

**A vitorlás tréning
jellemzői és értékei**



**The Characteristics and Value of the
Sail Training Experience**

A vitorlás tréning jellemzői és értékei

Report of a study conducted by the University of
Edinburgh on behalf of Sail Training
International
Dr P Allison
Dr K McCulloch
Dr P McLaughlin
Dr V Edwards
Prof. Lyn Tett

Jelentés az Edinburgh-i Egyetem által a Sail Tra-
ining International megbízásából végzett tanul-
mányról
Dr P Allison
Dr K McCulloch
Dr P McLaughlin
Dr V Edwards
Prof. Lyn Tett

Fordítás:
Horváth Csaba / S.A.L.T. Hungary

© The University of Edinburgh 2007
Correspondence should be addressed to:
Dr K McCulloch
Senior Lecturer
University of Edinburgh
Paterson's Land
Holyrood Road
Edinburgh
EH8 8AQ
+44 131 651 6184
Ken.Mcculloch@ed.ac.uk

© The University of Edinburgh 2007
A levelezést a következő címre kell címezni:
Dr K McCulloch
Senior Lecturer
University of Edinburgh
Paterson's Land
Holyrood Road
Edinburgh
EH8 8AQ
+44 131 651 6184
Ken.Mcculloch@ed.ac.uk

Foreword

This independent study into the value and effectiveness of sail training was commissioned by Sail Training International and its member national organisations around the world. It was conducted by the University of Edinburgh.

Commissioning the study was in some respects an act of faith. It was based on a conviction that the wealth of anecdotal evidence available to us from sail training operators around the world, and the few formal studies conducted, would be validated by much more comprehensive global research.

The principal findings

In a sentence, the study shows that sail training does what it claims to do. Perhaps the four most important findings are:

- Young trainees who participate in off-shore sail training programmes show measurable improvements in social confidence and their ability to work with others ... and the benefits are sustained over time after the voyage experience.
- The most common reasons for young people wanting to participate in a sail training voyage are the anticipation of adventure, making new friends, seeing new places and conquering their fear of heights... with seasickness, a fear of heights, and a concern about being among strangers in a confined space the main anxieties.
- The positive value of the sail training experience transcends national and cultural boundaries and is not much influenced by the size or rig of the vessel.
- The most effective sail training experience in developing social confidence and teamwork skills is delivered by vessel operators who offer well structured educational programmes ... the more emphasis there is on defined and purposeful activity relating to these goals, the more successful the programme is in those terms.

Előszó

Ezt a független tanulmányt a vitorlás tréning értékről és hatékonyságáról a Sail Training International és nemzeti tagszervezetei rendelték meg. A vizsgálatot az Edinburgh-i Egyetem végezte.

A tanulmány megrendelése bizonyos szempontból hitvallás volt. Alapját az a meggyőződés képezte, hogy a világ minden tájáról származó, a vitorlás tréning szereplőitől származó rengeteg anekdotikus bizonyítékot és néhány hivatalos tanulmányt egy sokkal átfogóbb globális kutatással tudjuk igazolni.

A főbb megállapítások

Egy mondatban összefoglalva a tanulmány azt mutatja meg, hogy a vitorlás tréning azt teszi, amit állít. Talán a négy legfontosabb megállapítás a következő:

- A tengeri hajós képzési programokban részt vevő fiatalok mérhető javulást mutatnak a szociális önbizalom és a másokkal való együttműködésre való képesség terén..., és ezek az előnyök az utazás után is megmaradnak.
- A leggyakoribb okok, amiért a fiatalok részt akarnak venni egy vitorlás tréningen, a kalandvárási, az új barátok szerzése, új helyek megismerése és a téniszony leküzdése..., míg a szorongás fő okai a tengeribetegség, a téniszony és a szűk térben, idegenek között való tartózkodás miatti aggodalom.
- A vitorlás tréningek pozitív értéke túlmutat a nemzeti és kulturális határokon, és nem befolyásolja a hajó mérete vagy a vitorlázatuk típusa.
- A leghatékonyabb vitorlás tréning tapasztalatokat a társadalmi bizalom és a csapatmunkával kapcsolatos készségek fejlesztése terén azok a hajóüzemeltetők nyújtják, akik jól strukturált oktatási programokat kínálnak..., minél nagyobb hangsúlyt fektetnek az e célokkal kapcsolatos meghatározott és célzott tevékenységekre, annál sikeresebb a program e tekintetben.

About the study

We selected the University of Edinburgh for this project following an evaluation of proposals from a number of institutions in North America, Europe and Australasia. We were particularly attracted by their international reputation for research on education in nonformal settings including the outdoors, and the method they proposed to use.

Fieldwork for the study was conducted in the middle months of 2006 with follow-up interviews towards the end of the year and early 2007. The participating vessels were selected by the University of Edinburgh. The study involved observations and interviews with more than 300 young trainees (aged 15-25) on 34 voyages of 5-15 days duration on 17 sail training vessels of different sizes and rigs from 13 countries around the world. Observations and interviews were conducted before, during and up to six months after the voyage. Field work was conducted by 'indigenous researchers' from each of the participating countries following an intensive training programme organised by the University of Edinburgh. Analysis of more than 1,000 field-work reports was conducted by five of the University's Moray House School of Education faculty.

Thanks

Our thanks go to those who participated in the study, to the University of Edinburgh and particularly to the team of volunteer research associates who collected most of the data.

Board of Trustees

Sail Training International

May 2007

A tanulmányról

Az Edinburgh-i Egyetemet választottuk ki erre a projektre, miután számos észak-amerikai, európai és ausztrál-ázsiai intézmény ajánlatát értékeltük. Különösen vonzónak találtuk a nem formális környezetben, többek között a szabadban történő oktatással kapcsolatos kutatásaik nemzetközi hírnevét, valamint az általuk javasolt módszert.

A tanulmányhoz szükséges terepmunkát 2006 közepén végeztük, az év vége és 2007 eleje felé pedig utóinterjúkat készítettünk. A résztvevő hajókat az Edinburgh-i Egyetem választotta ki. A tanulmány több mint 300, 15–25 év közötti fiatal gyakornokkal folytatott megfigyelést és interjút tartalmazott, összesen 34, öt-tizenöt nap hosszú út során, 17 különböző méretű és vitorlázatú vitorlás tréninghajón, a világ 13 országából. A megfigyeléseket és interjúkat az utazás előtt, alatt és hat hónappal az utazás után végezték. A terepmunkát az Edinburgh-i Egyetem által szervezett intenzív képzési programot követően a részt vevő országokban a helyi kutatók végezték. A több mint 1000 terepmunka-jelentés elemzését az egyetem *Moray House School of Education* tanszékének öt munkatársa végezte.

Köszönetnyilvánítás

Köszönet illeti mindazokat, akik részt vettek a tanulmányban, az Edinburgh-i Egyetemet és különösen az önkéntes kutatótársak csapatát, akik az adatok nagy részét összegyűjtötték.

Kuratórium

Sail Training International

2007. május

Contents

Foreword.....	4
Introduction.....	7
Research methodology and design	9
Case selection:.....	16
Fieldwork preparation and planning	18
Conduct of the fieldwork.....	19
Findings	21
What benefits and effects do participants anticipate?.....	22
Do participants experience these benefits and effects?.....	29
Unanticipated benefits and effects	36
Changes in participants' views of themselves	40
Key differences between sail training programmes	40
Conclusions.....	46
Appendix 1 Interview Returns.....	50
Appendix 2 Interview and observation instruments	53
Appendix 3: Guidance for research associates....	65
Appendix 4: Statistical analysis – social confidence scales	74
References.....	77

Tartalom

Előszó.....	4
Bevezetés.....	7
Kutatási módszertan és tervezés.....	9
Esetválasztás.....	16
A terepmunka előkészítése és tervezése	18
A terepmunka lebonyolítása	19
Megállapítások	21
Milyen előnyökre és hatásokra számítanak a résztvevők?	22
Tapasztalják-e a résztvevők ezeket az előnyöket és hatásokat?.....	29
Nem várt előnyök és hatások	36
A résztvevők önmagukról alkotott véleményének változása.....	40
A vitorlás tréning programok közötti legfontosabb különbségek	40
Következtetések	46
1. függelék: Interjú-visszajelzések.....	50
2. függelék: Interjú- és megfigyelési eszközök.....	53
3. függelék: Útmutató a kutatótársak számára....	65
4. függelék: Statisztikai elemzés – társadalmi bizalmi skálák.....	74
Hivatkozások.....	77

Introduction

This report sets out the approach, methods and findings of a study of sail training conducted between summer 2005 and spring 2007. The study was commissioned by Sail Training International in response to a perceived lack of research, to provide data of value to sail training operators worldwide, by commissioning independent research into the effects of sail training on young people.

The purpose of the study was:

To investigate the range of purposes and beliefs about the benefits of participation in sail training for young people. Participants' experiences and beliefs will be interrogated and conclusions drawn as to the impact of participation on their lives and development. The study will seek to distinguish key dimensions of difference in the nature of sail training programmes and to identify relationships between approaches and outcomes. (Allison, P. & McCulloch, K 2005)

Previous research on sail training includes a number of studies at the level of individual voyages and operations, for example Gordon, et al. (1996) offer an account of a study of one group of 7 trainees who participated, as 'Blue Watch' in a sail training voyage on STS *Leeuwin* based in Western Australia. The analysis of benefits to participants focussed on notions of self confidence, self esteem, motivation, tolerance and the opportunity to display talents; negative outcomes were not considered although the 'data summaries' for individuals did indicate some unmet expectations and resistance to aspects of the voyage programme. Purpose was construed in terms of these benefits and the trainees were characterised as marginalized in various respects. A related approach was pursued by Grocott (1999) in a study of the effect of a ten-day voyage on self concept. These studies sit clearly within the mainstream of the research literature on outdoor education. Like Brown (1976) and Armsden (1995) for example the focus is very much on individual change and on psychological measures.

Bevezetés

Ez a jelentés a 2005 nyara és 2007 tavasza között végzett vitorlás tréningről szóló tanulmány megközelítését, módszereit és megállapításait ismerteti. A tanulmányt a Sail Training International rendelte meg, válaszul arra, hogy ilyen jellegű kutatások nem léteznek, s hogy a vitorlás tréning fiatalokra gyakorolt hatásairól szóló független kutatás megrendelésével világszerte értékes adatokat szolgáltatson a vitorlás tréningeken résztvevők számára.

A tanulmány célja a következő volt:

A célok és meggyőződések körének vizsgálata a fiatalok vitorlás tréningben való részvételének előnyeivel kapcsolatban. A résztvevők tapasztalatait és meggyőződéseit faggatjuk, és a részvételnek az életükre és fejlődésükre gyakorolt hatásáról következtetéseket vonunk le. A tanulmány arra törekszik, hogy megkülönböztesse a vitorlás tréning programok jellegében mutatkozó különbségek fő dimenzióit, valamint hogy azonosítsa a megközelítések és az eredmények közötti összefüggéseket. (Allison, P. & McCulloch, K 2005)

A vitorlás tréninggel kapcsolatos korábbi kutatások számos tanulmányt tartalmaznak az egyes utak és műveletek szintjén, például Gordon és munkatársai (1996) beszámolnak egy 7 gyakornokból álló csoport tanulmányáról, akik „Blue Watch”-ként vettek részt egy vitorlás tréning úton a nyugat- ausztráliai STS *Leeuwin* iskolahajón. A résztvevőknél tapasztalt előnyök elemzése az önbizalom, az önbecsülés, a motiváció, a tolerancia és a tehetség kibontakoztatásának lehetőségére összpontosított; a negatív eredményeket nem vették figyelembe, bár az egyénekre vonatkozó „adat összefoglalók” jelezték, hogy egyes elvárások nem teljesültek, és az utazási program egyes elemeivel szemben ellenállást tanúsítottak. A célt az említett előnyök szempontjából értelmezték, és a gyakornokokat különböző szempontból marginalizáltként jellemezték. Grocott (1999) egy ehhez kapcsolódó megközelítést alkalmazott egy tanulmányban, amely egy tíznapos hajóútnak az énképre gyakorolt hatását vizsgálta. Ezek a tanulmányok egyértelműen a szabadtéri oktatással foglalkozó szakirodalom főáramába tartoznak. Brown (1976) és Armsden (1995) tanulmányaihoz hasonlóan például nagy hangsúlyt fektetnek az egyéni változásokra és a pszichológiai mérésekre.

Hamilton (1988) provides some useful background to the development of European sail training but the account is descriptive rather than critical. The largest multi-operator study we are aware of is an ethnography of sail training in the UK (McCulloch 2002). There has been no previous study examining practice across dimensions of nationality and vessel type, although the survey of sail training operators undertaken in or about 1999 (Hunter et al, Undated) provides some useful contextualisation in respect of vessel types in use and numbers of trainees carried. Most recently a collaborative project by the University of Sydney and the Young Endeavour Youth Scheme (Finkelstein and Goodwin, 2005) reported on a study of participants in a single programme. This is one of the larger studies of a single sail training operation, and focused particularly on social capital formation as an outcome, and on gender as a theme in relation to the construction of leadership and collaboration. This current project is therefore the largest and most wide-ranging study of sail training to date.

The study was focussed on the 'mainstream' of sail training, defined as programmes for teenagers and young adults, with declared philosophy and purpose, using voyages of 5-15 days duration on vessels ranging from large square rigged ships to small yachts. The study took place in a range of national cultures, in Europe, North America and Australasia. It became clear during the process of negotiating involvement by operators that this conception of a 'mainstream' of sail training was not fully supported by evidence from our enquiries of potential participants.

The model of short voyage sail training using voyages of one or two weeks' duration is not universally accepted, for example. In the USA particularly there are a significant number of operators running programmes based on several months at sea. There are also many operators who include sail training for young people in their programmes, but whose operations may better be understood as 'open' charter programmes with youth sail training as one element within that. Specialist programmes for young people judged to be 'at risk' or to have been involved in offending or other deviant activity are also widespread,

Hamilton (1988) hasznos háttéranyagot nyújt az európai vitorlás tréningek fejlődéséhez, de a beszámoló inkább leíró, mint kritikai jellegű. Az általunk ismert legnagyobb, több szereplőt érintő tanulmány az Egyesült Királyságban folyó vitorlás tréning etnográfiája (McCulloch 2002). Korábban nem készült olyan tanulmány, amely a gyakorlatot a nemzetiség és a hajótípus dimenziói között vizsgálta volna, bár a vitorlás tréningeken résztvevők körében 1999-ben vagy 1999 körül végzett felmérés (Hunter és munkatársai, dátum nélkül) hasznos kontextusba helyezi az alkalmazott hajótípusokat és a tréningeken részt vevők számát. Legutóbb a Sydney-i Egyetem és a *Young Endeavour Youth Scheme* közös projektje (Finkelstein és Goodwin, 2005) számolt be egyetlen program résztvevőinek vizsgálatáról. Ez az egyik legnagyobb, egyetlen vitorlás tréninget vizsgáló tanulmány, és különösen a társadalmi tőke kialakulására, mint eredményre, valamint a nemekre, mint a vezetés és az együttműködés felépítésével kapcsolatos témára összpontosított. Ez a jelenlegi projekt tehát a vitorlás tréningekre vonatkozó eddigi legnagyobb és legszélesebb körű tanulmány.

A tanulmány a vitorlás tréningek „fő vonalára” összpontosított, amely a tizenéveseknek és fiatal felnőtteknek szóló, deklarált filozófiájú és célú programokra, a nagy méretű keresztvitorlázatú iskolahajóktól a kis jachtokig terjedő hajótípusokon, 5–15 napos időtartamú utazásokra alapoz. A kutatásokra különböző nemzeti kultúrákban, Európában, Észak-Amerikában és Ausztráliában került sor. A hajókat üzemeltetők részvételéről folytatott tárgyalások során világossá vált, hogy a vitorlás tréning „főáramának” ezt az elképzelését a potenciális résztvevők körében végzett megkereséseink nem támasztják alá teljes mértékben.

Nem általánosan elfogadott például az egy- vagy kéthetes utakból álló rövid távú vitorlás tréningek modellje. Különösen az Egyesült Államokban jelentős számú hajó üzemeltető folytat több hónapos tengerjáráson alapuló programokat. Számos olyan üzemeltető is van, amely a fiatalok vitorlás tréningjeit is beépíti a programjába, de ezek működését inkább „nyitott” charterprogramként kell értelmezni, amelynek egyik eleme a fiatalok tréningje. Széles körben elterjedtek a „veszélyeztetettnek” ítélt, bűncselekményben vagy más deviáns tevékenységben részt vevő fiataloknak szóló speciális programok, valamint olyan szervezetek,

as are organisations including some schools who use sail training as one element in a more comprehensive programme. The selection of cases for inclusion in this study sought to exclude such programmes in an effort to eliminate sources of variation other than those directly associated with the practice of sail training. Inevitably these boundaries are never clear-cut and many of our cases have some of the characteristics of such specialist programmes.

