

GDYNIA
11 KWIETNIA 2015



KONFERENCJA OD SZKOLENIA DO BEZPIECZNEGO ŻEGLOWANIA

Bogdan Olszewski

Metody szkolenia – zagubiony faktor bezpieczeństwa

*Wszystkie mądrości zostały już wypowiedziane
trzeba je tylko odszukać i na nowo przemyśleć.*

J.W. Goethe

Wprowadzenie

Konferencja bezpieczeństwa jest spotkaniem roboczym żeglarzy i specjalistów służącym wymianie doświadczeń i poglądów z zakresu bezpieczeństwa jachtowego. Będąc instruktorem, pragnę przedstawić problemy bezpieczeństwa w świetle doświadczeń szkoleniowych.

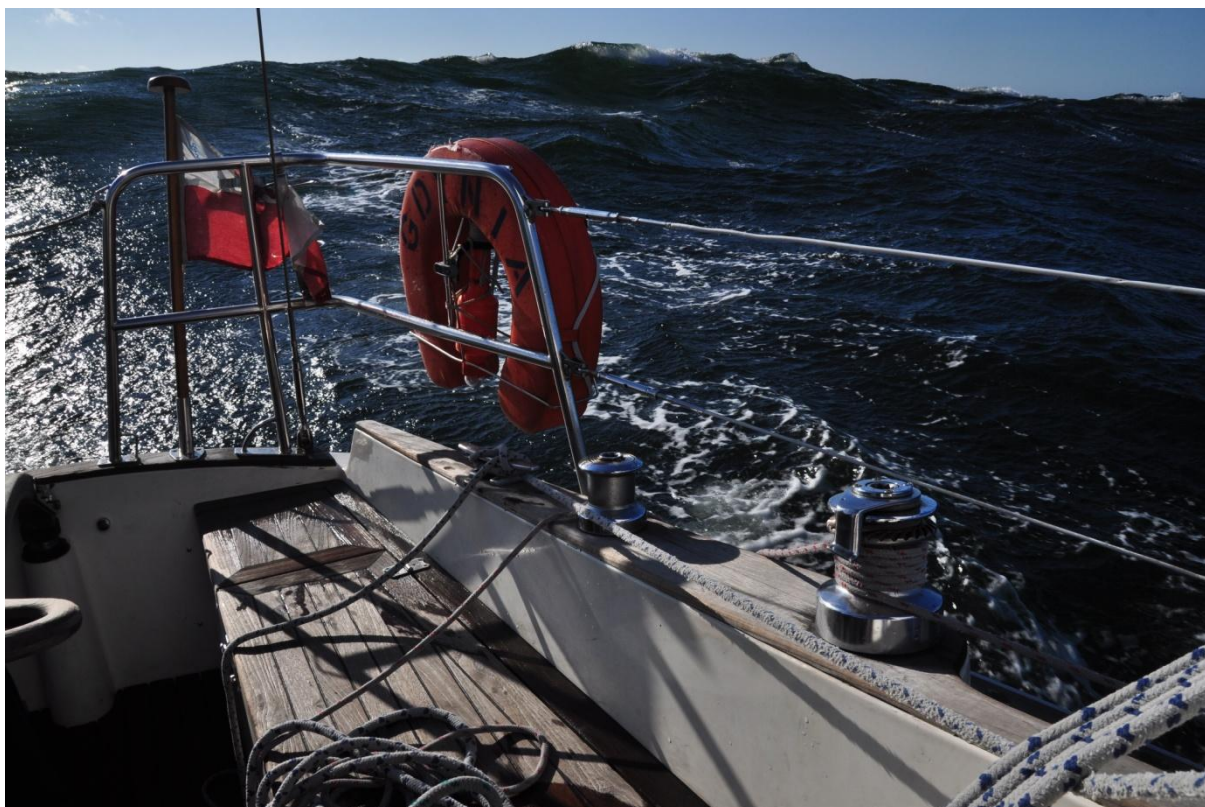
Obserwacja naszej pracy jako kapitanów i instruktorów prowadzi zwykle do następujących wniosków:

1. Szkolenie żeglarzy morskich, nieregatowych, pełne jest „manewrówki” i obsługi technicznej jachtu. Nie dostrzegam w tym, poza opanowaniem jachtu i załogi, żadnych elementów świadczących o tym, że przygotowujemy naszych uczniów również do walki żeglarskiej (rozumianej jako zmagania z siłami pozaludzkimi).

Inne podejście do tematu cechuje trenerów. Oni przygotowują zawodnika do rozwiązywania problemów technicznych i taktycznych podczas żeglowania. Do walki sportowej z kolegą – zawodnikiem. Ale również do zmagania z niesprzyjającymi warunkami hydrometeorologicznymi. Zbliżona bodaj atmosfera towarzyszy kursom na prawo jazdy. „Manewrówka” na placu, potem wyjazd do miasta pod opieką instruktora. Tam uczeń poddawany jest presji trudnych sytuacji. Łatwo dostrzec w tym znamiona zmagania z siłami zewnętrznymi.

Dwa przykłady z różnych dziedzin. Łączy je próba przygotowania ucznia do walki, do zmagania z zewnętrznymi siłami. Porównajmy to do naszej „manewrówki”. W którym miejscu wprowadzamy przygotowanie ucznia do walki, do zmagania z destruktywnymi siłami zewnętrznymi? Ktoś podpowie, że miało to miejsce podczas rejsu stażowego. Pewnie tak, ale możemy obawiać się o jakość przygotowania ucznia do walki

w warunkach rejsu morskiego. O roli rejsu, jako o jednym z zagubionych faktorów bezpieczeństwa powiemy dalej.



Żeglarstwo to sztuka zmagania się z silniejszym „przeciwnikiem”.

2. Nadal chyba za mało przykładamy się w procesie szkolenia do walki o „pozostanie na pokładzie”. Walkę tę przegrał nawet wielki Éric Tabarly, Żeglarz XX wieku! W latach 1968-1986 przegrało ją 19 polskich żeglarzy, wypadając za burtę podczas pracy. Nie przygotowali się do niej należycie. Nie zabezpieczyli się przed skutkami lekkomyślnego traktowania walki żeglarskiej. Pracowali bez pasów bezpieczeństwa!

