刻的印象。在实训室的一角，我看到很多换下来的机油桶和机滤。我当时很惊讶，问到：“这都是谁的？”他们告诉我，就些都是学校教师的，教师自己的车，全在这里做换油保养。

还有山东淄博职业技术学院，它的实训室一层，是一个真正的修理厂。他们的工作人员对我讲，“我们学校，自从搬迁到职教园后，教师上班每天要开车往返二十千米，每天有七百辆车开进来，我们就想，我们汽车系能不能先把这些车的维护保养‘拿下’。”我觉得这个想法很好。

马鞍山职教中心，汽车部的部长告诉我，他买了一辆二手的切诺基，回来没两天，发动机就坏了，他就吊起来大修，之后，这辆车几乎所有部分都修了一遍，最后还做了全车喷漆。他发现，这个过程让他在汽车维修方面，全通了。他们现在建了一个实训车间，完全是按照我当时给他们提的建议建的。这是一个真实的修理厂，前面是一个店，后面是两个大的实训车间，一个是钣喷车间，一个是机修车间，每个车间里可以停40辆车。我对汽车系的教师说，“你们不许买新车，必须买二手车，只有二手车，天天坏，你们才能训练出来。”我觉得作为汽车专业的职校教师，二级维护，必须全员通过。我们可以做这样的事，在学校的实训室里，每次由两名教师对两辆车进行实操，整个维护作业，一步一步来，可以先做制动片保养，下次再做换油保养，其他教师围着他们看，给予评价打分。

我有一位天津交职院的朋友，教了一辈子的汽车专业，现在是研究所所长。有一次，他对我说：“朱老师，我去4S店保养一次五百到六百块钱。”我说：“你教了一辈子的汽车，你是不懂挑机油、机滤，还是不懂操作流程啊？如果你能让4S店挣走钱，是中国职业教育的耻辱啊！”总而言之，我认为，如今从事汽车职业教育的教师，存在的最大问题是动手能力的欠缺。

学生培养——用“产品”证明实力

学生是一个学校推向社会的“产品”，是确定这个学校影响力和地位的关键。我认为职业院校的汽车专业应该作这样的调研：看一看我们的毕业生，一年后、三年后、五年后、十年后还从事这个专业的人分别是多少，我觉得十年后是一个很重要的标志。如果我们的学生毕业十年了，还在这个领域里，一定是骨干了。能证明一个学校品牌好坏的，一定不是招了多少学生，而应该是当地的一类修理厂（包括4S店和非4S店的综合修理厂）的技术负责人中，百分之多少出自这所学校。

从业定位——我们是汽车医生

我自己的车，后备箱里常年放着两个箱子，一箱工具，一箱检测仪表，这是汽车医生出诊必备的东西。对于我们这些汽修人来讲，工具就像医生用的手术刀，仪表就像医生用到的血压计、听诊器等仪器。汽车专业的教师们，你们的后备箱里有这些东西吗？什么叫“救死扶伤”？如果汽车坏在路上，你们没有理由推辞！

每次我去杭州技师学院，都是同一位司机开车接我。有一次，汽车行驶在从萧山机场到杭州技师学院的路上，突然停了下来，我问怎么了？他说：“朱老师，轮胎没气了，您坐着休息，我来换胎。”我下车打开后备箱，把备胎和千斤顶拿了出来。他问我要干嘛，我说要跟一块儿换胎。他说：“您是专家啊！”我说：“我不是专家，我是汽车医生啊！假设我是个医生，你和

我一块儿走，脚崴了，你对我说，医生，您在旁边休息一会儿，我自己揉揉脚，这可能吗？”

汽车医生应该是“神经科”、“精神科”、“外科”、“内科”的全科医生。作为一名汽车医生，一套经典的保健手法、四万千米的保养、两套典型的外科手术——发动机大修和变速器大修、八大系统的故障诊断都得会。

吴孟超教授是我特别欣赏的一个人，他是肝胆外科专家，2005年度国家最高科学技术奖获得者，2011年度感动中国人物。他说过，“一名外科教授永远要坚持三件事，临床、科研和教学。”我认为，吴孟超教授讲的这句话，在中国汽车职业教育教师身上都适用。我们要问问自己，“你临床了吗？你科研了吗？你教学了吗？”我想你一定教学了，但是你临床了吗？你科研了吗？你在临床过程中遇到的“疑难杂症”有没有拿到你的“实验室”里作科研？

教师风采——教汽修亦可光鲜

江苏卫视的《非诚勿扰》节目中出

过一位“最美汽车女教师”，12号位上的李莉娜，她是徐州市中等专业学校，汽车专业的教师。教汽修的女教师，长得这么漂亮，这么有气质，很轰动。主持人问她会不会修车，她回答说：“我不能和修理厂的技术人员比，但我参加过大赛，成绩还不错，江苏省教师大赛中，得了发动机装配二等奖。”我看到《非诚勿扰》节目中的李莉娜后，走到哪儿我都和汽车专业的教师讲，你们都看看李莉娜，教汽车专业的教师也可以光彩照人。

在某次职业院校的教师课程设计大赛中，我听的第一堂现场课是汽修课，两名汽修教师，一男一女，男教师站在前面讲怎么做，女教师站在后面不知道该干什么，前面的男教师讲一句，她在后面板书一句，她成了“板书机”。第二堂课，我去听了营销课，也是一男一女两名教师，女教师特别有风采，模拟不同的买车人，一会儿演一个贵妇人，一会儿演一个公务员，让学生们来应变她。她的气质、风采、谈吐与之前教汽修的

女教师有天壤之别。更让我觉得郁闷的是下面的十六个模拟学生，汽修专业的都很沉闷，学营销的个个积极活泼。中国的汽修教师怎么就不能扬眉吐气呢？为什么就不能自信地展示自己的风采？现在很多教师麻木了，他们觉得，我就拿着当年我上学时用的这本《汽车构造》照着念，一念就是一堂课，这课我也上了。但是，我们不能这么做，教师的天职是传道、授业、解惑，在三尺讲台上展现教师的风采是一件值得骄傲的事。

如今，中国的汽车职业教育到了生死存亡的关键时刻。有的高职院校，招不到学生，无奈之下，高考成绩100多分的学生也得招进来。任何学校，入学分数线的降低，就意味着竞争力在丧失，意味着将要走向“死亡”。对于中国的汽车职业教育，夏天已过，迎得来秋天，就是成功者；迎不来秋天，面对的一定是冬天！

(本刊记者高中伟根据朱军2014年9月4日在兰州石化职业技术学院的讲话整理)

亲，杂志也网购了！

<http://shop67390141.taobao.com>

无限惊喜 尽在其中！

在线购买月刊、合订本、《专家故障点评》等 价格更优惠，交易更迅捷！