The report is organised under the following main headings:

- Research methodology and design
- Case selection
- Fieldwork preparation and planning
- Conduct of the fieldwork
- Findings
- Conclusions

Research methodology and design

This section of the report gives an overview of the research approach briefly describing the various theoretical assumptions which underpin the work. Our objective has been to make these matters reasonably accessible to a non-specialist readership but sufficient to satisfy the minimum requirements of professionally conducted research. We describe the research design and the methods employed to collect data. In this section we have also discussed a number of issues and problems encountered in the project. Finally in this section the approach to analysis is explained and the basis established for the claims which follow in the latter parts of the report.

The overall purpose for the study is, as stated above, *to investigate the range of purposes and beliefs about the benefits of participation in sail training for young people. Participants' experiences and beliefs will be interrogated and conclusions drawn as to the impact of participation on their lives and development. The study will seek to distinguish key dimensions of difference in the nature of sail training programmes and to identify relationships between approaches and outcomes.*

köztük egyes iskolák, amelyek a vitorlás tréningeket egy átfogóbb program egyik elemeként alkalmazzák. A tanulmányba bevont esetek kiválasztásakor igyekeztünk kizárni az ilyen programokat, hogy kizárjuk az eltéréseknek a vitorlás tréningek gyakorlatával közvetlenül összefüggőktől eltérő forrásait. Ezek a határok szükségszerűen sosem egyértelműek, és számos esetünkben megtalálhatóak az ilyen speciális programok bizonyos jellemzői.

A jelentés a következő főcímek szerint szerveződik:

- Kutatási módszertan és tervezés
- Az esetek kiválasztása
- A terepmunka előkészítése és tervezése
- A terepmunka elvégzése
- Eredmények
- Következtetések

Kutatási módszertan és tervezés

A jelentés ezen szakasza áttekintést ad a kutatási megközelítésről, röviden ismertetve a munka alapjául szolgáló különböző elméleti feltevéseket. Célunk az volt, hogy ezeket a kérdéseket a nem szakavatott olvasóközönség számára is ésszerűen hozzáférhetővé tegyük, de a szakszerűen végzett kutatás minimális követelményeinek is eleget tegyünk. Ismertetjük a kutatási tervet és az adatgyűjtéshez alkalmazott módszereket. Ebben a részben a projekt során felmerült számos kérdést és problémát is megvitattunk. Végül ebben a szakaszban ismertetjük az elemzés megközelítését, és megalapozzuk a jelentés későbbi részeiben szereplő állításokat.

A tanulmány általános célja, amint azt fentebb említettük, *a fiatalok vitorlás tréningen való részvételének előnyeivel kapcsolatos célok és meggyőződések körének vizsgálata. A résztvevők tapasztalatait és meggyőződéseit vizsgáljuk, és következtetéseket vonunk le a részvételnek az életükre és fejlődésükre gyakorolt hatásáról. A tanulmány arra törekszik, hogy megkülönböztesse a vitorlás tréning programok jellegében mutatkozó különbségek fő dimenzióit, valamint hogy azonosítsa a megközelítések és az eredmények közötti összefüggéseket.*

More specifically, the key research questions that were developed as the basis for the research design were:

1. What benefits and effects do participants anticipate from their experience and what influences those expectations?
2. To what extent do participants experience these benefits and effects as being achieved?
3. To what extent do participants experience unanticipated benefits and effects?
4. What, if any, specific identifiable changes in participants' views of themselves are evident between the beginning of a voyage and two to three months after the voyage?
5. What are the key differences between sail training programmes? Do differences such as type of vessel used, voyage characteristics, ideology and programme characteristics lead to differing purposes and outcomes? If so what are the significant differences?

Research is based on particular assumptions about ontology (the nature of reality) and Epistemology (the nature of knowledge). In the field of experiential education Allison and Pomeroy (2000) summarised methodology literature drawing particularly on Guba and Lincoln (1994) as consisting of four primary schools of thought, positivism, postpositivism, critical theory and constructivism. It is now quite widely accepted that 'humanistic and qualitative' (Barrett and Greenaway, 1995, 53) approaches to research in outdoor education offer a fruitful avenue for increasing understanding of the value of such experiences. This is contrasted with the scientific paradigm that has, until recently, more often tended to be employed (Allison and Pomeroy, 2000). This study does not fit neatly into any one methodological category, being on the one hand informed by a humanistic sensibility and a phenomenological approach, while on the other using the kinds of structured systematic methods associated with nomothetic approaches.

The project has used a structured qualitative sociological method. The important questions that need to be investigated in this study of sail training concern the social nature of the experience and the purpose or purposes that are being served by such activities. These purposes may be understood as both social, concerned with young

Konkrétabban, a kutatási terv alapjául szolgáló kulcsfontosságú kutatási kérdések a következők voltak:

1. Milyen előnyöket és hatásokat várnak a résztvevők a tapasztalataiktól, és mi befolyásolja ezeket a várakozásokat?
2. Milyen mértékben tapasztalják a résztvevők, hogy ezek az előnyök és hatások megvalósultak?
3. Milyen mértékben tapasztalnak a résztvevők nem várt előnyöket és hatásokat?
4. Milyen konkrét, azonosítható változások mutatkoznak (ha vannak ilyenek) a résztvevők önértékelésében az utazás kezdete és az utazás után két-három hónappal?
5. Melyek a legfontosabb különbségek a vitorlás tréning programok között? Az olyan különbségek, mint a tréninghajó típusa, a hajóút jellemzői, az ideológia és a program jellemzői vezetnek-e eltérő célokhoz és eredményekhez? Ha igen, melyek a jelentős különbségek?

A kutatás a lételmélettel (a valóság természetével) és az ismeretelmélettel (a tudás természetével) kapcsolatos feltételezéseken alapul. A tapasztalati oktatás területén Allison és Pomeroy (2000) a módszertani szakirodalmat, különösen Guba és Lincoln (1994) munkájára támaszkodva, úgy foglalta össze, hogy az négy fő irányzatból áll: pozitivizmus, posztpozitivizmus, kritikai elmélet és konstruktivizmus. Ma már széles körben elfogadott, hogy a „humanista és kvalitatív” (Barrett és Greenaway, 1995, 53.) megközelítések a szabadtéri oktatással kapcsolatos kutatásban gyümölcsöző utat kínálnak az ilyen élmények értékének jobb megértéséhez. Ezzel szemben áll a tudományos paradigma, amelyet a közelmúltig gyakrabban alkalmaztak (Allison és Pomeroy, 2000). Ez a tanulmány nem illeszkedik pontosan egyetlen módszertani kategóriába sem, mivel egyrészt a humanista érzékenység és a fenomenológiai megközelítés által inspirált, másrészt pedig a nomotikus megközelítésekhez kapcsolódó strukturált szisztematikus módszereket alkalmaz.

A projekt strukturált kvalitatív szociológiai módszert alkalmazott. A vitorlás tréningről szóló tanulmányban vizsgálandó fontos kérdések a tapasztalatok társadalmi természetére és az ilyen tevékenységek által szolgáltat célra vagy célokra vonatkoznak. Ezek a célok értelmezhetők úgy, mint társadalmiak, amelyek általában a fiatalokra

people in general, and as individual in relation to specific participants and their development. Descriptive, meaning-oriented work (Davidson, 2001), and theory-building is required alongside and as part of any attempt to 'test' the 'effectiveness' of sail training given that the purposes of sail training vary between operators and vessels. The imperative in reaching an understanding of these questions of nature and purpose is to 'examine situations through the eyes of the participants' (Cohen, et al. 2000, 137).

The specific research questions for this study are concerned with young people's expectations, experiences of and reflections on sail training. In undertaking work in this paradigm it is important to be clear that the claims made from such work tend to involve improving understanding, developing conceptual ideas and practical implications. This can be contrasted with work from a positivist paradigm which can be summarised as aiming to find proof, identify causal relationships and identify 'laws'.

It was intended from the outset that findings would be based primarily upon interviews focusing on young people's interpretations of their own experiences. To complement this, data were collected using observations and voyage summaries in order to build a picture of life on board different vessels, in different contexts thus identifying the differences and similarities across the range of cases. A structured observation technique was used to collect data on participants' interactions with staff and other trainees. These observations were intended to enable the identification of distinctive features in different contexts, to illuminate the similarities and differences across a range of sail training cultures.

A structured interviewing approach was used to elicit trainees' own motives and expectations, and to explore what they believe they have learned or are learning from their participation. The interviews also used a self-assessment scale to elicit trainees' own judgements of their social confidence at the start of voyages, then again in a postvoyage interview. This feature used a modified version of the confidence scale developed in adult literacy research (Tett, et al., 2005). Interviews took place during sail training voyages and,

vonatkoznak, és úgy is, mint egyéniek, amelyek a konkrét résztvevőkkel és fejlődésükkel kapcsolatosak. A vitorlás tréning „hatékonyságának” „tesztelésére” irányuló kísérletek mellett és részeként leíró, jelentésorientált munkára (Davidson, 2001) és elméletalkotásra van szükség, mivel a vitorlás tréning céljai az egyes hajótulajdonosok és hajók esetében eltérőek. A természet és a cél kérdéseinek megértéséhez elengedhetetlen, hogy „a helyzeteket a résztvevők szemével vizsgáljuk” (Cohen, et al. 2000, 137).

A tanulmány konkrét kutatási kérdései a fiatalok vitorlás tréninggel kapcsolatos elvárásaival, tapasztalataival és reflexióival foglalkoznak. Az ebben a paradigmában végzett munka során fontos tisztában lenni azzal, hogy az ilyen munkából származó állítások általában a megértés javítására, a fogalmi elképzelések és a gyakorlati következmények fejlesztésére irányulnak. Ezt szembe lehet állítani a pozitivisták paradigmájából kiinduló munkával, amely úgy foglalkozhat össze, hogy célja a bizonyítás, az ok-okozati összefüggések és a „szabályok” azonosítása.

Kezdetől fogva az volt a szándék, hogy az eredmények elsősorban a fiatalok saját tapasztalataik értelmezésére összpontosító interjúkon alapuljanak. Ezt kiegészítendő, megfigyelések és útleírások segítségével gyűjtöttek adatokat, hogy képet alkothassanak a különböző hajók fedélzetén, különböző kontextusokban zajló életről, így azonosítva az esetek közötti különbségeket és hasonlóságokat. Strukturált megfigyelési technikát alkalmaztak a résztvevőknek a személyzettel és a vendég legénységgel való interakcióiról szóló adatok gyűjtésére. E megfigyelések célja az volt, hogy lehetővé tegyék a különböző kontextusokban a megkülönböztető jegyek azonosítását, hogy megvilágítsák a hasonlóságokat és különbségeket a különböző vitorlás tréning kultúrákban.

A strukturált interjúkészítés módszerét alkalmaztuk a gyakornokok saját indítékainak és elvárásainak feltárására, valamint annak feltárására, hogy szerintük mit tanultak vagy tanulnak a részvételükből. Az interjúk során egy önértékelési skálát is használtak, hogy a gyakornokok saját megítélésük szerint felmérjék társadalmi önbizalmukat az utazás kezdetén, majd az utazás utáni interjú során. Ez a funkció a felnőttek írni-olvasni tudás kutatásában kifejlesztett önbizalomskála módosított változatát használta (Tett, et al., 2005).

using telephone or email communication (or in a few cases face-to-face interviews), approximately three months after the voyage ended. It is important to note that although the interview data has been analysed using statistical methods this is still interpretive research in the interactionist tradition.

There are a number of ways of measuring self-confidence including assessments of psychological health, the best-known of these psychological measures being the Rosenberg self-esteem scale (Rosenberg, 1965). The research team sought a straightforward means of measuring change over time that would not be too intrusive into personal aspects of trainees' lives and would not take long to administer. We were also concerned to elicit trainees own judgements about their confidence in social situations, both because of our methodological stance and because the social dimension is clearly salient in many of the claims made for sail training. We have described what we are examining as *social confidence*, to distinguish the concept from more psychological constructs such as self-esteem.

The research team therefore used a method for measuring confidence that picked out relevant scenarios for that were grounded in situations that young people anywhere could face in their everyday lives. As the method was primarily to measure change over time within the respondents, a scale was designed that picked up on elements of their lives in sufficient depth and variety to allow scores to be calculated. The scenarios asked how confident trainees were when: meeting new people; getting on with a group of strangers; speaking in a group; complaining about problems; taking on a leadership role; dealing with conflict in a group; dealing with authority figures; working cooperatively with others to achieve a goal; understanding other people's points of view; and speaking up in a formal meeting. Responses to each scenario were allocated a score with 0 representing very uncomfortable and 4 very comfortable and these scores were calculated for each trainee and subjected to various analyses.

Az interjúkra a vitorlás tréningek során, valamint telefonos vagy e-mailes kommunikációval (vagy néhány esetben személyes interjúkkal) körülbelül három hónappal az utazás befejezése után került sor. Fontos megjegyezni, hogy bár az interjúk adatait statisztikai módszerekkel elemeztük, ez mégis az interakcionista hagyomány szerint értelmező kutatás.

Az önbizalom mérésének számos módja létezik, beleértve a pszichológiai egészség felmérését is, a legismertebb ilyen pszichológiai mérőeszköz a Rosenberg-féle önértékelési skála (Rosenberg, 1965). A kutatócsoport olyan egyszerű eszközt keresett az időbeli változás mérésére, amely nem avatkozik be túlságosan a gyakornokok életének személyes aspektusaiba, és amelynek alkalmazása nem tart sokáig. Arra is törekedtünk, hogy a gyakornokok saját megítélését kérdezzük ki a szociális helyzetekben való magabiztosságukról, egyrészt módszertani álláspontunk miatt, másrészt azért, mert a szociális dimenzió egyértelműen hangsúlyos a vitorlás tréninggel kapcsolatos számos állításban. Azért neveztük az általunk vizsgált elemet *szociális önbizalom*nak, hogy megkülönböztessük a fogalmat az olyan pszichológiai konstrukcióktól, mint az önbecsülés.

A kutatócsoport ezért olyan módszert alkalmazott a bizalom mérésére, amely olyan releváns forgatókönyveket választott ki, amelyek olyan helyzetekre épültek, amelyekkel a fiatalok bárhol szembe-sülhetnek a mindennapi életük során. Mivel a módszer elsősorban a válaszadókön belüli időbeli változást volt hivatott mérni, olyan skálát terveztek, amely az életük elemeit kellő mélységben és változatosságban vette fel ahhoz, hogy a pontszámok kiszámíthatók legyenek. A forgatókönyvek azt kérdezték, hogy a gyakornokok mennyire magabiztosak a következőkben: új emberekkel való találkozás; idegenekből álló csoporttal való továbblépés; csoportban való beszéd; problémákra való panaszkodás; vezetői szerep vállalása; konfliktuskezelés egy csoportban; tekintélyelvű személyekkel való bánásmód; másokkal való együttműködés egy cél elérése érdekében; mások álláspontjának megértése; és felszólalás egy hivatalos megbeszélésen. Az egyes forgatókönyvekre adott válaszokat pontozással értékelték, ahol a 0 a nagyon kellemetlen, a 4 pedig a nagyon kényelmes értéket jelentette, és ezeket a pontszámokat minden egyes gyakornok esetében kiszámították, majd különböző elemzéseknek vetették alá.

An ideal design would have this social confidence measure applied prior to participants' arrival aboard. There were good practical reasons for not attempting to achieve that in this study. Given also that previous work (McCulloch 2002) had found that several days aboard are required for new participants to come to terms with life aboard ship, we do not regard the timing of these interviews as problematic. Indeed the finding in respect of differences between naïve and experience sail training participants confirms the view that little if any difference should appear in data from 'pre-voyage' interviews and those conducted in the first few days of a voyage.

A key problem in researching sail training is that of access, both in the physical sense of placing researchers on ships, and the cultural sense of having researchers able to operate within a particular linguistic and technical culture. The research design therefore envisaged the recruitment of a cadre of 'indigenous practitioner-researchers' as associates in the project. The rationale for recruiting and training associate researchers was based on both logistics (cost) and pragmatics (berth space). It seemed practically wise and cost effective to use associate researchers for data collection. A further advantage of this method is that one can argue that engaging in research data collection during voyages can lead to insights and enhanced reflective practice which can assist in developing the philosophy of the organisation. Informal feedback from associate researchers confirmed that this occurred through this research process.

The majority of the fieldwork was carried out by associates from within the participating organisations, drawn from among volunteer or paid staff, to conduct interviews and observations during and after the sample voyages. Each of the participating operators were to provide one or two people who would be associate researchers. These associates were required to be competent English speakers in order to participate. They were trained to conduct interviews in the indigenous language of their sail training setting, and to provide reports of those interviews and observations in English. A small number of voyages also used research assistants with appropriate skills recruited from among the postgraduate students in the School of Education. During March 2006 an associate researcher training weekend took place in Edinburgh with a total of 22 participants.