3. Przegrali też swoją walkę żeglarze z jachtu *Bolko*, którzy wchodząc w dniu 8 sierpnia 1978 r. do Władysławowa w niekorzystnych warunkach hydrometeorologicznych, znając zalecenia zawarte w locji, doznali gwałtownego przechyłu na stromej fali odbitej od falochronu. W jego wyniku czterech członków załogi zostało zmytych z pokładu. Jeden z nich utonął. Nie byli zabezpieczeni pasami bezpieczeństwa, choć powszechnie wiadomo, że w panujących wtedy warunkach wszystko mogło się zdarzyć. I zdarzyło się! Nie byli przygotowani do walki. Nie przygotowaliśmy ani tych żeglarzy, ani ich kapitana.

4. Czy mamy możliwości wpływania na poziom bezpieczeństwa na etapie szkolenia? Kluczowym zadaniem instruktora – nauczyciela żeglarstwa jest skuteczne przygotowanie swoich uczniów do walki, rozumianej jako zmaganie się z siłami pozaludzkimi. Bronią w tej walce, w rozumieniu szkoleniowca, są odpowiednie kompetencje żeglarskie. Spośród nich najważniejsze to:

- a. wiedza żeglarska,
- b. umiejętności techniczne obsługi jachtu i manewrowanie,
- c. sprawność psychofizyczna w stopniu niezbędnym do zmagania morskich i przetrwania,

d. „mentalność żeglarska” – czyli specyficzna dla żeglarzy morskich postawa i przekonania kształtujące się w walce. Żeglarza o uformowanej mentalności cechuje bogata wiedza żeglarska i doświadczenie morskie oraz emocjonalna aprobatą dla niej i postępowanie zgodne z jej treścią.



Koncentracja przed walką...

Od kompletności tych czterech dyspozycji: wiedzy, doświadczenia, sprawności psychofizycznej i mentalności żeglarskiej zależy bezpieczeństwo żeglowania. A na to mamy wpływ jako szkoleniowcy.

Te dwie pierwsze kompetencje znajdują się w sferze szczególnego zainteresowania instruktorów. My je rozwijamy w procesie nauczania-uczenia się żeglarstwa. Rzut oka na przyczyny wypadków jachtowych dostarczyć może wielu istotnych informacji na temat naszej pracy i określić stopień ewentualnego zawinienia określonych wypadków na etapie szkolenia i przygotowywania uczniów do prowadzenia walki z siłami pozaludzkimi.

I Lista zawinień wypadków jachtowych mogących mieć swoje źródła w wadliwym szkoleniu

Izby morskie w swoich orzeczeniach powypadkowych, ale również komisje związkowe badające wypadki jachtowe, wskazują na czynnik podmiotowy jako przyczynę dominującą. Sprawcami wypadków jachtowych, według orzeczeń, w 80 proc. są kapitanowie i oficerowie

jachtów morskich. W świetle stwierdzonych przyczyn wypadków nawigacyjnych izby morskie wskazują na takie zaniedbania jak:

- niewykreślenie lub nieprawidłowe wykreślenie kursu;
- niewykonywanie manewrów lub niewłaściwe ich przeprowadzenie;
- niewykreślenie pozycji;
- brak lub wadliwa obserwacja;
- niewłaściwe posługiwanie się żaglami;
- niekorzystanie z mapy lub korzystanie z niewłaściwej;
- nieudanie się do portu schronienia;
- nieużycie kotwicy lub wady w jej użyciu;
- nieprzeprowadzenie dewiacji kompasu i inne zaniedbania tego rodzaju;
- nieprzestrzeganie zasad wynikających z dobrej praktyki morskiej;
- prowadzenie nawigacji „na oko”, przez co rozumiemy lekceważenie obowiązku starannego jej prowadzenia; staranność polega na właściwym uzupełnianiu dziennika jachtowego, przejrzystości i szczególnej dbałości podczas pracy na mapie, częstym określaniu pozycji, posługiwaniu się aktualną tabelą dewiacji, nanoszeniu poprawek na mapy, do locji i spisu światła itp.;
- niedostateczne wykorzystanie wiedzy z zakresu meteorologii przy ocenie sytuacji pogodowej i podejmowaniu decyzji nautycznych;
- niedojrzałość mentalna żeglarzy wynikająca z braku doświadczenia, czyli po prostu z braku opływania;
- rozchodzenie się zasad manewrowania wynikających z teorii żeglowania i manewrowania, z praktycznym stosowaniem ich w pracy instruktorskiej;
- niezajomość tez powypadkowych publikowanych w „Prawie i orzecznictwie morskim” Odwoławczej Izby Morskiej. Wiele spośród tych tez odnosi się bezpośrednio lub pośrednio do procesu szkolenia;
- nierzetelne, a nawet sfałszowane opinie z rejsów morskich, przy braku jakiegokolwiek systemu rejestracji rejsów stażowych, które są podstawowym dokumentem dopuszczającym do egzaminu na patent jachtowego sternika morskiego i stanowią podstawę prawną do wydania patentu kapitańskiego;
- brak archiwum dzienników jachtowych, które byłoby pomocne przy ewentualnej weryfikacji opinii rejsowych.

Puentą dla tych stwierdzeń sformułowanych przez izby morskie w orzeczeniach oraz we wnioskach komisji PZZ badających wypadki jachtowe, niech będzie opinia Joshuy Slocuma (1844-1910), amerykańskiego żeglarza, zaliczanego dzisiaj do klasyków żeglarstwa, który jako pierwszy opłynął świat na *Sprayu*, słupie o długości 11,2 m:

Zbyt pewni siebie marynarze, którzy „znają wszystko jak własną kieszeń”, topią najwięcej statków i gubią najwięcej ludzi.

Aby było bardziej optymistycznie, zacytuję jeszcze jedną jego opinię z książki „Samotny żeglarz”:

Walka z rozpiętym żywiołem nie jest rzeczą łatwą. Trzeba dobrze znać morze, być pewnym, że zna się je i nie zapominać, że istnieje po to, aby po nim żeglować.

