



LEGJOBB GYAKORLATOK A TENGERI VITORLÁSOKTATÁSBAN

ÉVENTE TÖBB MINT 270 EZREN VÉGEZNEK EL RYA HAJÓSTANFOLYAMOT. A TENGERI VITORLÁSOKTATÁSBAN A SZÁZ SZÁZALÉKBAN GYAKORLATIAS MEGKÖZELÍTÉSRE ÉS A HASZNÁLHATÓ TUDÁS ÁTADÁSÁRA VAN SZÜKSÉG.

SZÖVEG: MÉDER ÁRON

RYA

Az RYA képzés tekinthető egyfajta nemzetközi szten-derdnek. Az elődjét 1875-ben alapították, és jelenleg 58 országban, Amerikától Új-Zélandig több mint 2400 tréningközpontot működtetnek. Évente több mint 270 ezren végeznek el RYA hajóstanfolyamot.

A RYA-oktatóanyagokat, -tankönyveket és -irányelveket 2010 óta használom, és nagyon megkedveltem azokat. A professzionális vitorlázók, vagyis a versenyzők, a hajószállítók, a szuperjacht-alkalmazottak szinte mind megszerzték a RYA Yachtmaster-képesítést. Ennél erősebb, elfogadottabb és jobb papír jelenleg nincs. Minden tengeri vitorlásoktatónak és vitorlázónak a RYA oktatói anyagait, tankönyveit és irányelveit ajánlom.

REED'S

A szakkönyvek közül a RYA-tankönyvek mellett a Reeds könyveket is nagyon ajánlom. Például a Reed's Skipper's Handbook a legtöbbet eladott vitorlászévkönyv az első kiadása óta, és szerintem is a legjobb. Jelenleg a 2020-as a legfrissebb, és a korábbi verzióiból több mint hatvan-ezretet adtak el. Könnyen belátható, hogy miért: praktikus zsebméret, segítőtár mindarról, amit egy hajósna tudnia kell a tengeren. Az oktatók gyakran ajánlják a sokféle információval, tömör formában, gyors útmutatóként szolgáló könyvet mindenki számára. Zseniális útmutató kezdőknek és kiváló felrészítő a haladóbb kapitányoknak. Minden, amit tudnod kell, ha egy jachton vagy kis csónakon tengerre indulsz.

A MI PEDAGÓGIAI ALAPELVÜNK A TA- PASZTALATI TANULÁS, ÉS AZ EGYÉN TANULÁSI FOLYAMATÁRA ÖSSZ- PONTOSÍTUNK.

Amikor 2012-ben és 2013-ban gyakran keltem át a La Manche csatornán a Mini 650-es versenyvitorlásommal versenyeken, gyakorlások alkalmával és a szóló kvalifikációs vitorlázáson, a Reedsnek a Small craft almanac című könyvét használtam, ami tartalmazta az árapályadatokat, az áramlásterképeket és a csatornának fontos navigációs, valamint biztonsági információit. Nagyon jól megszerkesztett kiadvány, ezt is nagyon ajánlom.

EXL

Bármilyen rendszerben oktatunk, alapvetően megvan a szabadságunk a módszertan terén. A mi pedagógiai alapelvünk a tapasztalati tanulás (Experiential learning, EXL), és az egyén tanulási folyamatára összpontosítunk. Ezt kombináljuk egy kevés élmény-, sőt kalandpedagógiával is.

A ciklikus és napi szintű értékelésre, illetve elemzésre a nap végén, a kikötőben kerül sor. A vitorlásoktatás során a tervezés, cselekvés, értékelés, alkalmazás körforgásban vagyunk benne, mint a klasszikus tapasztalati tanulás esetén. Ez a RYA- és több más tengeri vitorlástanfolyamnak is része. Nagyon ajánlom ezt, mert ez egyfajta naplezárás.

KOMMUNIKÁCIÓ

A tengeren a nyelv az angol, és ezt mindenkinek legalább alapszinten kell tudnia. Az angol hajós és vitorlás szakszavakat különösen fontos ismerni. Emellett egy tengeri vitorlásoktatáson a szakmai angolt is meg kell tanítani. A seaspeak főleg nagyhajókon használatos, de érdemes ezzel megismerniük a kedvtelészélcélű hajósoknak is.

KISS-ELV A TENGERI VITORLÁZÁSBAN

A tengeri vitorlázásban a biztonság a legfontosabb, és mivel a KISS-elv ebben is sokat segít, a tanfolyamainkon ezért is szoktam mesélni róla.

A KISS a keep it stupid simple rövidítése, azaz maradjon ostobán egyszerű. A kifejezés fordításának több variációja is létezik, talán ez a legjobb: tartsd egyszerűnek és egyértelműnek.

Mint tengeri vitorlásoktató, a tanítás során a tömörségben, vagyis az esszenciában hiszek. Mi a lényegyet tömören adjuk át a tanulóknak. A mi mottónk: egyszerűsítés, majd hozzáadunk egy kis könnyedséget is.



Fiatalkoromban Bernard Moitessier könyveit olvastam, amit akkor még csak angolul lehetett, és az volt az egyik mániája, hogy a hajón minden rendszer legyen egyszerű, ami így könnyen javítható. Ennek az elvek igen komoly jelentősége van az óceáni vitorlázások alkalmával.

A KISS-elv a vitorlázás során mindenhol ott van: a safety briefingnél, az útvonaltervezésnél, a hajó felkészítése során, egy komolyabb óceáni vitorlástúra esetén stb. A felesleges bonyolítás akár veszélyes is lehet!