Ideális esetben a résztvevők fedélzetre érkezése előtt alkalmaznák ezt a társadalmi bizalom mérést. Jó gyakorlati okok szóltak amellett, hogy ebben a tanulmányban nem próbáltuk ezt megvalósítani. Tekintettel arra is, hogy korábbi munkák (McCulloch 2002) azt találták, hogy az új résztvevőknek több napra van szükségük a fedélzeten ahhoz, hogy megbarátkozzanak a fedélzeti élettel, nem tartjuk problematikusnak az interjúk időzítését. A naiv és a tapasztalt hajós képzésben résztvevők közötti különbségekre vonatkozó megállapítás megerősíti azt a nézetet, hogy az „utazás előtti” és az utazás első néhány napján készített interjúk adatai között kevés, ha egyáltalán van különbség.

A vitorlás tréning kutatásának egyik kulcsproblémája a hozzáférés, mind fizikai értelemben, a kutatók hajókon való elhelyezésében, mind pedig kulturális értelemben, hogy a kutatók képesek legyenek egy adott nyelvi és technikai kultúrában tevékenykedni. A kutatási terv ezért a „helyi szakember kutatók” csoportjának felvételét irányozta elő a projekt munkatársaiként. A társult kutatók felvételét és képzését logisztikai (költség) és pragmatikai (fekvőhely) szempontok indokolták. Gyakorlati szempontból bölcsnek és költséghatékonynak tűnt, hogy társult kutatókat alkalmazzanak az adatgyűjtéshez. A módszer további előnye, hogy az utazások során a kutatási adatgyűjtésbe való bekapcsolódás olyan felismerésekhez és fokozott reflexiók gyakorlathoz vezethet, amelyek segíthetnek a szervezet filozófiájának fejlesztésében. A társult kutatók nem hivatalos visszajelzései megerősítették, hogy ez a kutatási folyamat során megtörtént.

A terepmunka nagy részét a résztvevő szervezetek önkéntes vagy fizetett munkatársai végezték, akik interjúkat és megfigyeléseket végeztek a mintautazások során és után. A résztvevő üzemeltetők mindegyikének egy vagy két embert kellett biztosítania, akik társult kutatóként működtek.

E munkatársaknak a részvételhez angolul jól kellett beszélniük. Kiképezték őket arra, hogy interjúkat készítsenek a vitorlás tréning környezetében honos nyelven, és az interjúkról és megfigyelésekről angol nyelven készítsenek jelentéseket. Kis számú utazás során a School of Education posztgraduális hallgatói közül felvett, megfelelő készségekkel rendelkező kutatási asszisztenseket is alkalmaztak. 2006 márciusában Edinburgh-ban egy társult kutatói képzési hétvégére került sor, amelyen összesen 22-en vettek részt.

The training focussed on approaches to interviewing and observation. A key preoccupation of the weekend was language and we were satisfied that the extensive discussions allowed associates to develop appropriate strategies for working in languages other than English that would nevertheless generate reliable data. The weekend was not simply a one-way transmission of training, but also provided an important opportunity to develop and refine the research instruments (the interview and observation frameworks). Associates provided a number of very useful suggestions for incorporation in the final versions of the research instruments and the associated guidance notes.

The project design, methods and procedures were subject to ethical scrutiny under the University of Edinburgh's established research ethical approval arrangements. The project has been conducted in accordance with the guidance found in The British Sociological Association *Statement of Ethical Practice*. In particular the project procedures sought to ensure that all participants in the study were enabled to give fully informed consent, and that data has been handled with full regard to undertakings of confidentiality. The participating operators were asked to ensure that participation in the study by trainees conformed to the specific national requirements regarding ethical concerns.

All trainees participating in voyages included in the study (whether interviewed or not) were provided with an information sheet in the appropriate local language giving an outline of the nature and purpose of the project and making appropriate undertakings in relation to confidentiality. Any explicit references in reports or other publications identifying individual trainees, staff and volunteers are subject to the approval of the individual concerned, and although participating sail training operators and vessels are named, data from individual vessels has been anonymised except in the reports which are to be provided directly to each operator.

Data were collected in four ways which are detailed below. These were developed from previous research in the field of youth work and of outdoor and experiential learning. Data collection instruments were piloted on two voyages during September 2005 and developed as a result of

A képzés az interjúkészítés és a megfigyelés megközelítésére összpontosított. A hétvége egyik fő témája a nyelv volt, és elégedettek voltunk azzal, hogy a kiterjedt megbeszélések lehetővé tették a munkatársak számára, hogy megfelelő stratégiákat dolgozzanak ki az angoltól eltérő nyelveken történő munkavégzésre, amelyek mindazonáltal megbízható adatokhoz vezetnek. A hétvége nem csupán egyirányú képzés volt, hanem fontos lehetőséget biztosított a kutatási eszközök (az interjú- és megfigyelési keretrendszerek) fejlesztésére és finomítására is. A munkatársak számos nagyon hasznos javaslatot tettek, amelyeket be kellett építeni a kutatási eszközök és a kapcsolódó útmutatók végleges változatába.

A projekttervet, a módszereket és az eljárásokat az Edinburgh-i Egyetem kutatási etikai jóváhagyási szabályai szerint etikai vizsgálatnak vetették alá. A projektet a Brit Szociológiai Szövetség *etikai gyakorlatról szóló nyilatkozata* című dokumentumban található útmutatással összhangban végezték. A projekteljárások különösen azt igyekeztek biztosítani, hogy a vizsgálatban részt vevők teljes körűen tájékozott beleegyezést adhassanak, és hogy az adatokat a titoktartási kötelezettség teljes körű betartásával kezeljék. A részt vevő hajóüzemeltetőket felkérték annak biztosítására, hogy a gyakornokok részvétele a vizsgálatban megfelelően az etikai aggályokra vonatkozó nemzeti követelményeknek.

A tanulmányban szereplő utazásokon részt vevő valamennyi gyakornok (akár megkérdezték őket, akár nem) kapott egy megfelelő helyi nyelven kiadott tájékoztatót, amely ismertette a projekt jellegét és célját, és megfelelő kötelezettséget vállalt a titoktartásra vonatkozóan. A jelentésekben vagy egyéb kiadványokban az egyes gyakornokok, munkatársakat és önkénteseket azonosító bármely kifejezett hivatkozás az érintett személy jóváhagyásától függ, és bár a résztvevő vitorlás tréningben részt vevő üzemeltetők és hajók neve szerepel, az egyes hajók adatait anonimizálták, kivéve a közvetlenül az egyes üzemeltetőknek benyújtandó jelentésekben.

Az adatokat négyféleképpen gyűjtötték, amelyeket az alábbiakban részletezünk. Ezeket az ifjúsági munka, valamint a szabadtéri és tapasztalati tanulás területén végzett korábbi kutatásokból dolgoztuk ki. Az adatgyűjtési eszközöket 2005 szeptemberében két utazáson próbálták ki, és

feedback from these two pilot studies. Structured data were collected in order to provide a uniform framework for associate researchers to use and to simplify analysis of a very large data set.

1. Early Voyage Interviews

Researchers undertook interviews with participants during the first few days of voyages. Ideally this would have been undertaken prior to stepping aboard but undertaking these during the first few days was a more practical approach. Interviews were semi structured and based on themes from previous work in sail training (McCulloch, 2002) and on the pilot study findings. Copies of the interview documentation and other instruments referred to below are included in the appendix to this report.

2. Overall Voyage Description

This was intended to provide context for the observation and interview data. Associates were asked to record simple information about the vessel, staffing, the trainees including age and sex, and about the voyage itself. This overview data allowed confirmation that the samples of trainees selected for interview were in fact reasonably representative of the balance in terms of age and sex. We were interested in differences such as those between longer voyages with fewer intermediate ports of call and shorter voyages with more frequent stops, as well as aspects such as weather and sea conditions.

3. Observation of Life Aboard

Associates were asked to record observations of a range of activities and situations aboard their vessel, including for example how trainees were dealt with on arrival, how safety briefings and technical instruction was conducted, how meals and other aspects of domestic life were arranged, and so on.

4. Post Voyage Interviews

These were designed to take place around 3 months after the voyage and could be conducted by telephone. Trainees were asked to reflect on aspects of their experience, and in particular they were asked about those aspects of their expectations and anxieties

a két kísérleti tanulmány visszajelzései alapján fejlesztették tovább. A strukturált adatgyűjtés célja az volt, hogy a társult kutatók számára egységes keretet biztosítsanak, és egyszerűsítsék a nagyon nagy adathalmaz elemzését.

1. Az utazás elején készített interjúk

A kutatók az utazások első napjaiban interjúkat készítettek a résztvevőkkel. Ideális esetben ezt még a fedélzetre lépés előtt kellett volna megtenni, de az első néhány napban történő interjúkészítés gyakorlatiasabb megközelítésnek bizonyult. Az interjúk félig strukturáltak voltak, és a vitorlás tréninggel kapcsolatos korábbi munkák (McCulloch, 2002) és a kísérleti tanulmány eredményei alapján készültek. Az interjúk dokumentációjának és az alább említett egyéb eszközöknek a másolatát e jelentés függeléke tartalmazza.

2. Általános útleírás

Ez a megfigyelési és interjúadatokat kontextusát hivatott biztosítani. A munkatársakat arra kérték, hogy rögzítsenek egyszerű információkat a hajóról, a személyzetről, a gyakornokokról, beleértve az életkort és a nemet, valamint magáról az utazásról. Ezek az áttekintő adatok lehetővé tették annak megerősítését, hogy az interjúra kiválasztott gyakornokok mintája valóban észszerűen reprezentatív volt az egyensúlyt tekintve életkor és nem tekintetében. Érdekeltek bennünket az olyan különbségek, mint például a hosszabb, kevesebb közbelső kikötővel rendelkező és a rövidebb, gyakrabban megálló utak közötti különbségek, valamint az olyan szempontok, mint az időjárás és a tengerállapotok.

3. A fedélzeti élet megfigyelése

A társult tagokat arra kérték, hogy jegyezzék fel a hajójuk fedélzetén végzett tevékenységek és helyzetek megfigyeléseit, például azt, hogy hogyan kezelték a gyakornokokat érkezéskor, hogyan zajlottak a biztonsági eligazítások és a műszaki oktatás, hogyan szervezték az étkezést és a közösségi élet egyéb aspektusait stb.

4. Utazás utáni interjúk

Ezeket úgy tervezték, hogy körülbelül 3 hónappal az utazás után kerüljön sor, és telefonon keresztül lehetett lefolytatni. A gyakornokokat arra kérték, hogy reflektáljanak tapasztalataik egyes aspektusaira, és különösen az első interjúban rögzített várakozásaik

recorded in the first interview. Finally they were asked to respond to the confidence scale questions a second time.

Case selection

Undertaking research involves finding a balance between volume and depth of information gathered. This study collected a large amount of information from a selection of organisations. Vessels included in the study were selected based on 'key dimensions of difference' (Allison & McCulloch, 2005) defined as national context, type and size of vessel. Following a presentation of the research design at the Sail Training International (STI) conference in Spain in 2005 a number of operators came forward volunteering their participation.

The intended range of cases to be included in the study was three large vessels defined as accommodating 30 or more trainees, eight to ten medium sized vessels accommodating from 13-29 trainees and four or five smaller vessels accommodating 12 or fewer. The model of traditions in sail training (McCulloch 2004, 194) was used to define a range of different approaches and styles in sail training. This model distinguishes between approaches to sail training based on their distinctive origins and the choice of particular types of vessel. It is neither practicable nor necessary to take account of every possible variance in selecting voyages for study. While there is some basis for the view that more is better, we were confident from the start that an appropriate range of variances could be evidenced by a sample of between 10 and 20 voyages and approximately 150-200 trainees; the research design therefore called for 30 voyages and 300 trainees as targets.

The world of sail training was divided into regions and vessels were sought from each part of the STI constituency with some attention to reflecting the size of the potential pool in each region. Thus we sought four operators in the USA and Canada, seven from Scandinavia and the Baltic, two from Australia and New Zealand, four from the North Sea countries and three or four from Southern Europe including France.

The achieved range eventually included seven larger vessels, ten medium sized and three smaller vessels, distributed across the world in a

és szorongásaik aspektusairól kérdezték őket. Végül arra kérték őket, hogy másodszor is válaszoljanak a bizalmi skála kérdéseire.

Esetválasztás

A kutatás során egyensúlyt kell találni a begyűjtött információk mennyisége és mélysége között. Ez a tanulmány nagy mennyiségű információt gyűjtött össze egy kiválasztott szervezettől. A vizsgálatba bevont hajókat a „különbségek kulcsfontosságú dimenziói” (Allison & McCulloch, 2005) alapján választották ki, amelyeket a nemzeti kontextus, a hajó típusa és mérete alapján határoztak meg. Miután 2005-ben Spanyolországban a Sail Training International (STI) konferencián bemutatták a kutatási tervet, számos hajóüzemeltető jelentkezett önkéntes részvételre.

A vizsgálatba bevonni kívánt esetek köre a következő volt: három nagy hajó, amely 30 vagy annál több gyakornok befogadására alkalmas, nyolc-tíz, 13–29 gyakornok befogadására alkalmas közepes méretű hajó, és négy-öt, 12 vagy annál kevesebb gyakornok befogadására alkalmas kisebb hajó. A vitorlás tréning hagyományainak modelljét (McCulloch 2004, 194) használták a vitorlás tréning különböző megközelítéseinek és stílusainak meghatározására. Ez a modell megkülönbözteti a tréningek megközelítési módjait azok jellegzetes eredete és az egyes hajótípusok kiválasztása alapján. Nem kivitelezhető és nem is szükséges minden lehetséges eltérést figyelembe venni a vizsgálandó utak kiválasztásakor. Bár van némi alapja annak a nézetnek, hogy a több jobb, mi kezdettől fogva biztosak voltunk abban, hogy a különbségek megfelelő tartományát egy 10–20 útból és körülbelül 150–200 gyakornokból álló minta is bizonyítani tudja; a kutatási terv ezért 30 utat és 300 gyakornokot jelölt meg célként.

A vitorlás tréning világot régiókra osztották, és a hajókat a tudományos, technológiai és innovációs ágazat minden egyes részéből keresték, némi figyelmet fordítva az egyes régiók potenciális állományának nagyságára. Így négy üzemeltetőt kerestünk az Egyesült Államokból és Kanadából, hét üzemeltetőt Skandináviából és a Balti-tengerről, kettőt Ausztráliából és Új-Zélandról, négyet az északi-tengeri országokból, és hármat vagy négyet Dél-Európából, beleértve Franciaországot is.

Az elért választék végül hét nagyobb, tíz közepes méretű és három kisebb hajót tartalmazott, amelyek a világ különböző részein a keresett válasz-

pattern close to the range sought. The approach to case selection was intended to represent the range of different types and sizes of vessel. Numbers of trainees were used as a simple indicator and the ranges chosen were based on previous studies and on advice from STI representatives. The target of 30 study voyages was exceeded by a small margin.

Within each voyage individuals were selected for interview on a representative basis to reflect the composition of the particular trainee group as closely as possible. The number of trainees interviewed varied from voyage to voyage but the target of involving overall, some 300 trainees in this way was just exceeded. The participating vessels and their regional affiliations were:

Large vessels

<i>Statsraad Lehmkuhl</i>	Norway
<i>Pogoria</i>	Poland
<i>Belem</i>	France
<i>Eendracht</i>	Netherlands
<i>Spirit of New Zealand</i>	New Zealand
<i>Alexander von Humboldt</i>	Germany

Medium vessels

<i>Atene</i>	Sweden
<i>Asgard II</i>	Ireland
<i>Pacific Grace / Pacific Swift</i>	Canada
<i>Playfair / Pathfinder</i>	Canada
<i>Irving Johnson /Exy Johnson</i>	USA
<i>Young Endeavour</i>	Australia

Small vessels

<i>Albanus</i>	Åland Islands
<i>Rona II</i>	UK
<i>Alba Venturer</i>	UK
<i>Tante Fine</i>	France
<i>Spirit of Massachusetts</i>	USA

Although we are confident that the cases included in the study represent an appropriate range, there is a caveat in relation to the extent to which such a range of cases is numerically representative. The University of Otago survey of sail training organisations (Hunter et al, undated) suggests that the most common model of sail training uses modest vessels carrying a dozen trainees and four or five staff. Such vessels are somewhat underrepresent-

tékhoz közeli mintázatban helyezkedtek el. Az esetek kiválasztása úgy történt, hogy a különböző típusú és méretű hajók széles skáláját reprezentálja. A gyakornokok számát egyszerű indikátorként használták, és a kiválasztott tartományok korábbi tanulmányok és a tudományos, technológiai és innovációs intézmények képviselőinek tanácsai alapján kerültek kiválasztásra. A 30 tanulmányútra vonatkozó célt kis mértékben túllépték.