II

Współczesne metody nauczania żeglarstwa – niewykorzystany faktor bezpieczeństwa żeglugi jachtowej

*Nie wystarczy na coś patrzeć, trzeba to jeszcze postrzegać,
ale żeby postrzegać, trzeba wiedzieć.*

Bogdan Czabański

Doświadczenia rejsowe i instruktorskie skłoniły nas do próby wskazania na utracone z systemu nauczania faktory. Są to:

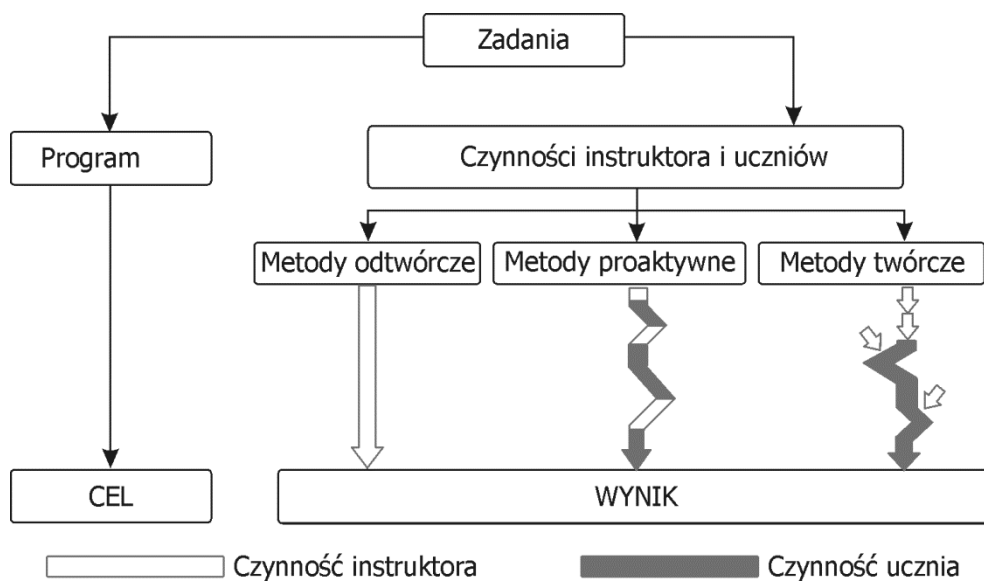
1. Szkolenie teoretyczne i praktyczne z wykorzystaniem zweryfikowanych metod nauczania.
2. Świadome kształtowanie przez kapitanów rejsów i instruktorów – gotowości żeglarsza do podejmowania walki (zmagających z siłami pozaludzkimi).
3. Podejmowanie wysiłków nauczycielskich mających na celu kształtowanie „mentalności żeglarskiej”.

W tym referacie zajmiemy się wyłącznie problematyką szkoleniową w aspekcie posługiwania się współczesnymi metodami nauczania. Pozostałymi faktorami warto zająć się w przyszłości na konferencji naukowej poświęconej wykorzystaniu dorobku psychologii sportu w żeglarstwie morskim.

Orzeczenia izby morskich, a także własne badania źródeł wypadków nawigacyjnych skłaniają do wskazania na poniższe niedomagania w systemie szkoleń żeglarskich, które są w znaczącym stopniu źródłem wypadków jachtowych w sferze szkoleniowej:

1. Brak operatywności, wiedzy i praktyki żeglarskiej.
Ta niezdolność zastosowania wiedzy i praktyki w działaniu w zmienionych warunkach, spowodowana jest nieadekwatnymi metodami nauczania i niezmiennymi warunkami zewnętrznymi. Znamy przypadek kursu manewrowego odbywanego przez sześć dni bez zmiany kierunku wiatru. W dniu egzaminu kierunek wiatru uległ radykalnej zmianie, co spowodowało katastrofalne dla zdających konsekwencje podczas manewrów portowych.
2. Nieukształtowana w procesie nauczania-uczenia się zdolność do dostrzegania sytuacji problemowej.

Jest to rezultat nadmiernie częstego stosowania w nauczaniu „problemów zamkniętych”, to jest mających komplet zbioru rozwiązań, co utrudnia stosowanie w nauczaniu metody poszukującej, która aktywizuje intelektualnie ucznia, wyzwalając jego pomysłowość i energię do działania.



Zakres czynności naprowadzających instruktora przy wykonywaniu i rozwiązywaniu zadań przez uczniów w zależności od zastosowanych metod.