A TENGERI VITORLÁSOKTATÁS IRÁNYELVEI

Az oktató példát mutat, és valójában az a fontos, hogy mit és hogyan csinál. A legfontosabb feladatunk a helyes szemlélet átadása a tanulóknak.

1. Nem dobunk semmit a tengerbe – a környezetvédelem fontossága.
2. Feleslegesen ne motorozzunk – az ökológiai lábnyom csökkentése.
3. A tenger és a környezet figyelése, mi is része vagyunk a nagy egésznek.
4. Alázat a tenger iránt – mi csak kis pontok vagyunk.
5. A vitorlázás csapatsport, és ezért fontos a jó csoportdinamika, aminek az alapja az együttműködés. Ez utóbbi alapja pedig az empátia és az egymásra figyelem.

Három pillérből áll egy átlagos tengeri vitorlástúra:

- check list,
- safety briefing,
- passage plan.

Alapvetően ezek megtanítása minden tengeri vitorlástanfolyam célja. Természetesen módszertani szabadság van, és amúgy is mindenki kicsit máshogy oktat.

CHECK LIST

Az ellenőrző lista attól függ, hogy milyen útra és milyen hajóval készülünk. Egy földkerülés vagy egy óceánátútkelés során a hajó ellenőrzése több napig is eltarthat. Egy egyhetes charterhajózás esetén a bérelt hajót általában átvételkor kb. 1-1,5 óra alatt nézzük át. Itt szempont a felszerelés, a motor, a horgony, a bow thruster, a vitorlák és a hajó műszereinek ellenőrzése. Komoly szeles vitorlázásnál, például amikor a Kanári-szigeteknél gyakorló vitorlástúrát vezetek, akkor az árbócra is felmegy valaki minden alkalommal, és minden szegecset ellenőrzünk.



A motor ellenőrzése minden esetben fontos, ebben segíthet a WOBBLES szó megjegyzése.

W (water/víz) – megfelelő állapotban van-e a tengervíz-szűrő, szükség van-e a tisztítására?

O (oil/olaj) – megfelelő-e az olajsztint?

B (belts/ékszíj) – megfelelő-e az ékszíj feszessége? Van-e rajta sérülés?

B (bilge/hajófenék) – van-e a motortérben olaj vagy víz?

L (levels/szintek) – megfelelő-e a hűtővíz- és a váltóolaj-szint?

E (enginee és exhaust/motor és kipufogó) – indítás előtt ellenőrizzük, hogy van-e kötél a propeller környékén. Nézzük meg azt is, hogy jön-e a hűtővíz – legalább 30 másodpercig kell nézni.

Amikor a földet kerültem a Carinával, akkor volt egy nagyon hosszú ellenőrző listám, ám amikor váltott csapattal mentünk az Adriáról Sydney-ig egy nagyon szuper vitorlással (Beneteau Oceanis 423 Clipper), akkor azért a check list rövidebb volt. Amikor pedig a Felicity Mini 650-es versenyvitorlásommal mentem az Atlantin, nemcsak én ellenőriztem a hajómat, hanem a versenyrendező is komolyan megnézte a vitorlást és a felszerelésemet. Az irányelv mindig ugyanaz: safety first. Érdekes minden szkippernek összeállítania egy saját check listet, és akkor biztos nem felejt el semmit.

AZ ÚTVONALTERVEZÉST MINDEN ESETBEN KIFUTÁS ELŐTT EL KELL KÉSZÍTENI.

SAFETY BRIEFING

Indulás előtt a kapitány biztonsági eligazítást tart a csapatnak. Érdekes tömörek és kicsit viccesnek lennie, hogy jobban figyeljenek. Minden csapattagnak tudnia kell, hol van a mentőmellény, hogyan kell felvenni, emellett a biztonsági hevedert is tudni kell használni. Mindenkinek fontos, hogy hol vannak a tűzoltó készülékek (és a használatát is kell ismerni), a fire blanket, az elsősegélyláda, a mentőgyűrű, a vörös kézi fáklya, az EPIRB, a Liferaft, a grab bag, a vész kormány, a gázcsap, a fenékszivattyú. Emellett, hogy a VHF-rádiót hogyan kell használni, hol az akkumulátor (és főkapcsolója), valamint a motorhasználat alapjait is meg kell mutatni.

További eligazítás a teljesség igénye nélkül: boomra vigyázni, mert fejbe üthet; a clipping on, vagyis a biztonsági heveder használata mikor kötelező és mikor ajánlott; one hand for you and other for the boat!

PASSAGE PLAN

Vagyis az útvonaltervezés, amit minden esetben kifutás előtt el kell készíteni, figyelembe véve az időjárást, az árapályt, az áramlatokat. Az útvonalteret nem árt papírra is leírni, ha ismeretlen vagy nehéz körülmények között vitorlázol, és érdemes B vagy akár C tervet is készíteni. Az időjárás-előrejelzést több modell alapján is szükséges ellenőrizni kifutás előtt, emellett a gale warningot is meg kell nézni külön. A hajóban menet közben délben és délután is érdemes ellenőrizni az időjárás-előrejelzés változását, mert előfordul, hogy váratlanul jön a vihar. A hajón menetben a VHF 16-os csatornát folyamatosan figyelni kell, mivel Európában ott is jön az időjárás-információ. Volt már olyan adriai viharom, hogy reggel még sehol nem látszott, míg kora délután kijött a riasztás.

A good seamanship mindennek az alapja, és jó esetben a tanulásnak soha nem lesz vége.