Az egyes utakon belül az egyes személyeket reprezentatív alapon választották ki az interjúra, hogy a lehető legjobban tükrözzék az adott gyakornoki csoport összetételét. A megkérdezett gyakornokok száma útról útra változott, de a célt, hogy összesen mintegy 300 gyakornokot vonjanak be ilyen módon, éppen csak túlteljesítették. A résztvevő hajók és regionális hovatartozásuk a következő volt:

Nagy hajók

<i>Statsraad Lehmkuhl</i>	Norvégia
<i>Pogoria</i>	Lengyelország
<i>Belem</i>	Franciaország
<i>Eendracht</i>	Hollandia
<i>Spirit of New Zealand</i>	Új-Zéland
<i>Alexander von Humboldt</i>	Németország

Közepes méretű hajók

<i>Atene</i>	Svédország
<i>Asgard II</i>	Írország
<i>Pacific Grace / Pacific Swift</i>	Kanada
<i>Playfair / Pathfinder</i>	Kanada
<i>Irving Johnson /Exy Johnson</i>	USA
<i>Young Endeavour</i>	Ausztrália

Kis hajók

<i>Albanus</i>	Åland-szgek.
<i>Rona II</i>	UK
<i>Alba Venturer</i>	UK
<i>Tante Fine</i>	Franciaország
<i>Spirit of Massachusetts</i>	USA

Bár biztosak vagyunk abban, hogy a tanulmányban szereplő esetek megfelelő tartományt képviselnek, van egy figyelmeztetés azzal kapcsolatban, hogy az esetek ilyen tartománya számszerűen mennyire reprezentatív. Az Otago Egyetem vitorlás tréning szervezetekre vonatkozó felmérése (Hunter munkatársai, dátum nélküli) azt sugallja, hogy a vitorlás tréningek legelterjedtebb modellje szerény méretű hajókat használ, amelyeken egy

ed in this study if they are in fact the commonest type of sail training operation. Given the need to represent a range of differences in the study we do not, however, find this feature problematic.

Fieldwork preparation and planning

The research fieldwork drew on tested methods and techniques, applied in new ways in a new context. The methods of interviewing and observation are well known and understood and have been used in several previous studies of sail training. In this case we developed an interview and observation frameworks based on previous sail training research in the UK (McCulloch, 2002). We also drew on previous work in literacy research which had used a measure of progress in social confidence (Tett, et al, 2005) as the basis for an element of the interview which would be used both at the beginning of voyages and around three months after to identify 'distance travelled' in relation to the theme of social confidence. The confidence scales were developed and tested both using a range of students from different courses and cultural backgrounds, and in the context of the pilot study.

A pilot study involving two voyages was undertaken during the period September-October 2005. The fieldwork was undertaken by a member of the project team and a Swedish-speaking postgraduate student recruited as a research assistant. The pilot study voyages took place aboard vessels operating on the western coasts of Canada and Sweden. This provided the opportunity to test and develop a structured interviewing approach and frameworks for observation for use in the main study. In particular it was possible to identify a range of common responses to interview questions. For example we found that responses to questions about what trainees were expecting from their voyage very commonly included reference to excitement or adventure, to sailing skills and to making new friends. These findings allowed us to provide lists of 'pre-coded' responses to simplify the recording of interview responses.

The training event provided a crucial opportunity to ensure that all the data collection activities were

tucat gyakornok és négy vagy öt állandó legénység található. Az ilyen hajók némileg alulreprezentáltak ebben a tanulmányban, ha valójában ezek a vitorlás tréningek leggyakoribb típusai. Tekintettel arra, hogy a tanulmányban számos eltérést kell bemutatni, ezt a jellemzőt nem találjuk problémásnak.

A terepmunka előkészítése és tervezése

A kutatási terepmunka tesztelt módszerekre és technikákra támaszkodott, amelyeket új módon, új kontextusban alkalmaztak. Az interjúkészítés és megfigyelés módszerei jól ismertek és értettek, és több korábbi vitorlás tréningen is alkalmazták. Ebben az esetben az Egyesült Királyságban végzett korábbi vitorlás tréning kutatások alapján készítettünk interjút és megfigyelési kereteket (McCulloch, 2002). Az írásbeliség-kutatással kapcsolatos korábbi munkákra is támaszkodtunk, amelyek a társadalmi bizalom terén elért előrehaladás mértékét használták (Tett és munkatársai, 2005) az interjú egy olyan elemének alapjául, amelyet az utazások elején, és körülbelül három hónappal azután is felhasználnának a „megtett távolság” azonosítására a társadalmi bizalom témájával kapcsolatban. A megbízhatósági skálákat különböző kurzusokból és kulturális háttérű hallgatók bevonásával, valamint a kísérleti tanulmány keretében fejlesztették ki és tesztelték.

A 2005. szeptember-október közötti időszakban két útra kiterjedő kísérleti tanulmányt végeztek. A terepmunkát a projektcsapat egyik tagja és egy svédül beszélő posztgraduális hallgató végezte, akit kutatási asszisztensnek vettek fel. A kísérleti tanulmányutakra Kanada és Svédország nyugati partjain közlekedő hajók fedélzetén került sor. Ez lehetőséget biztosított egy strukturált interjúkészítési megközelítés és a megfigyelési keretrendszer tesztelésére és kidolgozására a fő vizsgálathoz. Különösen jól sikerült azonosítani az interjúkérdésekre adott gyakori válaszokat. Például azt találtuk, hogy az arra vonatkozó kérdésekre adott válaszok, hogy mit várnak a gyakornokok az utazásuktól, nagyon gyakran utaltak az izgalomra vagy a kalandra, a vitorlás tudásra és az új barátok szerzésére. Ezek az eredmények lehetővé tették számunkra, hogy listákat adjunk az „előre kódolt” válaszokról, hogy egyszerűsítsük az interjúválaszok rögzítését.

A képzés döntő lehetőséget szolgáltatott annak biztosítására, hogy az összes adatgyűjtési tevé-

conducted as consistently as possible, and that associates were well informed about the purpose and requirements of their research fieldwork activities. Alongside that it was a very important opportunity to have the research instruments (interview and observation frameworks) reviewed by a much larger group. A number of assistants were recruited from among postgraduate students in the School, to assist with the training activities. The programme covered approaches to interviewing including simulated interviews, a briefing on observation approaches, and extensive discussion of issues raised by associates. A particular focus of attention was the question of language; it was particularly important that interviews were conducted in the same way whichever language (or indeed whichever variant of the same language) was in use.

Following on from the training event revised versions of the research instruments and guidance notes were prepared and distributed to associates both in paper and electronic forms. The latter were used in some cases to produce local language versions for ease of use on voyages. Associates were also supplied with an information sheet for distribution to all participants in voyages included in the study. Systems were set in place to manage the fieldwork through the setting up of a contacts and voyage database and the design of a system to ensure that the necessary materials were sent out to associates in good time for planned fieldwork voyages and to trigger the activity of post voyage interviews.

Conduct of the fieldwork

Data were collected on a total of 35 different voyages during 2006.

Interviews were conducted with 325 trainees at the beginning or very early in their voyages. Contact was re-established with these trainees after approximately 3 months and a short follow up interview conducted, most commonly by telephone. As anticipated it was not possible to make contact with all the trainees originally interviewed; 173 interviewees were successfully contacted for a second interview. Attrition of the sample is to be expected in follow up interviews, and we are satisfied that achieving a second interview with 53 per cent of those originally included gives good grounds for confidence in the findings. The achieved sample of second interviewees were

kenység a lehető legkövetkezetesebben történjen, és a munkatársak megfelelően tájékoztódnak kutatási terepmunka céljáról és követelményeiről. Emellett nagyon fontos lehetőség volt, hogy a kutatási eszközöket (interjú- és megfigyelési kereteket) sokkal nagyobb csoport vizsgálja felül. Az iskola posztgraduális hallgatói közül számos asszisztent toboroztak, hogy segítsék a képzési tevékenységeket. A program kiterjedt az interjúkészítés megközelítésére, beleértve a szimulált interjúkat, a megfigyelési megközelítésekről szóló eligazítást és a munkatársak által felvetett kérdések széles körű megvitatását. A figyelem különösen a nyelv kérdése volt; különösen fontos volt, hogy az interjúkat azonos módon végezzék, függetlenül attól, hogy melyik nyelvet (vagy akár melyik változatát) használják.

A tréninget követően elkészült a kutatási eszközök és útmutató jegyzetek átdolgozott változata, amelyet papír és elektronikus formában is eljuttattak a munkatársakhoz. Ez utóbbiakat bizonyos esetekben helyi nyelvi változatok készítésére használták, hogy megkönnyítsék az utazásokon való használatot. A munkatársakat egy információs lappal is ellátták, amelyet a tanulmányban részt vevő utak minden résztvevője számára kiosztanak. Rendszereket állítottak fel a terepmunka irányítására egy kapcsolati és utazási adatbázis felállításával, valamint egy olyan rendszer kialakításával, amely biztosítja, hogy a szükséges anyagokat kellő időben kiküldjék a munkatársaknak a tervezett terepmunka utakhoz, és az utazás utáni interjúk tevékenységének kiváltására.

A terepmunka lebonyolítása

2006 során összesen 35 különböző útról gyűjtöttek adatokat.

325 gyakornokkal készítettek interjúkat az utazásuk elején vagy nagyon korai szakaszban. Ezekkel a gyakornokokkal körülbelül 3 hónap elteltével sikerült újra felvenni a kapcsolatot, és rövid nyomkövetési interjút készítettek, leggyakrabban telefonon. A várakozásoknak megfelelően nem sikerült felvenni a kapcsolatot az eredetileg megkérdezett minden hallgatóval; csak 173 interjúalannyal sikerült a második interjút megcsinálni. Az utóinterjúk során a minta lemorzsolódása volt várható, és elégedettek vagyunk azzal, hogy az eredetileg bevontak 53 százaléka egy második interjúja jó alapot ad az eredményekbe vetett hitünkre. A második interjúalanyokból álló minta

adequately representative in terms of the range of vessels sailed, age, sex and prior experience and we are confident that a firm basis for findings is present in this respect.

Thirty-four voyage reports were received from 17 vessels. A further vessel provided interview data from one or more voyages but the associates concerned were unable to complete the observation and voyage report elements of the study, and three vessels were unable to contribute data. A total of 155 'instances' of observation were returned. The richness and volume of the data returned was quite variable. This is much as we had anticipated given the demands of work as a member of staff aboard any sail training vessel. It is worth noting that most of the best returns of descriptive data both in terms of volume and quality were from associates sailing as supernumeraries; a handful of voyages stand out in this respect.

Some associates were able to put considerable amounts of energy into observation and recording, at one extreme providing the study with detailed voyage reports and a dozen detailed observation records along with several hours of video footage, from each of two voyages. At the other end of the scale there were instances where associates were only able to provide very brief outlines of the voyage as a whole (and in cases as noted earlier not even that). The quality and richness of observation data also varied from that provided by several associates known to have some previous experience or knowledge of this type of research, to some who provided, for example, detailed accounts of sail hoisting procedures but relatively little that would help a reader to understand the particular qualities of life aboard their particular vessel. Most of the returns of data fell somewhere between these extremes and provide a firm basis for some conclusions to be drawn.

The data were analysed by the project team during the period November 2006-March 2007. The interview data were coded and reduced to statistical form. It is important to emphasise that although data have been analysed statistically they are nevertheless qualitative data about participants' understandings of their own experiences. Claims about the meanings that can be attributed to the patterns evident in the data need to be

megfelelően reprezentatív volt a hajók köre, az alanyok kora, neme és korábbi tapasztalata tekintetében, és biztosak vagyunk abban, hogy ebben a tekintetben szilárd alapok állnak rendelkezésre.

Harmincnégy úti jelentés érkezett 17 hajóról. Egy további hajó egy vagy több útról interjúadatokat szolgáltatott, de az érintett munkatársak nem tudták kitölteni a tanulmány megfigyelési és útijelentési elemeit, három hajó pedig nem tudott adatokat szolgáltatni. Összesen 155 „megfigyelési esetet” küldtek vissza. A visszaküldött adatok gazdagsága és mennyisége meglehetősen változó volt. Erre számítottunk, tekintve, hogy a személynél tagjaként végzett munka követelményeit bármelyik vitorlás iskolahajón teljesíteni kell. Érdeemes megjegyezni, hogy a legtöbb leíró adatot mind a mennyiség, mind a minőség tekintetében a legjobban azoktól a munkatársaktól kaptuk, akik helyettesítőként vitorláztak; néhány hajóút kiemelkedik ebből a szempontból.

Egyes munkatársak jelentős energiát tudtak fektetni a megfigyelésbe és a felvételek készítésébe, az egyik végletben két útról részletes úti beszámolót és egy tucatnyi részletes megfigyelési jegyzőkönyvet, valamint több órányi videofelvételt biztosítottak a tanulmány számára. A skála másik végén voltak olyan esetek, amikor a munkatársak csak nagyon rövid vázlatokat tudtak adni az utazás egészéről (és a korábban említett esetekben még azt sem). A megfigyelési adatok minősége és gazdagsága is változó volt: több olyan munkatárs is szolgáltatott adatokat, akikről ismert volt, hogy rendelkeznek némi korábbi tapasztalattal vagy ismeretekkel az ilyen típusú kutatások terén, míg mások például részletes beszámolót adtak a vitorlafelhúzásról, de viszonylag keveset, ami segíthetett volna az olvasónak megérteni az adott hajó fedélzetén zajló élet sajátos jellemzőit. A legtöbb visszaküldött adat valahol e két szélsőség között helyezkedik el, és szilárd alapot nyújt bizonyos következtetések levonásához.

Az adatokat a projektcsoport 2006 novembere és 2007 márciusa között elemezte. Az interjúk adatait kódolták és statisztikai formába öntötték. Fontos hangsúlyozni, hogy bár az adatokat statisztikailag elemezték, mégis minőségi adatokról van szó, amelyek a résztvevők saját tapasztalataikról alkotott elképzeléseiről szólnak. Az adatokban látható mintáknak tulajdonítható jelentésekkel kapcsolatos állításokat ennek tudatában kell értelmezni. Az úti

understood with that in mind. The voyage reports were analysed using a staged qualitative analysis process, initially identifying first-order categories such as sail-handling, formal instruction and social activity. This simplified comparison across the range of cases and enabled the generation of second-order analytic categories such as relationship style and programme characteristics.

Findings

Using the research questions as an organising framework this central element of the report explains the various analyses and their meanings.

To provide some context for the interview findings, some characteristics of the trainees interviewed are set out in Table 1a and 1b below. Associates were required to ensure so far as possible that the trainees interviewed on any given voyage were representative of the whole group of trainees on that voyage in terms of age and sex. This does not purport to be true probability sampling but is more representative than simple opportunity sampling. We are confident that the range of trainees interviewed provides the basis for some generalisation of these findings.

Regarding trainees' histories we have distinguished those with and without previous sail training experience; this has been found to be an important factor in several of the analyses and is therefore presented as a foundational distinction. We found the interviewees to be concentrated in the mid to late teenage range, with equal proportions of males and females overall. A small increase in the proportion of females was noted in the higher age ranges; gender differences were not a specific focus of this study but would provide a worthwhile topic for further investigation.

beszámolókat egy szakaszos kvalitatív elemzési folyamat segítségével elemeztük, amely kezdetben olyan elsőrendű kategóriákat azonosított, mint a vitorlakezelés, a formális oktatás és a társadalmi tevékenység. Ez leegyszerűsítette az esetek közötti összehasonlítást, és lehetővé tette a másodrendű elemzési kategóriák, például a kapcsolati stílus és a program jellemzői létrehozását.

Megállapítások

A jelentés központi eleme a kutatási kérdéseket rendszerező keretként használva magyarázza el a különböző elemzéseket és azok jelentését.

Az interjúk eredményeinek kontextusba helyezése érdekében a megkérdezett gyakornokok néhány jellemzőjét az alábbi 1a. és 1b. táblázat tartalmazza. A társult munkatársaknak a lehető legnagyobb mértékben biztosítaniuk kellett, hogy az adott utazáson megkérdezett gyakornokok kor és nem tekintetében reprezentatívak legyenek az adott utazáson részt vevő gyakornokok teljes csoportjára nézve. Ez nem tekinthető valódi valószínűségi mintavételnek, de reprezentatívabb, mint az egyszerű alkalmi mintavétel. Meggyőződésünk, hogy a megkérdezett gyakornokok köre alapot nyújt az eredmények bizonyos mértékű általánosítására.

A gyakornokok előéletét tekintve megkülönböztettük a korábbi hajós tapasztalattal rendelkezőket és nem rendelkezőket; ez több elemzésben is fontos tényezőnek bizonyult, ezért alapvető megkülönböztetésként szerepel. Úgy találtuk, hogy a megkérdezettek a közép- és késő tizenéves korosztályra koncentráálódtak, a férfiak és a nők aránya összességében egyenlő volt. A magasabb korosztályokban a nők arányának kismértékű növekedését tapasztaltuk; a nemek közötti különbségek nem képezték e tanulmány konkrét fókuszát, de érdemes lenne további vizsgálatokat végezni.