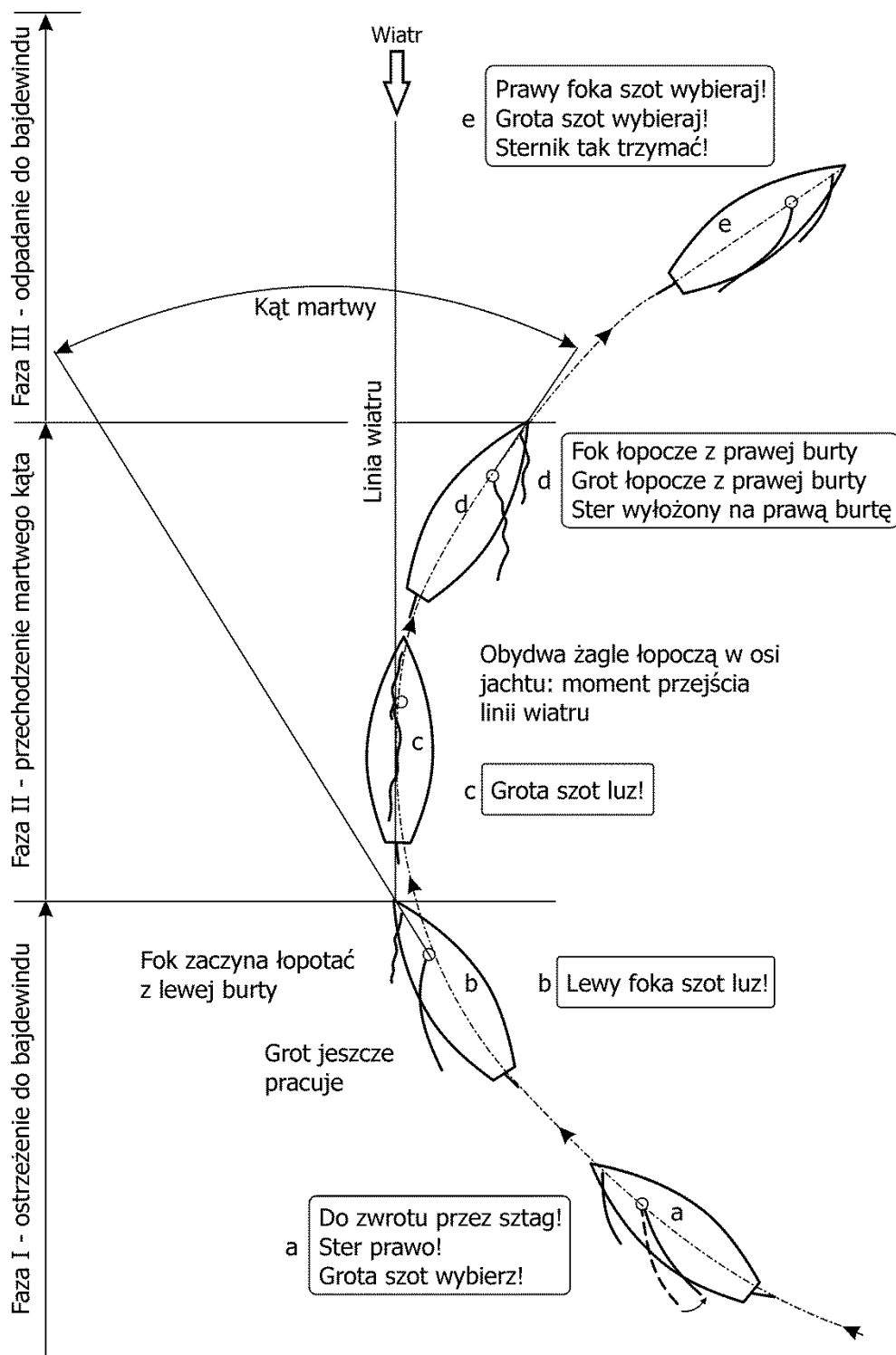
Z sytuacją problemową mamy do czynienia na przykład po wejściu na przeszkodę nawigacyjną. Musimy rozwiązać zadanie otwarte, samodzielnie poszukując głębszej wody i nie opuszczając rąk, gdy napotykamy na opór materii. Żeglarz wychowany na metodach podających ma trudności w podjęciu poszukiwania rozwiązania w sytuacji braku informacji.



Pokaz balastowania w wykonaniu instruktora.

3. Nietodyczne prowadzenie pokazu.

Pokaz jako sposób nauczania wszelkich czynności żeglarskich (praktyki i teorii) zyskał powszechną aprobatę, a dla wielu instruktorów stał się wytrychem otwierającym każde drzwi. Pokaz sprowadzający się jednak do wykonania poprawnego manewru lub czynności żeglarskiej oraz wypowiedzenia kilku, często mało istotnych uwag, to nie to o co chodzi. A na pewno nie tylko chodzi o pokaz! Składa się on z sześciu momentów metodycznych i wszystkie one, w określonej kolejności, muszą być wykonane. Pominięcie choćby jednego z nich na etapie uczenia się danej czynności, nadwyręża skuteczność tej metody:



Wzorzec manewru głównego „zwrot przez sztag”.

- 1) perfekcyjne wykonanie czynności – to silny motyw do naśladowania „mistrza”;
- 2) wprowadzenie słowne – poprzedza nauczanie (definicja czynności, zastosowanie, ograniczenia, bezpieczeństwo wykonania);
- 3) właściwe nauczanie – pokaz spełniający rolę instrukcji wizualnej oraz instrukcja słowna; pokaz i słowo wzajemnie się przenikają i uzupełniają;
- 4) działania praktyczne ucznia – zrealizowanie pokazu „mistrza” wzbogaconego o instrukcję słowną oraz uzupełnienie go i wzbogacenie pod wpływem własnego działania ucznia;

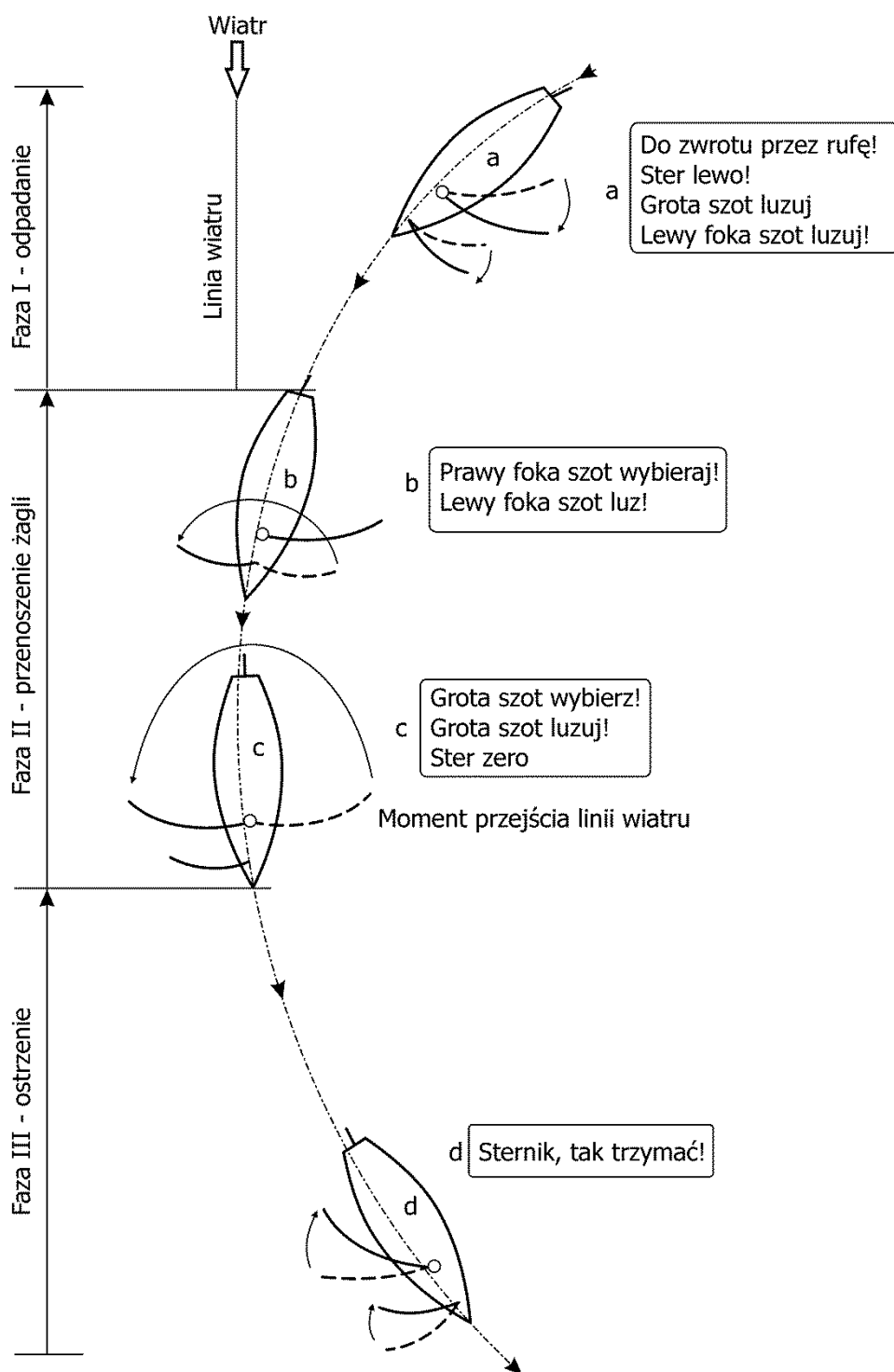
5) tworzenie wyobrażenia – jest ono umysłowym planem i programem wykonania nauczanego działania (czynności), jest wewnętrznym wzorcem czynności, który umożliwia wykonanie złożonych działań żeglarskich i przeprowadzenie w oparciu o ten wzorec niezbędnych korekt;

6) wskazywanie na zasady, reguły i elementy węzłowe działania – instruktor informuje ucznia czym się kieruje, pokazując poprawnie wykonaną czynność i całe działanie; jest to tym samym dyrektywa metodyczna dla ucznia, który wykonując samodzielnie dane działanie również będzie kierował się określoną: 1. zasadą, 2. regułą, 3. elementami węzłowymi.



Pokaz wiązania wyblinki w wykonaniu instruktora.

Uwaga metodyczna: pokaz instruktorski tylko wtedy spełni swoją dydaktyczną rolę, jeżeli będzie spełniać kryterium „sześciu momentów” składających się na jego konstrukcję. W przeciwnym przypadku będzie to określony manewr bez walorów poznawczych na etapie nauczania.



Schemat wzorcowego pokazu instruktora. Tworzenie wyobrażenia manewru „zwrot przez rufę”.

4. Nietodowy przebieg ćwiczeń.

Ćwiczenie jest metodą nauczania polegającą na wielokrotnym wykonywaniu jakiejś czynności czy działania dla nabycia wprawy i zyskania sprawności, korzystając przy tym z zasad i reguł, bez których ćwiczenie staje się tresurą, tj. mechanicznym powtarzaniem czynności żeglarskich, bez zrozumienia dlaczego mają być takie, a nie inne.



Pokaz czynności: Dziadek (instruktor) z wnukiem Konradem.

Struktura ćwiczenia

1. Określamy cel ćwiczeń, nazwę czynności doskonalonej, znaczenie doskonalenia już posiadanej umiejętności.
2. Wskazujemy na zasady i reguły, w których stosowaniu uczeń się ćwiczy.
3. Wykonanie czynności przez instruktora, dla przypomnienia.
4. Pierwsze ćwiczenia pod kontrolą instruktora.
5. Samodzielne wykonanie zadania przez ucznia, odpowiednio urozmaicone.
6. Wzbogacenie ćwiczenia o elementy nowe.
7. Opis ćwiczenia przez ucznia i sporządzenie przez niego odpowiedniego szkicu.

W praktyce to co zwykle nazywać się ćwiczeniem, zwykle jest powtarzaniem danych czynności i działań aż do przetrenowania, czyli do usztywnienia ćwiczonej czynności do tego stopnia, że przy zmianie warunków zewnętrznych nie następuje dostosowanie do nich przetrenowanego działania.

Stawianie znaku równości między ćwiczeniem a uczeniem się „od zera” danej czynności, może stać się przyczyną nieosiągnięcia celu dydaktycznego. To zaś może prowadzić do wypadku nawigacyjnego.

5. Brak wiedzy instruktorskiej o budowie i funkcjonowaniu modelu etapowego nauczania-uczenia się techniki żeglarskiej.

Działania żeglarskie (lub czynności i operacje) są przyswajane w ten sposób, że uczeń – pod kierunkiem instruktora – przechodzi kolejne etapy nauczania-uczenia się, od etapu I do IV. Każdy z etapów jest bazą kolejnych etapów i zadaniem, które uczeń realizuje. Do tych etapów, baz i zadań dołączyliśmy uwagi metodyczne o sposobie ich realizacji.

Krótko mówiąc – wyróżniono następujące etapy:

Etap I – Zapoznanie z działaniem żeglarskim

- Etap II – Uczenie się działania
- Etap III – Utrwalanie działania
- Etap IV – Doskonalenie działania

Dla celów roboczych opracowano poniższy algorytm metodyczny nauczania czynności żeglarskich i działań. Może on być pomocny jako swego rodzaju syntetyczny plan zajęć, który zarówno w literaturze, jak i w praktyce instruktorskiej ma szerokie uzasadnienie.

Algorytm metodyczny nauczania działania.