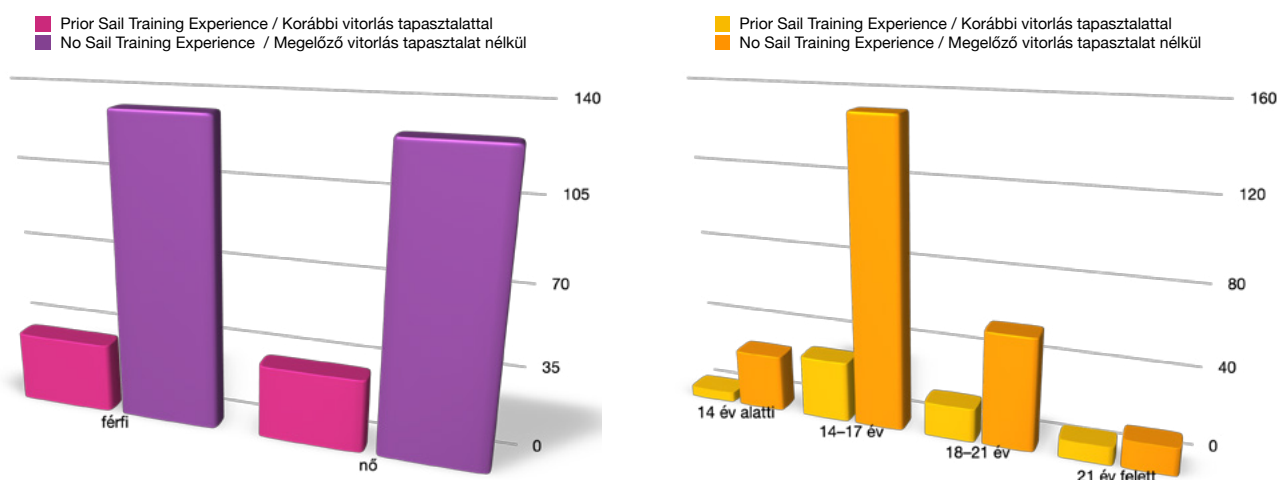
	All participants		Prior Sail Training Experience		No Sail Training Experience	
	Összes résztvevő		Korábbi vitorlás tapasztalattal		Megelőző vitorlás tapasztalat nélkül	
	Nr	%	Nr	%	Nr	%
férfi	164	50,6	31	19,0	133	81,0
nő	160	49,4	32	20,0	128	80,0
összesen	324	100,0	63	19,5	261	80,5

Table 1a Participants by sex and prior experience of sail training
1a. táblázat – Résztvevők nemek és korábbi vitorlás tapasztalat szerint

	All participants		Prior Sail Training Experience		No Sail Training Experience	
	Összes résztvevő		Korábbi vitorlás tapasztalattal		Megelőző vitorlás tapasztalat nélkül	
	Nr	%	Nr	%	Nr	%
14 év alatti	34	10,8	5	14,7	29	85,3
14–17 év	183	58,3	31	16,9	152	83,1
18–21 év	74	23,6	17	23,0	57	77,0
21 év felett	23	7,3	9	39,1	14	60,9
összesen	314	100,0	62	19,7	252	80,3

Table 1b Participants by age and prior experience of sail training

1b. táblázat – Résztvevők kor és korábbi vitorlás tapasztalat szerint



What benefits and effects do participants anticipate?

Participants offered a variety of reasons for their participation. The most frequently cited reasons were having had a previous positive experience, ideas of challenge and novel experience, meeting new people, and a general interest in simply being at sea and experiencing a seafaring or maritime environment.

We note that almost half of all trainees had some prior sailing experience, in yachts, dinghies or sail training vessels. Even when those with prior ST experience are discounted, the proportion is still more than one-third. We can, therefore, say that for significant numbers of our informants there is some basis in their prior experience and knowledge for their expectations of their voyage. The key point here is that we cannot simply divide trainees into ‘naïve’ and ‘experienced’ categories, but must think in terms of a continuum of experience from total novices on the one hand, to those with multiple sail training voyages logged, with many intermediate positions.

Milyen előnyökre és hatásokra számítanak a résztvevők?

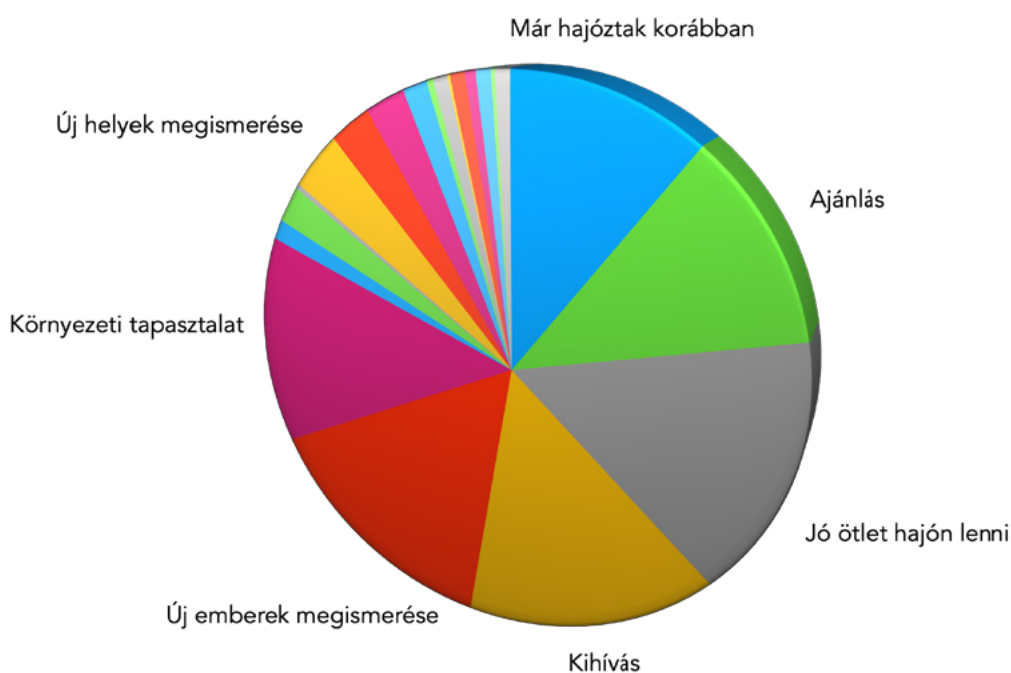
A résztvevők többféle okot is felhoztak részvételükre. A leggyakrabban említett okok a korábbi pozitív tapasztalatok, a kihívás és az újszerű tapasztalat, az új emberekkel való találkozás, valamint az általános érdeklődés a tengeren való tartózkodás és a tengerészeti vagy tengeri környezet megtapasztalása iránt voltak.

Megjegyezzük, hogy a gyakornokok majdnem felének volt valamilyen korábbi vitorlázási tapasztalata jachton, dingiben vagy vitorlás iskolahajón. Még ha a korábbi hajós tapasztalattal rendelkezőket leszámítjuk is, az arány még mindig több mint egyharmad. Elmondhatjuk tehát, hogy informátoraink jelentős része számára az utazással kapcsolatos elvárásaiknak van némi alapja a korábbi tapasztalataikban és ismereteikben. A legfontosabb pont itt az, hogy nem oszthatjuk a gyakornokokat egyszerűen „naiv” és „tapasztalt” kategóriákra, hanem a tapasztalatok kontinuumában kell gondolkodnunk, egyrészt a teljesen kezdőtől a többszörös tréning-tapasztalattal rendelkezőkig, sok köztes pozícióval.

		All participants		Prior Sail Training Experience		No Sail Training Experience	
		Összes résztvevő		Korábbi vitorlás tapasztalattal		Megelőző vitorlás tapasztalat nélkül	
		Nr	%	Nr	%	Nr	%
Sailed before	Már hajóztak korábban	139	42,9	52	82,5	87	33,3
Recommendation	Ajánlás	145	44,8	20	31,7	125	47,9
Idea of being on a boat	Jó ötlet hajón lenni	203	62,7	47	74,6	156	59,8
Challenge	Kihívás	206	63,6	32	50,8	174	66,7
Experience of new people	Új emberek megismerése	206	59,3	42	66,7	160	57,5
Experience of environment	Környezeti tapasztalat	170	52,5	37	58,7	133	51,0
Experience of leadership/ teamwork	Vezetői/ csapatmunkában szerzett tapasztalat	16	4,9	6	9,5	10	3,8
Experience of visiting new places	Új helyek megismerése	29	9,0	6	9,5	23	8,8
Independent of family	Függetlenedés a családtól	4	1,2	1	1,6	3	1,1
Fun/good idea	Vicces jó ötlet	47	14,5	8	12,7	39	14,9
Get away	Elutazás	35	10,8	6	9,5	29	11,1
Learn to sail	Megtanulni hajózni	32	9,9	4	6,3	28	10,7
Personal Development	Személyes fejlődés	19	5,9	5	7,9	14	5,4
Not own choice to come	Nem saját döntés	5	1,5			5	1,9
To be with friends	Barátokkal lenni	11	3,4	4	6,3	7	2,7
To gain an award	Díjat nyerni	2	0,6			2	0,8
Once in a lifetime opportunity	Egyszer az életben lehetőség	11	3,4			11	4,2
Experience for future career	Tapasztalatgyűjtés a jövőbeli karrier érdekében	8	2,5	3	4,8	5	1,9
Accounts of sailing (books, films, family)	Hajós történetek (könyvek, filmek, család)	11	3,4	2	3,2	9	3,4
To compete in tall ships race	Versenyezni	3	0,9	3	4,8		
Other	Egyéb	11	3,4	3	4,8	8	3,1
n=		324		63		261	

Table 2 Reasons for participation

2. táblázat – A vitorlás tréningen részvétel okai



		All participants		Prior Sail Training Experience		No Sail Training Experience	
		Összes résztvevő		Korábbi vitorlás tapasztalattal		Megelőző vitorlás tapasztalat nélkül	
		Nr	%	Nr	%	Nr	%
Sailed before	Már hajóztak korábban	13	4,1	7	11,5	6	2,3
Recommendation	Ajánlás	13	4,1			13	5,0
Life on board	Élet a hajón	30	9,4	5	8,2	25	9,7
Challenge	Kihívás	68	21,3	4	6,6	64	24,7
Experience of new people	Új emberek megismerése	30	9,4	6	9,8	24	9,3
Environmental reasons	Környezeti okok	6	1,9	3	4,9	3	1,2
Experience of leadership/ teamwork	Vezetői/ csapatmunkában szerzett tapasztalat	8	2,5	1	1,6	7	2,7
Experience of visiting new places	Új helyek megismerése	10	3,1	1	1,6	9	3,5
Independent of family	Függetlenedés a családtól	7	2,2			7	2,7
Fun/good idea	Vicces jó ötlet	42	13,1	16	26,2	26	10,0
Get away	Elutazás	18	5,6	5	8,2	13	5,0
Not own choice to come	Nem saját döntés	9	2,8	1	1,6	8	3,1
Personal Development	Személyes fejlődés	6	1,9	1	1,6	5	1,9
Learn to sail	Megtanulni hajózni	26	8,1	4	6,6	22	8,5
Relax/get rid of stress	Lazítás / megszabadulni a stressztől	3	0,9	3	4,9		
To be with friends	Barátokkal lenni	6	1,9	1	1,6	5	1,9
Other	Egyéb	6	1,9	1	1,6	5	1,9
n=		320		61		259	

Table 3 Most important reason for participation

3. táblázat – A vitorlás tréningen részvétel legfőbb okai



Asking trainees about the most important of their often multiple reasons for choosing to participate, we find that ideas of challenge and enjoyment were salient with over one third citing one or the other as their key motivation. Meeting new people, experiencing life aboard ship and learning to sail were the next most significant motivations at around 10 per cent of trainees in each case. Table 3 provides a fuller analysis.

Trainees offered a range of positive and negative features in respect of their expectations and anxieties about participation. Seasickness was the most commonly anticipated concern, with almost half of the 'naïve' trainees and a quarter of those with prior experience expressing some concern in this respect. Anxiety about working at heights was common but only among trainees setting out on voyages in wholly or partly square-rigged vessels, suggesting that trainees have a good understanding of what may be required of them.

Megkérdezve a gyakornokokat, hogy a több ok közül mi volt a legfontosabb, amiért a résztvétel választották, azt találtuk, hogy a kihívás és az élvezet gondolata volt a legfontosabb, több mint egyharmaduk az egyiket vagy a másikat jelölte meg fő motivációjuként. Az új emberekkel való találkozás, a hajós élet megtapasztalása és a vitorlázás megtanulása a következő legfontosabb motivációk voltak, a gyakornokok körülbelül 10 százalékanak mindegyikében. A 3. táblázat részletesebb elemzést nyújt.

A gyakornokok a részvétellel kapcsolatos elvárásai és szorongásai tekintetében számos pozitív és negatív jellemzővel szolgáltak. A tengeribetegség volt a leggyakrabban várt aggodalom, a „naiv” gyakornokok közel fele és a korábbi tapasztalattal rendelkezők negyede fejezte ki aggodalmát e tekintetben. A magasban való munkavégzéssel kapcsolatos aggodalom gyakori volt, de csak a teljesen vagy részben keresztvitorlázatú hajókkal útnak induló gyakornokok körében, ami arra utal, hogy a gyakornokok jól értik, hogy mit várnak el tőlük.

		All participants		Prior Sail Training Experience		No Sail Training Experience	
		Összes résztvevő		Korábbi vitorlás tapasztalattal		Megelőző vitorlás tapasztalat nélkül	
		Nr	%	Nr	%	Nr	%
Seasick	Tengeribetegség	125	38,5	15	23,8	110	42,0
Heights	Magasban lenni	75	23,1	10	15,9	65	24,8
Strangers	Idegenek a hajón	93	28,6	16	25,4	77	29,4
Confined spaces	Zárt terek	58	17,8	5	7,9	53	20,2
Responsibility	Felelősségvállalás	43	13,2	7	11,1	36	13,7
Danger	Veszélyek	70	21,5	9	14,3	61	23,3
Strangeness of place/environment	A hely/környezet idegenszerűsége	29	8,9	5	7,9	24	9,2
Personal discomfort	Kényelmetlenségek	39	12,0	6	9,5	33	12,6
Severe weather	Viharos időjárás	15	4,6	2	3,2	13	5,0
Travel arrangements	Utazási előkészületek	13	4,0	2	3,2	11	4,2
Not being able to do things	Nem tudok dolgokat csinálni	19	58,8	4	6,3	15	5,7
Other	Egyéb	16	4,9	4	6,3	12	4,6
n=		325		63		262	

Table 4 Pre-voyage concerns/anxieties

4. táblázat – Utazás előtti aggodalmak/félelmek

■ Prior Sail Training Experience Korábbi vitorlás tapasztalattal Nr
■ No Sail Training Experience Megelőző vitorlás tapasztalat nélkül Nr

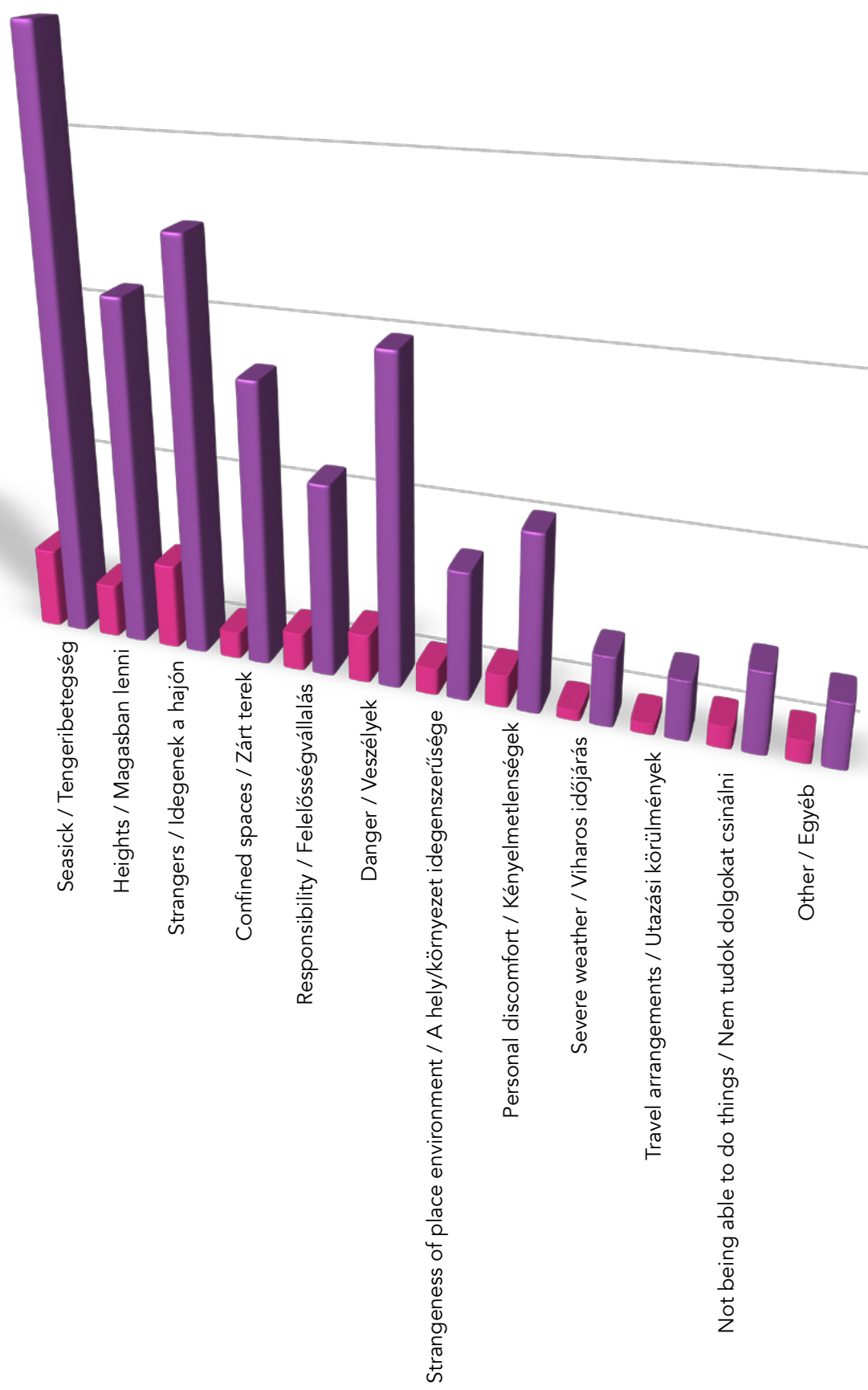
120

90

60

30

0



Factors cited as generating positive anticipation included excitement or adventure, making new friends and going to new places as well as being at sea and observing marine wildlife. Working at heights is also noted as a positive anticipation factor. This gives us confidence in the findings as a whole because the complexity and ambivalence of people's feelings is revealed; on the one hand people feel anxious about the prospect of working aloft but they also experience positive anticipation. This finding from the interview data is borne out by observation, for example in one case trainees were described discussing the experience of being required to go aloft to stow a topgallant sail in a rising wind. The experience was very clearly one that produced a complicated set of responses among those trainees both individually and as a group.