1. Podaj nazwę działania i jego definicję.
2. Wskaż na zastosowanie.
3. Wymień warunki do jego wykonania.
4. Pokaż działanie z objaśnieniami słownymi:
 - a) całościowo - w tempie normalnym,
 - b) całościowo - wolno,
 - c) z podziałem na części,
 - e) całościowo.
5. Wzbudź motywację, pobudź uwagę i emocje.
6. Pozwól uczniowi samodzielnie wykonać działanie:
 - a) na jachcie,
 - b) operując uproszczonym modelem,
 - c) przedstawiając manewr w formie rysunku.
7. Niech uczeń opíše słowami wykonywane czynności (na przykład w formie algorytmu, w punktach).
8. Uczeń powtarza działanie w celu utrwalenia. Instruktor w razie konieczności udziela informacji o stopniu poprawności.
9. Doskonalenie działania (czynności) w zmiennych warunkach.

Z krótkiego przeglądu metod nauczania wynika, że dysponujemy adekwatnymi do potrzeb sposobami realizowania zadań szkoleniowych. Jeśli decyduje nam po piętach niepowodzenie w stosowaniu w praktyce tych metod, to znaczy że wina leży po naszej stronie. Wiele wskazuje na to, że nauczamy intuicyjnie, mniej lub bardziej pamiętając jak nas uczono. Powtarzamy więc własną drogę uczniowską. Często korzystamy z „metody prób i błędów”. Pokazujemy jak zrobić, objaśniamy, a potem próbujemy powtarzać do oporu, aż w końcu coś z tego wyjdzie, nie bez asysty „instruktora – podpowiadacza”. Ten sposób nauczania bez metody jest opłakany w skutkach czasowych. Nie ma tutaj miejsca na myślenie ekonomiczne.

III

Środki i formy podnoszące poziom bezpieczeństwa

Wydaje się, że u początków naszych problemów z prawidłowym przygotowywaniem żeglarza do zmagania leży to, iż nie badamy niepowodzeń w nauczaniu wiedzy żeglarskiej. Nie badamy skuteczności funkcjonowania systemu szkolenia żeglarzy. Nie staramy się wykryć prawidłowości wśród powtarzających się błędów. Jeśli izby morskie wskazują na zaniedbania kapitanów i oficerów w postaci: niewykreślenia kursu lub wykreślenia nieprawidłowego, niewykreślenia pozycji, braku lub wadliwej obserwacji, niewykorzystania manewrów lub ich niewłaściwego przeprowadzenia, niewłaściwego posługiwania się żaglami, to w ślad za tymi wytkniętymi zaniedbaniami, które stały się przyczynami wypadków jachtowych, musi iść nasz namysł i badanie ich źródeł. Zdaje się, że mają one wspólne pochodzenie: sprawcą jest kapitan i oficerowie (w 80 proc. orzekanych przyczyn wypadków).

Instruktor winien zapytać siebie, w jakim stopniu wynika to z omylności człowieka, a w jakim z wad systemu i metod szkolenia. Niestety nie dysponujemy publikowanymi badaniami naukowymi nad procesami nauczania żeglarstwa. Wyniki takich badań mogłyby pomóc instruktorowi w wyborze odpowiednich do sytuacji i potrzeb metod i sposobów nauczania oraz wykrywania niedociągnięć w swojej pracy. Sądzę, że nadszedł czas, aby zorganizować konferencję naukową poświęconą problematyce szkoleniowej i bezpieczeństwa. Wzorem dla nas mogą być inne dyscypliny. Mobilizująco działa sposób pracy Stowarzyszenia Instruktorów i Trenerów Narciarstwa Polskiego Związku Narciarskiego (patrz „Informator przedsezonowy 2014-2015” wydany w 25-lecie działalności SITN w Krakowie w 2014 r.

Kielkuje w nas myśl, że warunkiem podniesienia skuteczności naszych wysiłków szkoleniowych, a tym samym bezpieczeństwa żeglugi jachtowej, jest stała wymiana poglądów pomiędzy instruktorami i kadrą żeglarską. Płaszczyznę do bezpośrednich kontaktów mogłoby stworzyć Stowarzyszenie Instruktorów i Trenerów Żeglarstwa PZZ.

Póki co musimy w większym niż dotychczas stopniu korzystać z naszego dorobku szkoleniowego. Dysponujemy, jak już powiedziano, metodami zweryfikowanymi w praktyce i przez nauki o kulturze fizycznej. Znamy walory rejsów stażowych prowadzonych przez odpowiedzialnych kapitanów – instruktorów. W zasięgu wzroku mamy narzędzia metodyczne o istotnych dla bezpieczeństwa jachtowego walorach technicznych. Pojawia się również nienowy, ale odświeżony sposób panowania nad sytuacją trudną w żeglarstwie, w postaci tzw. listy kontrolnej, szeroko stosowanej w lotnictwie, medycynie i w budownictwie.

W kilku słowach o narzędziach, których promotorem jest dobra praktyka morska.

1. Rejs szkoleniowo-stażowy

Analiza przyczyn wypadków jachtowych wskazuje na zaniedbania popełnione z zasady przez kadrę rejsu (kapitana, I oficera). Łatwo sobie wyobrazić skutki mentalne dla załogi, która jest świadkiem niewykreślenia kursów, nieokreślenia pozycji obserwowanej, niekorzystania z mapy lub korzystania z niewłaściwej itp. Nic dziwnego, że „staż szkoleniowy” uzyskany w takich warunkach nie daje gwarancji dobrej roboty nawigacyjnej żeglarza – stażysty, który obejmie samodzielne stanowisko dowódcze. Również opinia wystawiona przez lekkomyślnego kapitana niewiele jest warta.

Należy więc stworzyć taki system uzyskiwania stażu, aby chronił on skutecznie przed żeglarskimi lekkoduchami. W związku z tym wydaje się, że system uzyskiwania stażu morskiego powinien spełniać następujące warunki:

- 1) Weryfikowanie przez PZZ opinii z rejsów oraz wpisów stażowych w książeczkach żeglarskich.
- 2) Archiwizowanie (centralnie) dzienników jachtowych z możliwością weryfikowania opinii stażowych.
- 3) Program szkoleniowy rejsu stażowego ustalony przez Komisję Szkoleniową PZZ i wpisany do dziennika jachtowego.
- 4) Stworzenie warunków do corocznych spotkań szkoleniowych kapitanów prowadzących rejsy stażowo-szkoleniowe.
- 5) Adekwatny do potrzeb program szkolenia z zakresu wiedzy żeglarskiej stosowanej i wykorzystywanej podczas rejsu.