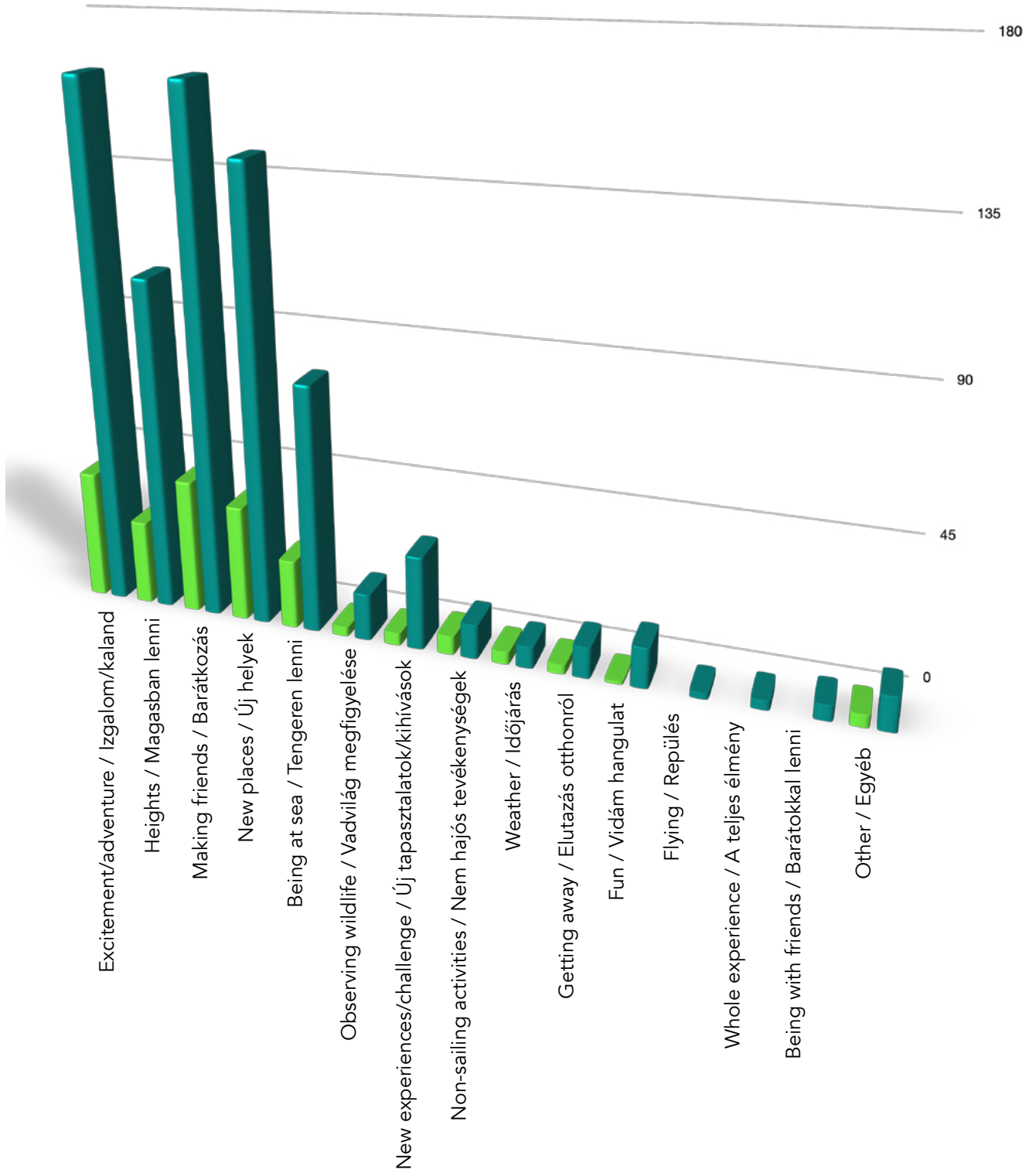
A pozitív várakozást kiváltó tényezők között szerepelt az izgalom vagy a kaland, az új barátok szerzése és az új helyekre való eljutás, valamint a tengeren való tartózkodás és a tengeri élővilág megfigyelése. Az árbócon végzett munka szintén pozitív várakozási tényezőként szerepel. Ez bizalmat ad nekünk az eredmények egészével kapcsolatban, mivel az emberek érzelmeinek összetettsége és ambivalenciája megmutatkozik; egyrészt az emberek szoronganak a magasban való munkavégzéssel kapcsolatban, de pozitív várakozást is tapasztalnak. Az interjúk adataiból származó megállapítást a megfigyelések is alátámasztják, például egy esetben a gyakoronkok arról beszéltek, hogy milyen élményt jelent, amikor erősödő szélben a magasba kell menniük, hogy felkössenek egy derékvitorlát. Ez egyértelműen olyan élmény volt, amely mind egyénileg, mind csoportosan bonyolult válaszokat váltott ki a gyakoronkokból.

		All participants		Prior Sail Training Experience		No Sail Training Experience	
		Összes résztvevő		Korábbi vitorlás tapasztalattal		Megelőző vitorlás tapasztalat nélkül	
		Nr	%	Nr	%	Nr	%
Excitement/adventure	Izgalom/kaland	205	63,1	41	65,1	164	62,6
Heights	Magasban lenni	133	40,9	27	42,9	106	40,5
Making friends	Barátkozás	207	63,7	43	68,3	164	62,6
New places	Új helyek	180	55,4	37	58,7	143	54,6
Being at sea	Tengeren lenni	101	31,1	22	34,9	79	30,2
Observing wildlife	Vadvilág megfigyelése	70	21,5	3	4,8	15	5,7
New experiences/challenge	Új tapasztalatok/kihívások	34	10,5	4	6,3	30	11,5
Non-sailing activities	Nem hajós tevékenységek	17	5,2	6	9,5	11	4,2
Weather	Időjárás	11	3,4	4	6,3	7	27,0
Getting away	Elutazás	13	4,0	3	4,8	10	3,8
Fun	Vidám hangulat	14	4,3	1	1,6	13	5,0
Flying	Repülés	2	0,6			2	0,8
Whole experience	A teljes élmény	3	0,9			3	1,1
Being with friends	Barátokkal lenni	5	1,5			5	1,9
Other	Egyéb	15	4,6	4	6,3	11	4,2
n=		325		63		262	

Table 5 Pre-voyage anticipation

5. táblázat – Utazás előtti várakozások

■ Prior Sail Training Experience Korábbi vitorlás tapasztalattal Nr ■ No Sail Training Experience Megelőző vitorlás tapasztalat nélkül Nr



Do participants experience these benefits and effects?

The tables that follow set out the responses to the first part of the post-voyage interviews. Participants were asked to consider which of the specific expectations they had cited in their first interview (which were read back to them by the interviewer) they felt had been met. It is evident that a high proportion of trainees experience their expectations in respect of technical skills, teamwork, and friendship as having been met. With regard to confidence we see a sharp and highly significant difference between participants with prior experience and novice trainees. This feature is also found in the data from the confidence scales and is explored further, below.

Tapasztalják-e a résztvevők ezeket az előnyöket és hatásokat?

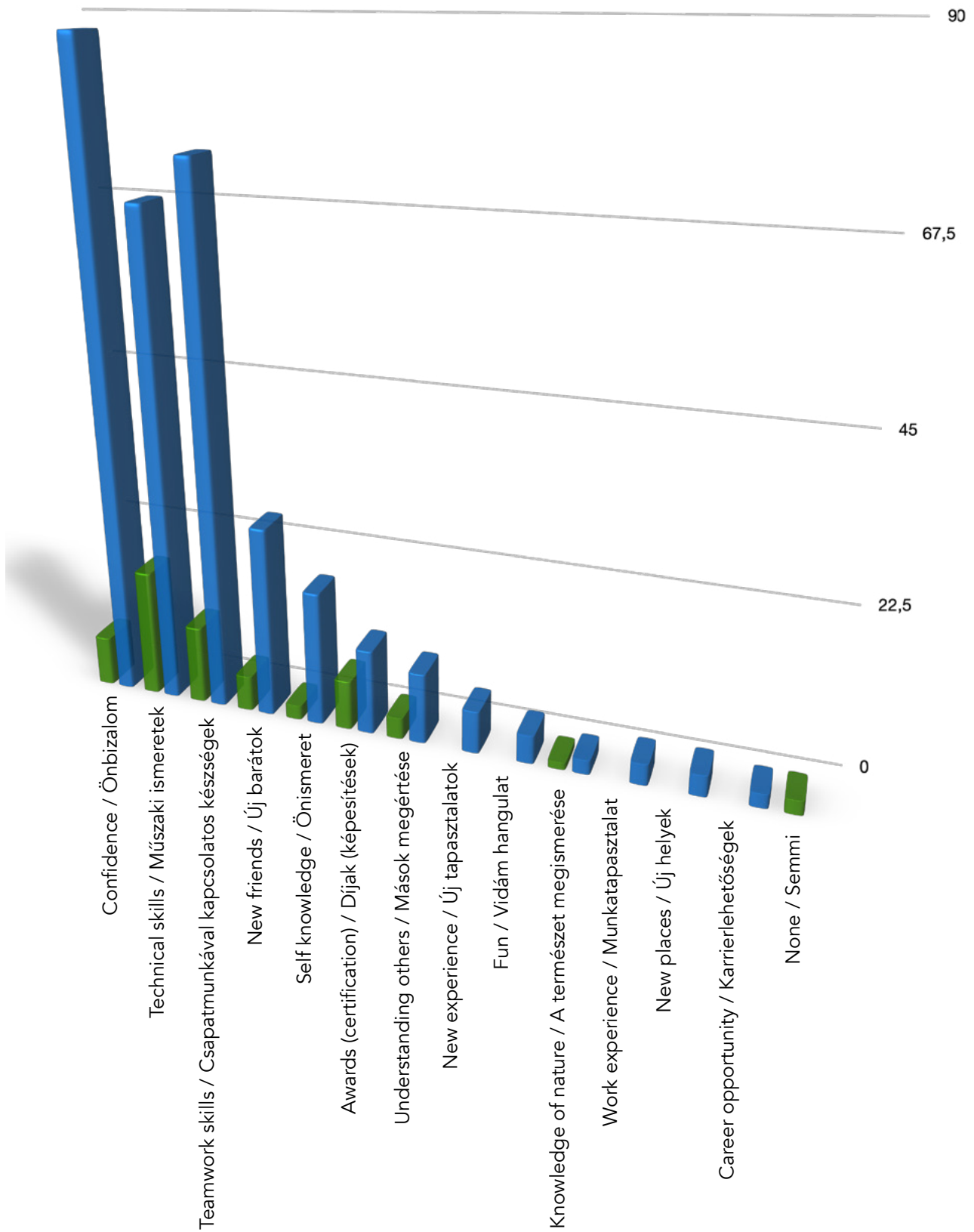
A következő táblázatok az utazás utáni interjúk első részére adott válaszokat tartalmazzák. A résztvevőket arra kértük, hogy mérlegeljék, hogy az első interjúban (amelyet a kérdezőbiztos felolvasott nekik) említett konkrét elvárásaik közül melyeket érzik teljesültnek. Nyilvánvaló, hogy a gyakornokok nagy része úgy érzi, hogy a technikai készségekkel, a csapatmunkával és a barátsággal kapcsolatos elvárásai teljesültek. A bizalom tekintetében éles és nagyon szignifikáns különbséget látunk a korábbi tapasztalattal rendelkező résztvevők és a kezdő gyakornokok között. Ez a jellemző a bizalmi skálák adataiban is megtalálható, és az alábbiakban tovább vizsgáljuk.

		All participants		Prior Sail Training Experience		No Sail Training Experience	
		Összes résztvevő		Korábbi vitorlás tapasztalattal		Megelőző vitorlás tapasztalat nélkül	
		Nr	%	Nr	%	Nr	%
Confidence	Önbizalom	95	54,6	7	18,9	88	64,2
Technical skills	Műszaki ismeretek	86	49,4	18	48,6	68	49,6
Teamwork skills	Csapatmunkával kapcsolatos készségek	85	48,9	11	29,7	74	54,0
New friends	Új barátok	32	18,4	5	13,5	27	19,7
Self knowledge	Önismeret	21	12,1	2	5,4	19	13,9
Awards (certification)	Díjak (képesítések)	19	10,9	7	18,9	12	8,8
Understanding others	Mások megértése	13	7,5	3	8,1	10	7,3
New experience	Új tapasztalatok	6	3,4			6	4,4
Fun	Vidám hangulat	4	2,3			4	2,9
Knowledge of nature	A természet megismerése	3	1,7	1	2,7	2	1,5
Work experience	Munkatapasztalat	3	1,7			3	2,2
New places	Új helyek	3	1,7			3	2,2
Career opportunity	Karrierlehetőségek	2	1,1			2	1,5
None	Semmi	2	1,1	2	5,4		
n=		174		37		137	

Table 6 Expectations fulfilled

6. táblázat – Megvalósult elvárások

■ Prior Sail Training Experience Korábbi vitorlás tapasztalattal Nr
 ■ No Sail Training Experience Megelőző vitorlás tapasztalat nélkül Nr



As an additional test of the question trainees were also asked if there were any of their specific expectations that had not been met. As Table 7 shows, novice trainees were almost entirely satisfied that their expectations had been fulfilled, with only very small numbers reporting that, for example, their expectations regarding technical skills and teamwork skills had not been met.

A kérdés további teszteléséként a gyakornokokat arról is megkérdezték, hogy vannak-e olyan konkrét elvárásaik, amelyek nem teljesültek. Amint a 7. táblázat mutatja, a kezdő gyakornokok szinte teljes mértékben elégedettek voltak azzal, hogy elvárásaik teljesültek, és csak nagyon kis számban jelezték, hogy például a technikai készségekkel és a csapatmunkával kapcsolatos elvárásaik nem teljesültek.

		All participants		Prior Sail Training Experience		No Sail Training Experience	
		Összes résztvevő		Korábbi vitorlás tapasztalattal		Megelőző vitorlás tapasztalat nélkül	
		Nr	%	Nr	%	Nr	%
Confidence	Önbizalom	5	3,4	1	3,7	4	3,4
Teamwork skills	Csapatmunkával kapcsolatos készségek	6	4,1			6	5,0
Technical skills	Műszaki ismeretek	8	5,5	1	3,7	7	5,9
Knowledge of nature	A természet megismerése	1	0,7	1	3,7	0	0,0
Awards (certification)	Díjak (képesítések)	3	2,1			3	2,5
None	Semmi	125	85,6	13	48,1	112	94,1
n=		146		27		119	

Table 7 Expectations not fulfilled

7. táblázat – Nem teljesült elvárások

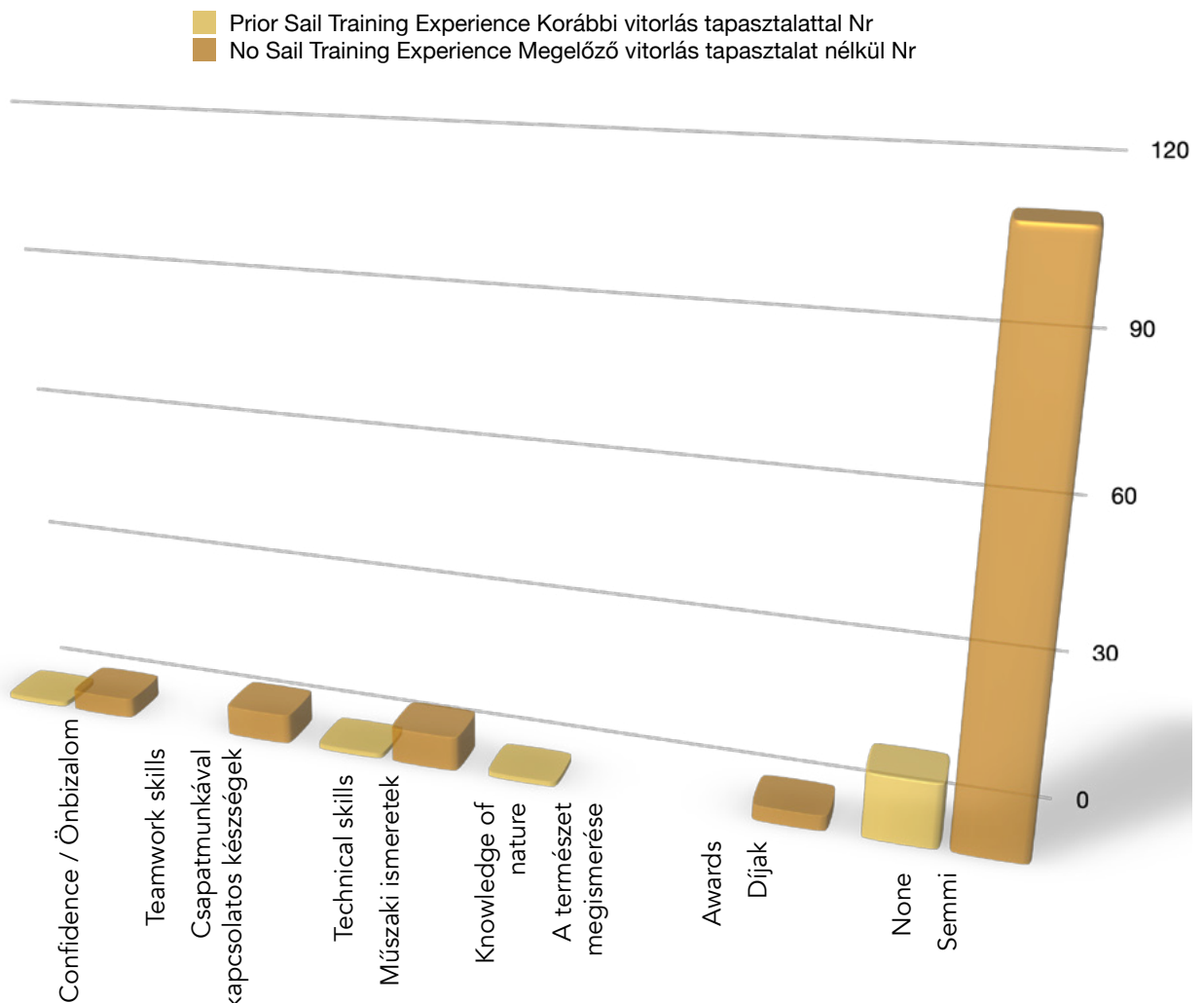


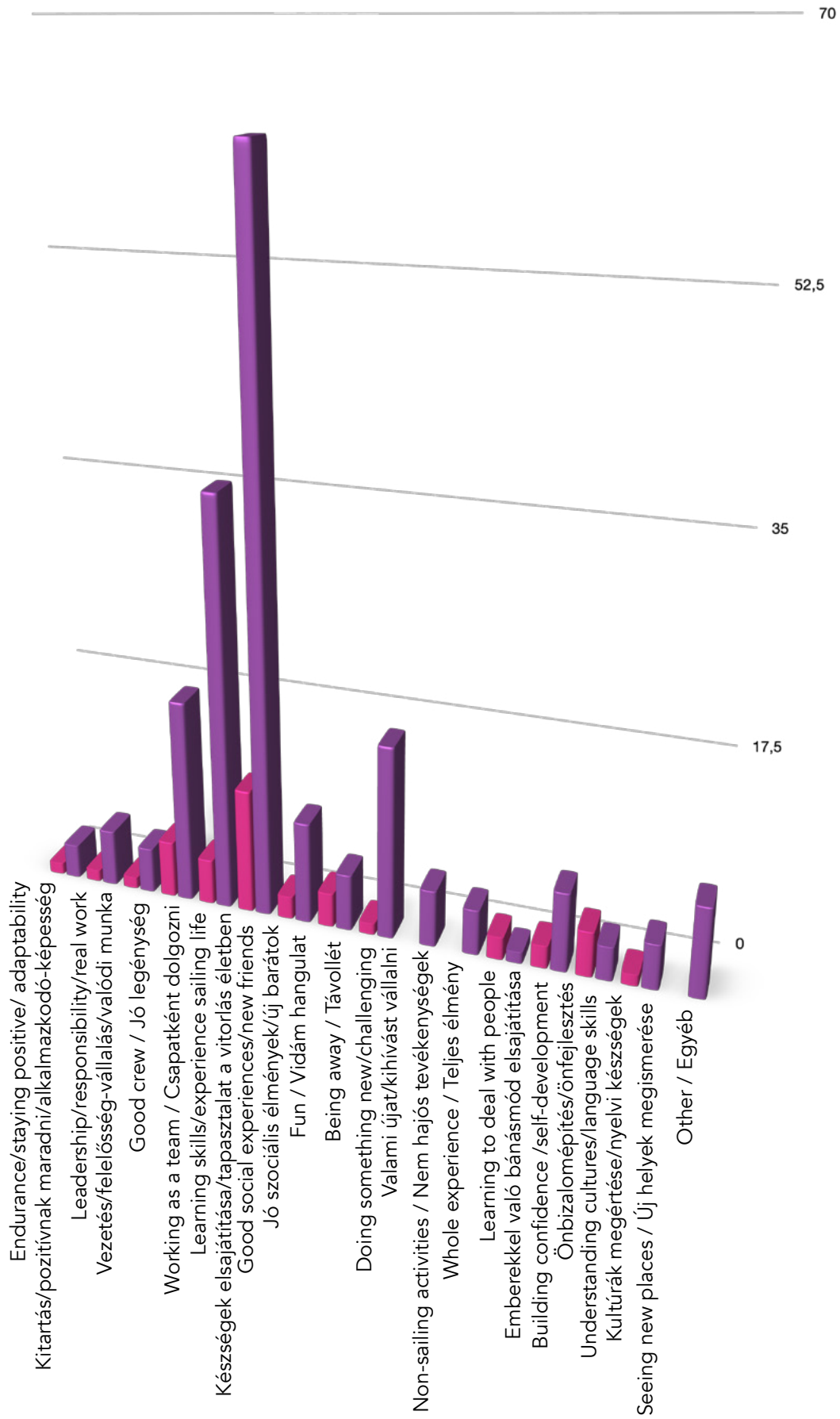
Table 8 shows the relative significance of the various aspects of the experience, as evidenced by trainees' accounts of what was most important for them. It is clear from these data that the single most important aspect for trainees is the social aspect of being with a group and forming new friendships. Alongside that, the aspects of teamwork and maritime life also appear significant, as does the challenge dimension. It is also clear that alongside these common responses there are several other factors cited by smaller numbers of participants. These are less significant in the sense that they are less common but as the most important aspect of some individuals' experiences they nevertheless carry some weight.

A 8. táblázat a tapasztalatok különböző aspektusainak relatív jelentőségét mutatja, ahogyan azt a gyakornokok beszámolója is bizonyítja, hogy mi volt számukra a legfontosabb. Ezekből az adatokból egyértelműen kiderül, hogy a gyakornokok számára a legfontosabb szempont a csoportban való részvétel és az új barátságok kialakulásának szociális aspektusa. Ezzel együtt a csapatmunka és a tengeri élet szempontjai is jelentősnek tűnnek, csakúgy, mint a kihívás dimenziója. Az is világos, hogy e közös válaszok mellett számos más tényezőt is megemlítettek a résztvevők kisebb számban. Ezek kevésbé jelentősek abban az értelemben, hogy ritkábban fordulnak elő, de mint egyesek tapasztalatainak legfontosabb szempontjai, mégis van némi súlyuk.

		All participants		Prior Sail Training Experience		No Sail Training Experience	
		Összes résztvevő		Korábbi vitorlás tapasztalattal		Megelőző vitorlás tapasztalat nélkül	
		Nr	%	Nr	%	Nr	%
Endurance/staying positive/adaptability	Kitartás/pozitívnak maradni/alkalmazkodóképesség	4	2,3	1	2,9	3	2,1
Leadership/responsibility/real work	Vezetés/felelősségvállalás/valódi munka	6	3,4	1	2,9	5	3,6
Good crew	Jó legénység	5	2,9	1	2,9	4	2,9
Working as a team	Csapatként dolgozni	23	13,1	5	14,3	18	12,9
Learning skills/experience sailing life	Készségek elsajátítása/tapasztalat a vitorlás életben	40	22,9	4	11,4	36	25,7
Good social experiences/new friends	Jó szociális élmények/új barátok	73	41,7	11	31,4	62	44,3
Fun	Vidám hangulat	11	6,3	2	5,7	9	6,4
Being away	Távollét	8	4,6	3	8,6	5	3,6
Doing something new/challenging	Valami újat/kihívást vállalni	18	10,3	1	2,9	17	12,1
Non-sailing activities	Nem hajós tevékenységek	5	2,9			5	3,6
Whole experience	Teljes élmény	4	2,3			4	2,9
Learning to deal with people	Eberekkel való bánásmód elsajátítása	3	1,7	2	5,7	1	0,7
Building confidence /self-development	Önbizalomépítés/önfejlesztés	9	5,1	2	5,7	7	5,0
Understanding cultures/language skills	Kultúrák megértése/nyelvi készségek	7	4,0	4	11,4	3	2,1
Seeing new places	Új helyek megismerése	5	2,9	1	2,9	4	2,9
Other	Egyéb	8	4,6			8	5,7
n=		175		35		140	

Table 8 Most important aspect of sailing training experience

8. táblázat – A vitorlás tréning legfontosabb szempontjai

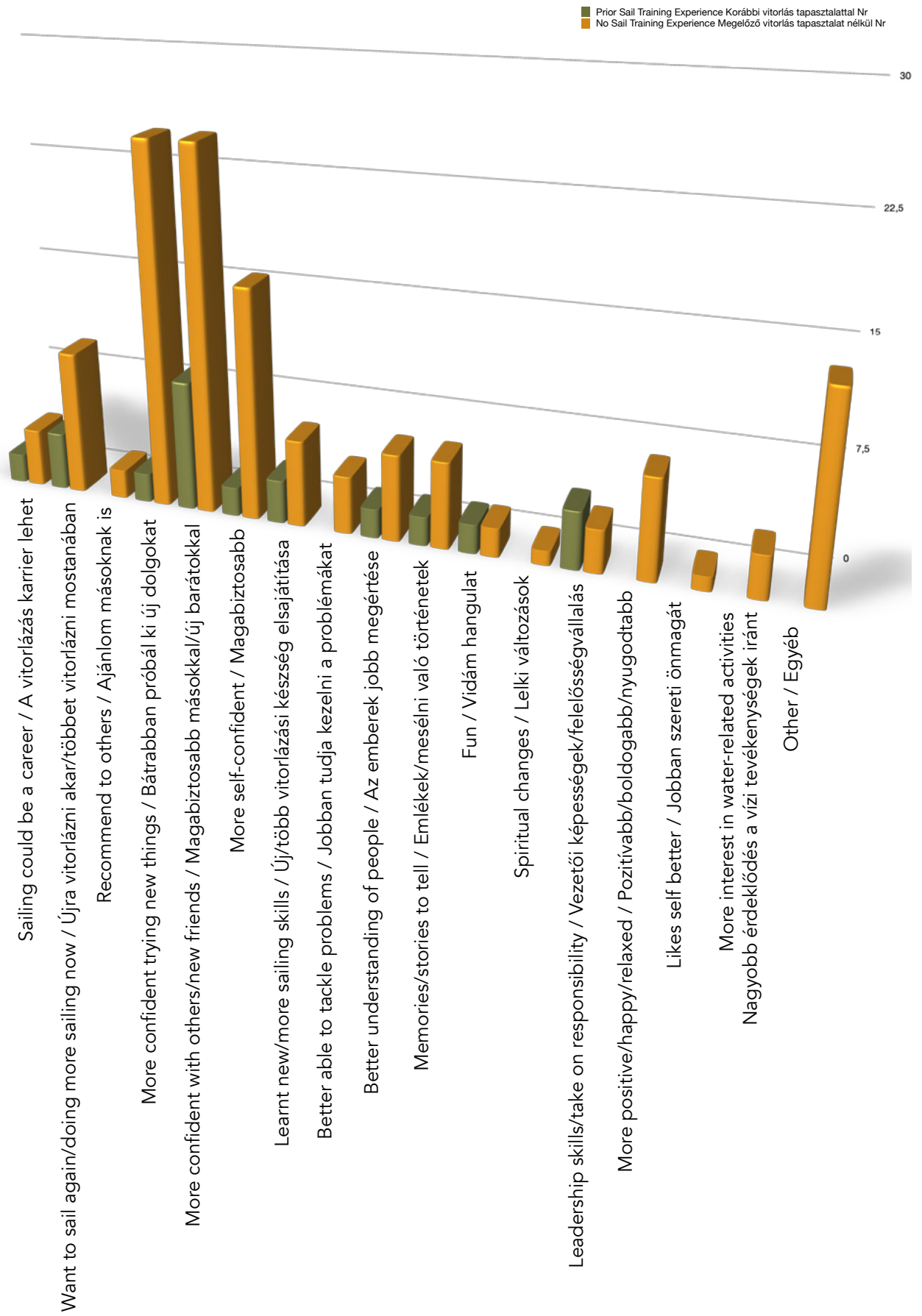


Regarding more general ways in which trainees saw the experience of participation as having impacted on their lives, the question of confidence was raised by a number of trainees, both in relation to social relations and to trying new experiences. A modest number of trainees also talked about the desire to have further seafaring experience, either as a possible career or on a recreational basis.

A gyakornokok általánosságban úgy látták, hogy a részvétel élménye hatással volt az életükre, több gyakornok felvetette a bizalom kérdését, mind a társadalmi kapcsolatokkal, mind az új tapasztalatok kipróbálásával kapcsolatban. Szerény számú gyakornok arról is beszélt, hogy további tengerészeti tapasztalatokat szeretne szerezni, akár karrierlehetőségként, akár szabadidős céllal.

		All participants		Prior Sail Training Experience		No Sail Training Experience	
		Összes résztvevő		Korábbi vitorlás tapasztalattal		Megelőző vitorlás tapasztalat nélkül	
		Nr	%	Nr	%	Nr	%
Sailing could be a career	A vitorlázás karrier lehet	6	3,4	2	5,3	4	2,8
Want to sail again/doing more sailing now	Újra vitorlázni akar/ többet vitorlázni mostanában	14	7,8	4	10,5	10	7,1
Recommend to others	Ajánlom másoknak is	2	1,1			2	1,4
More confident trying new things	Bátrabban próbál ki új dolgokat	27	15,1	2	5,3	25	17,7
More confident with others/ new friends	Magabiztosabb másokkal/új barátokkal	34	19,0	9	23,7	25	17,7
More self-confident	Magabiztosabb	18	10,1	2	5,3	16	11,3
Learnt new/more sailing skills	Új/több vitorlázási képesség elsajátítása	9	5,0	3	7,9	6	4,3
Better able to tackle problems	Jobban tudja kezelni a problémákat	4	2,2			4	2,8
Better understanding of people	Az emberek jobb megértése	8	4,5	2	5,3	6	4,3
Memories/stories to tell	Emlékek/mesélni való történetek	8	4,5	2	5,3	6	4,3
Fun	Vidám hangulat	4	2,2	2	5,3	2	1,4
Spiritual changes	Lelki változások	1	0,6			1	0,7
Leadership skills/take on responsibility	Vezetői képességek/ felelősségvállalás	7	3,9	4	10,5	3	2,1
More positive/happy/relaxed	Pozitívabb/boldogabb/ nyugodtabb	7	3,9			7	5,0
Likes self better	Jobban szereti önmagát	1	0,6			1	0,7
More interest in water-related activities	Nagyobb érdeklődés a vízi tevékenységek iránt	3	1,7			3	2,1
Other	Egyéb	14	7,8			14	9,9
n=		179		38		141	

Table 9 Impact of participation
9. táblázat – A részvétel hatásai



Unanticipated benefits and effects

Comparing pre-voyage reports of anticipated experiences and anxieties with postvoyage evaluations of positive and negative experiences throws up some interesting and unexpected findings, particularly in relation to pre-voyage concerns. Almost one-quarter of participants expressed some anxiety about working at heights. Post-voyage, however, no one mentioned this as a negative experience and a small proportion reported this as one of their positive experiences. A similar pattern is evident with other anxieties such as taking responsibility and concerns about foul weather.

Overall, none of the pre-voyage concerns figure as strongly as negative post-voyage experiences. Not even seasickness. An anxiety expressed by 40 percent of participation before the voyage, it is mentioned by just 13 percent post-voyage. The only concern that is strongly reflected in the post-voyage experience is that related to personal discomfort. Around 13 percent of participants had some concerns about personal comfort, but close to one-quarter reported this as a negative experience post-voyage. (See Table 10.)