6) Program treningu rejsowego przygotowującego do walki żeglarskiej.

2. „Stare ale jare” pomoce nawigatora

W poszukiwaniu sposobów skutecznego podnoszenia bezpieczeństwa w żegludze jachtowej trafiamy na wypróbowane metody, o których się zapomina, porzuca, bo są „przestarzałe”, lekceważy się je, nie docenia.

Warto do niektórych wrócić, ponieważ należą, moim zdaniem, do kanonu dobrej praktyki żeglarskiej, stanowiąc wypróbowane narzędzia walki:

- 1) Wskazówki do jachtowej praktyki morskiej (dawny RSJ), na który wielokrotnie powywoływały się izby morskie, ponieważ stanowiły zbiór wiedzy praktycznej (formalnie wprowadzony przez GKKFiT).
- 2) Dziennik jachtowy (mimo że nie ma regulacji prawnej jego stosowania).
- 3) Żeglarskie listy kontrolne/checklisty (zostaną omówione w dalszej części).
- 4) Informacja dla kapitana o stateczności jachtu.
- 5) Zeszyt nawigatora. Notatki kapitana (w tym tabelka sporządzona na podstawie dzienników jachtowych danego jachtu odnośnie żagli niesionych w zależności od warunków hydrometeorologicznych).
6. Tezy powypadkowe publikowane w „Prawie i orzecznictwie morskim”.
- 7) Zeszyt obserwacji meteorologicznych i stanu morza.
- 8) „Dzielność morska” Marchaja.
- 9) „Żeglarz mądry po szkodzie” Dąbrowskiego.
- 10) „Żeglowanie w trudnych warunkach” Colesa i Bruce’a.
- 11) „Żeglowanie w warunkach sztormowych” Colesa.

3. Lista kontrolna (checklista)

- potężny instrument w walce żeglarskiej (w zmaganiach z siłami pozaludzkimi).

Listami kontrolnymi posługują się obecnie wszyscy, którzy podejmują się wykonania złożonych zadań. Należą do nich piloci, lekarze, budowniczy stadionów itp. Do tej grupy ludzi należą również marynarze i żeglarze.

Zawodność pamięci i odwrócenie uwagi przez inne wydarzenia stanowią szczególne zagrożenia dla pewnej grupy procesów znanych przez inżynierów procesami „wszystko albo nic”. Jeśli podchodząc w nocy do skalistej zatoki pominiemy choćby jeden kluczowy element, cała reszta, choćby wykonana poprawnie nie zda się na nic. (Atul Gawande, Potęga checklisty, Wydawnictwo Znak, Kraków 2012, s. 53).

Listy kontrolne przypominają nam o drobnych lecz ważnych krokach i jasno je precyzują. Nie tylko umożliwiają weryfikację poprawności wykonania procedur, lecz także wprowadzają do naszego postępowania dyscyplinę, co samo w sobie prowadzi od osiągnięcia lepszych wyników w pracy. (tamże, s. 52)

Dobra „lista kontrolna” powinna być:

- 1) Precyzyjna.
- 2) Krótka (max 1 strona A4).

- 3) Zwięzła.
- 4) Na temat.
- 5) Łatwa do zastosowania w najtrudniejszych sytuacjach.

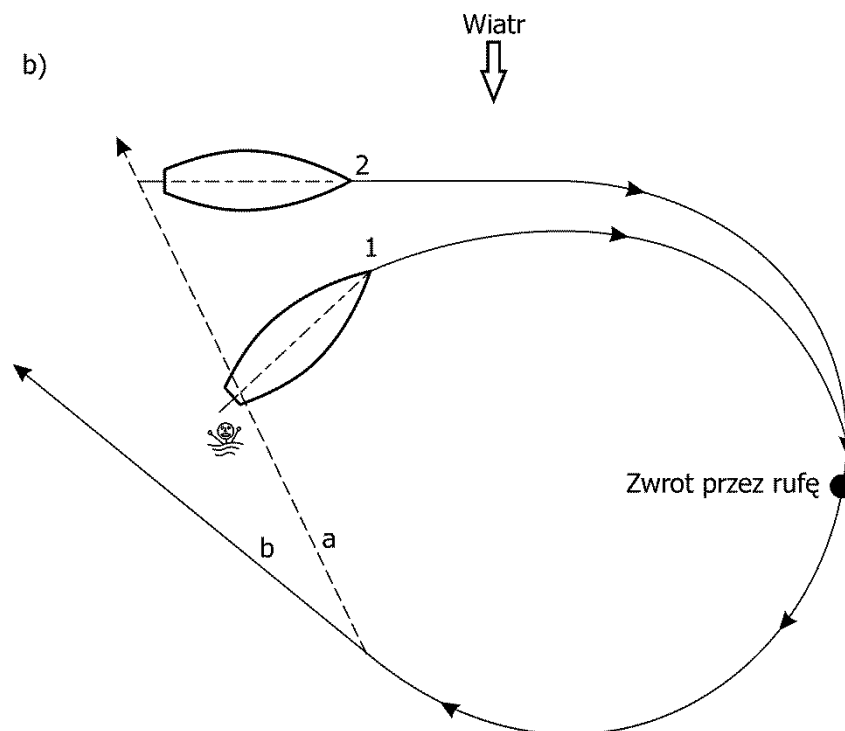
Uwagi o listach:

- a) lista kontrolna przypomina o wykonaniu najważniejszych kroków, takich które może przeoczyć nawet najlepszy żeglarz,
- b) lista kontrolna dyktuje priorytety,
- c) lista kontrolna przyczynia się do dobrej pracy całej załogi,
- d) lista kontrolna nie zastępuje instrukcji obsługi (nie służy do nauki określonego działania).

Złą listę kontrolną cechuje:

- 1) Niejasność.
- 2) Nieprecyzyjność.
- 3) Zbyt duża objętość.
- 4) Trudność w praktycznym wykorzystaniu.
- 5) Niepraktyczność.
- 6) Układanie jej z za biurka.
- 7) Wymienianie wszystkich możliwych czynności żeglarskich danej procedury.
- 8) Wyłączenie funkcji myślenia zamiast jej włączenie

Przykład listy kontrolnej manewru (alarmu) „człowiek za burtą”



Technika standardowa. Ilustracja manewrów „człowiek za burtą” zwrotem przez rufę, gdy człowieka zgubiono w baidewindzie (1) lub półwiatrze (2).

- 1) Ogłoś alarm.
- 2) Wyrzuć koło z tyczką.
- 3) Wyznacz obserwatorów.
- 4) Uruchom funkcję GPS – „MOB”.

- 5) Przejdź do półwiatru.
- 6) Uruchom silnik.
- 7) Odejdź od człowieka na kilka długości jachtu.
- 8) Zrób zwrot przez rufę.
- 9) Połóż jacht na kontrkurs.
- 10) Podchodź do człowieka w bajdewindzie.
- 11) Przygotuj dwóch ludzi do wyciągnięcia człowieka.
- 12) Powiadom inne jednostki, że masz człowieka za burtą (na kanale 16).
- 13) Podchodź na wyluzowanych żaglach w pełnym bajdewindzie, z szybkością 1 węzła.
- 14) Manewruj żaglami, gdy spotka cię niepowodzenie.
- 15) Wykorzystaj silnik.
- 16) Wybierz człowieka na śródkręciu burty zawietrznej.
- 17) Przeprowadź człowieka do rufy, jeśli tam są możliwości wejścia na pokład.
- 18) Udziel pierwszej pomocy zgodnie z ćwiczoną wcześniej procedurą.

Uwagi dodatkowe poza „listą”:

- 1) Lista kontrolna „człowiek za burtą” zabezpiecza przed zamoczeniem.
- 2) Umieść w widocznym miejscu.
- 3) Ćwicz ten manewr (alarm) przy każdej okazji, w różnych warunkach hydrometeorologicznych, w różnych porach dnia i nocy, niespodziewanie dla załogi. Ogłoś zawsze, że jest to alarm ćwiczebny. Tempo maksymalne, ale nie nerwowe.

IV

Zamiast zakończenia

Ten, kto... pokłada ufność w przyjaźni morza, a pozostawia odłogiem swoją chytrą i siłę swojej prawicy, jest głupi! Ocean jest zbyt wielki, zbyt potężny na pospolite cnoty, nie zna ani współczucia, ani wiary, ani prawa, ani pamięci... Niezbadane i bez serca, morze nie dało z siebie nic ludziom starającym się o jego niepewne łaski.

Joseph Conrad, Zwierciadło morza

Wnioski i postulaty

1. Istotą żeglowania, z punktu widzenia nawigatora, jest walka (lepiej: zmaganie z siłami pozaludzkimi).
2. „Technika walki” powinna być przedmiotem nauczania nr 1 i na niej nauczyciele żeglarstwa winni skupić szczególną uwagę.
3. Elementem istotnym tej walki jest umiejętność sprawnej obsługi jachtu i perfekcyjne manewrowanie w każdych warunkach, nie tylko na akwenu treningowym.
4. Najważniejsze kompetencje żeglarskie, z punktu widzenia bezpieczeństwa morskiej żeglugi jachtowej, których kształtowanie jest celem pracy instruktorskiej to: wiedza żeglarska, doświadczenie, sprawność psychofizyczna i mentalność żeglarska.
5. Według izb morskich sprawcami wypadków jachtowych w 80 proc. są kapitanowie i oficerowie jachtów morskich, którzy popełniają zaniedbania wadliwie nawigując.
6. Źródłem wadliwej nawigacji są niedomagania w systemie szkolenia żeglarskiego (praktyka i teoria).
7. W szkoleniu żeglarskim nie docenia się w należyтым stopniu stosowania metod nauczania sprawdzonych w praktyce instruktorskiej i zweryfikowanych przez naukę. W podręczniku „Sztuka nauczania żeglarstwa” (2014) są one wymienione i zwięźle opisane.

8. W nauczaniu praktyki metoda pokazu jest powszechnie stosowana. Z powodu błędów w stosowaniu tej metody, jest ona skuteczna w mniejszym stopniu niż oczekiwanym.
9. Utożsamianie ćwiczenia z metodą nauczania „od zera” ma negatywny wpływ na końcowe wyniki nauczania-uczenia się.
10. Dysponujemy wypróbowanymi środkami i formami podnoszenia bezpieczeństwa w morskiej żegludze jachtowej. Musimy doprowadzić do ich ponownego poznania i stosowania w praktyce.
11. Kluczem do upowszechnienia osiągnięć szkoleniowych poszczególnym instruktorów i środowisk żeglarskich są konferencje szkoleniowe, które należy organizować co dwa lata. Żeglarstwo dysponuje kadrami, które wypełni konferencję, również naukową, odpowiednią treścią.

V

Bibliografia

1. Conrad J., Zwierciadło morza, PWN, Warszawa 1972
2. Coles K.A., Żeglowanie w warunkach sztormowych, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1986
3. Coles K.A., Bruce P., Żeglowanie w trudnych warunkach, Almapress, Warszawa 2005
4. Coote J.H., Utracone jachty, ARCOS, Kraków 1998
5. Dąbrowski W.R., Mądry żeglarz po szkodzie, Charter Navigator, Kraków 2014
6. Gawande A., Potęga checklisty, Wydawnictwo Znak, Kraków 2012
7. Knox-Johnston R., O żeglowaniu, Almapress, 2012
8. Marchaj C., Dzielność morska, Almapres, Warszawa 2002
9. Newcomb R.F., Opuścić okręt, Bellona, Warszawa 1991
10. Olszewski B., Sztuka nauczania żeglarstwa, HELIOS, Gdynia 2014
11. Slocum J., Samotny żeglarz, Wydawnictwo morskie, Gdańsk 1983
12. Taberly E., Samotne zwycięstwo, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1986
13. Prawo i Orzecznictwo Morskie, Odwoławcza Izba Morska, Gdynia