Nem várt előnyök és hatások

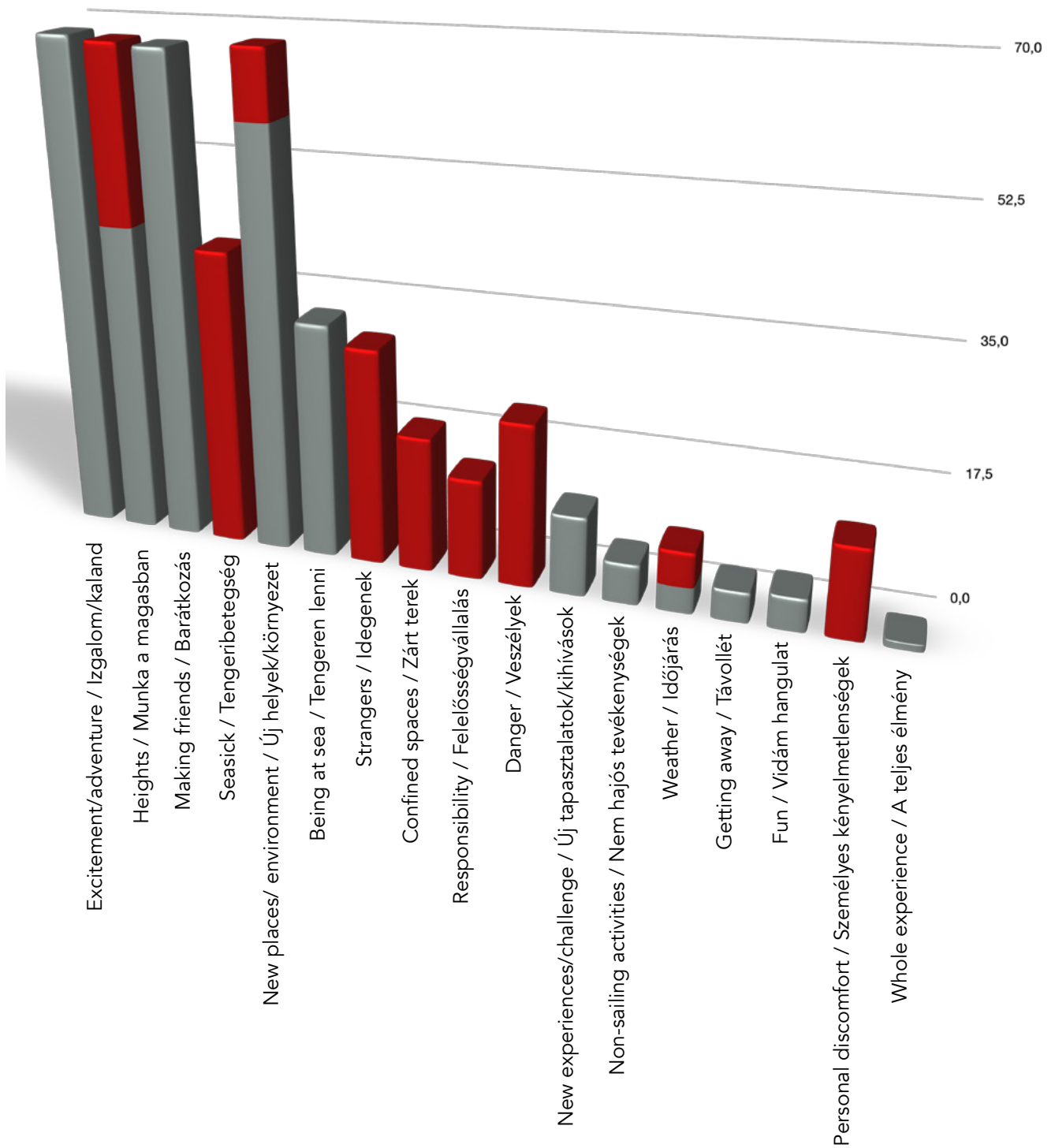
Az utazás előtti, a várt élményekről és aggodalmakról szóló beszámolók összehasonlítása az utazás utáni pozitív és negatív tapasztalatok értékelésével érdekes és váratlan eredmények kerülnek a felszínre, különösen az utazás előtti aggodalmakkal kapcsolatban. A résztvevők majdnem egynegyede aggodalmát fejezte ki a magasban végzett munkával kapcsolatban. Az utazás után azonban senki sem említette ezt negatív élményként, és egy kis részük pozitív élményként számolt be róla. Hasonló mintázat figyelhető meg más szorongások, például a felelősségvállalás és a rossz időjárás miatti aggodalmak esetében is.

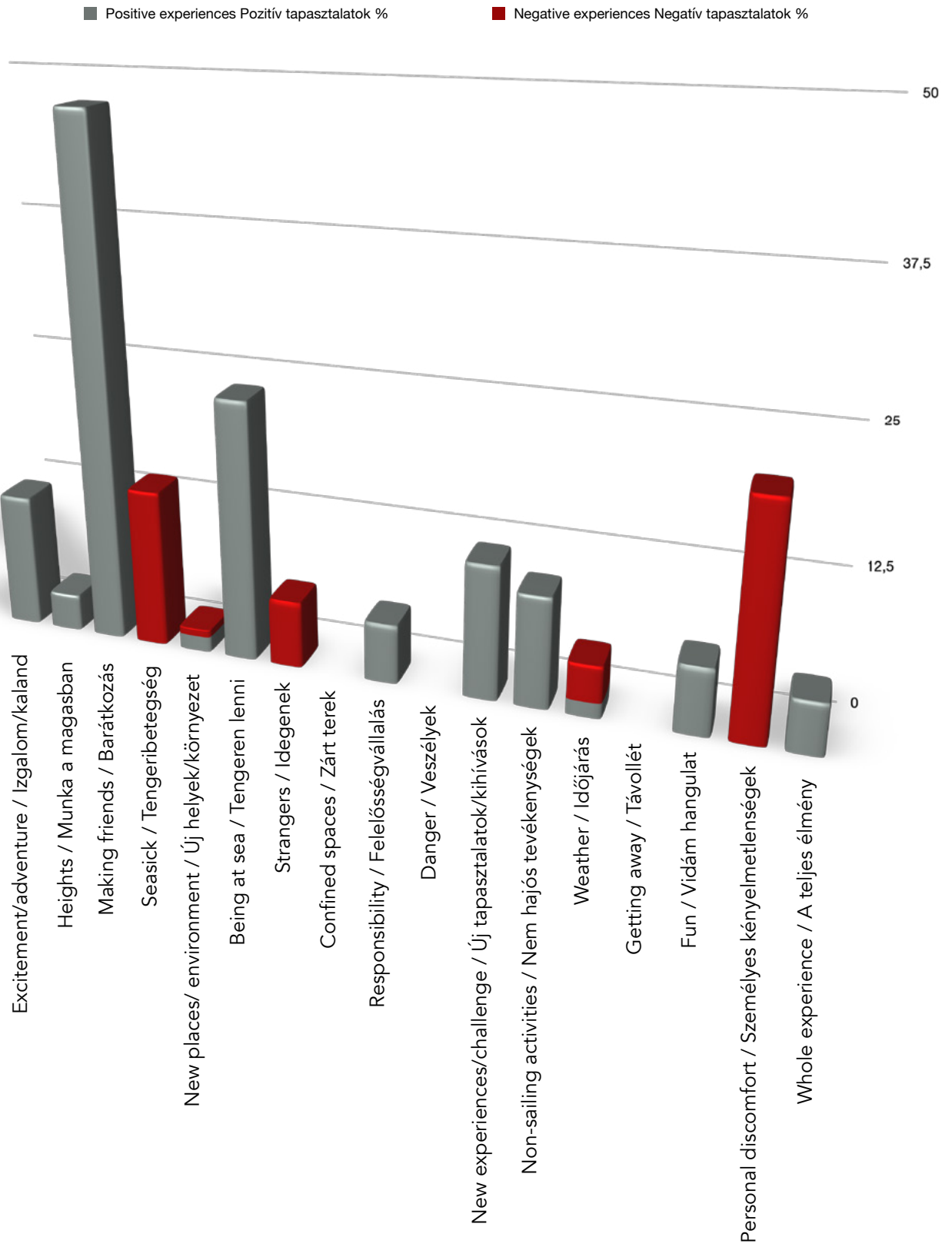
Összességében az utazás előtti aggodalmak egyike sem szerepel olyan erősen az utazás utáni negatív tapasztalatok között. Még a tengeribetegség sem. Az utazás előtt a résztvevők 40 százaléka fejezte ki aggodalmát, az utazás után azonban csak 13 százalékuk említette. Az egyetlen aggodalom, amely erősen megjelenik az utazás utáni tapasztalatokban, az a személyes kellemetlenségekkel kapcsolatos aggodalom. A résztvevők mintegy 13 százalékának volt némi aggodalma a személyes kényelemmel kapcsolatban, de közel egynegyedük számolt be erről negatív élményként az utazás után. (Lásd 10. táblázat)

		Pre-voyage anticipation	Pre-voyage anxiety	Positive experiences	Negative experiences
		Utazás előtt várakozás	Utazás előtt szorongás	Pozitív tapasztalatok	Negatív tapasztalatok
		%	%	%	%
Excitement/adventure	Izgalom/kaland	68,6		12,4	
Heights	Munka a magasban	43,5	24,5	3,4	
Making friends	Barátkozás	67,6		47,6	
Seasick	Tengeribetegség		41,5		14,7
New places/ environment	Új helyek/környezet	58,8	9,5	1,4	0,7
Being at sea	Tengeren lenni	33,0		24,1	
Strangers	Idegenek		30,4		6,2
Confined spaces	Zárt terek		19,0		
Responsibility	Felelősségvállalás		14,1	5,5	
Danger	Veszélyek		22,9		
New experiences/challenge	Új tapasztalatok/kihívások	11,1		12,4	
Non-sailing activities	Nem hajós tevékenységek	5,6		10,3	
Weather	Időjárás	3,6	4,9	1,4	3,4
Getting away	Távollét	4,2			
Fun	Vidám hangulat	4,6		6,2	
Personal discomfort	Személyes kényelmetlenségek		12,7		21,4
Whole experience	A teljes élmény	1,0		4,8	
n=		325	325	117	115

Table 10 Pre-voyage and post-voyage concerns and experiences
10. táblázat – Utazás előtti és utáni aggodalmak, valamint tapasztalatok

Pre-voyage anticipation Utazás előtt várakozás %
 Pre-voyage anxiety Utazás előtt szorongás %





Changes in participants' views of themselves

Several of the tables above throw some slightly indirect or inferential light on this aspect. The most important feature of the study in this respect however is the confidence measure which used a multi-item scale to assess changes in trainees' own assessment of their confidence between the beginning of their voyage and a point some three months later. The statistical analysis applied to this measure is set out in appendix 4. As was explained in the methodology section this is a measure of social confidence rather than a psychological measure of self-esteem.

Analysis of the changes in trainees' assessments of their own social confidence consistently shows that there is an increase in this measure between the beginning of a voyage and three months later. This effect is found to various degrees across the range of vessels and voyages in the study and does not appear to have a particular relationship with aspects such as size of vessel or rig type. Moreover, differences on this measure between naïve trainees and those with previous sail training experience indicate that, in the context of this study, the increase in confidence is more lasting than transient. We find good grounds in this evidence for saying that young people consistently experience increases in their sense of confidence about themselves and their dealings with the world, following participation in sail training voyages, and that for some participants these changes are lasting.

The most significant feature of the findings uses the confidence measure and descriptive data to analyse differences between sail training programmes and it is to this aspect that we now turn.

Key differences between sail training programmes

There are two different aspects to the findings in relation to this question. First, some analysis of the descriptive data from voyage reports and observation is necessary.

One feature that showed considerable variation was what is considered to be appropriate and adequate staffing. An important distinction is between paid professional and volunteer staff. It

A résztvevők önmagukról alkotott véleményének változása

A fenti táblázatok közül több is némileg közvetett vagy következtető módon világít rá erre a szempontra. A tanulmány legfontosabb jellemzője azonban e tekintetben az önbizalom mérése, amely egy többelemű skálát használt a gyakornokok saját önbizalmuk megítélésében bekövetkezett változások felmérésére az utazás kezdete, és egy körülbelül három hónappal későbbi időpont között. Az erre a mérőszámra alkalmazott statisztikai elemzés a 4. függelékben található. Amint azt a módszertani részben kifejtettük, ez inkább a társadalmi önbizalom mérése, mint az önbecsülés pszichológiai mérése.

A gyakornokok saját társadalmi önbizalmukról alkotott értékelésének változásainak elemzése következetesen azt mutatja, hogy ez a mutató az utazás kezdete és a három hónappal későbbi időpont között növekszik. Ez a hatás a vizsgálatban résztvevő hajók és utak között különböző mértékben mutatkozik, és úgy tűnik, hogy nincs különösebb kapcsolat olyan szempontokkal, mint a hajó mérete vagy a vitorlázat típusa. Ezen túlmenően a naiv és a korábbi vitorlasképzési tapasztalattal rendelkező gyakornokok közötti különbségek azt jelzik, hogy e tanulmány összefüggésében a bizalom növekedése inkább tartós, mint átmeneti. Ezek a bizonyítékok alapján megalapozottnak találjuk azt a kijelentést, hogy a fiatalok a vitorlás tréning utakon való részvételt követően következetesen azt tapasztalják, hogy növekszik az önbizalmuk önmagukkal és a világgal való kapcsolatukkal kapcsolatban, és hogy egyes résztvevők esetében ezek a változások tartósak.

A megállapítások legjelentősebb jellemzője a bizalmi mérőszámot és a leíró adatokat használja a vitorlás tréning programok közötti különbségek elemzésére, és most erre a szempontra térünk ki.

A vitorlás tréning programok közötti legfontosabb különbségek

Az ezzel a kérdéssel kapcsolatos megállapítások két különböző szempontot mutatnak. Először is, az úti jelentésekből és a megfigyelésekből származó leíró adatok némi elemzése szükséges.

Az egyik jellemző az volt, amely jelentős eltéréseket mutatott, hogy mit tekintenek megfelelő és elegendő személyi állománynak. Fontos különbségtétel a fizetett hivatásos és az önkéntes

is important to note that ‘volunteer’ staff appear no less likely to have had appropriate training and certification, the distinction being between those who work in sail training as their main source of income and those who have other occupations. The variation ranged from the extremes of vessels which employ a relatively numerous professional crew capable of operating the vessel safely with minimum input from trainees, to those operated by entirely voluntary staff all of whom had principal occupations outside seafaring.

Several distinct models were evident in the data. The all-volunteer model was found in UK and Scandinavian cases, operating smaller and medium sized vessels. Some professional seafarers have been critical of this approach on safety grounds but generally speaking the records of such operations suggest adequate standards of seamanship and safe operation. The second model uses a small number of professional staff (for example a professional master and mate, or just a professional skipper) supported by unpaid volunteers as watch leaders or deckhands. In one case we found a professional engineer and bosun supporting a volunteer master, mate and watch leaders, but this did appear to be unusual. The third model employs professionals typically as master, mates, engineer, bosun and cook with a smaller number of volunteers in watch leader and similar supportive roles. There are also a number, mainly larger vessels, which carry a large professional crew of 20 or more paid professional crew with no formal volunteer staff arrangements.

These different staffing arrangements were also linked with other factors. Smaller vessels in the study were more likely to have more voluntary staff and the largest vessels were generally those with the all-professional crews. Larger vessels also undertook longer voyages with fewer intermediate stops. They did not however appear strongly associated with differences in approach and ethos in relation to the conduct of relations between staff and trainees.

személyzet között. Fontos megjegyezni, hogy az „önkéntes” személyzet nem kevésbé valószínű, hogy megfelelő képzésben és minősítésben részesült, a különbséget azok között kell tenni, akik fő jövedelemforrásként a vitorlás tréningben dolgoznak, és azok között, akiknek más foglalkozásuk van. Az eltérés a szélsőséges esetektől kezdve az olyan hajókon, amelyek viszonylag nagyszámú hivatásos személyzetet foglalkoztatnak, amely képes a hajót biztonságosan üzemeltetni a gyakornokok minimális közreműködésével, egészen azokig, amelyeket kizárólag önkéntes személyzet üzemeltet, akiknek mindannyian a tengerészetén kívüli fő foglalkozásuk van.

Az adatokból több különböző modell is kitűnt. Az Egyesült Királyságban és Skandináviában a kisebb és közepes méretű hajókat üzemeltető, teljesen önkéntes modell volt jellemző. Néhány hivatásos tengerész biztonsági okokból kritikával illette ezt a megközelítést, de általánosságban elmondható, hogy az ilyen műveletekről készült feljegyzések megfelelő tengerészeti és biztonságos üzemeltetési normákra utalnak. A második modell kisszámú hivatásos személyzetet alkalmaz (például hivatásos kapitányt és tisztet, de legalábbis hivatásos szkippert), akiket fizetetlen önkéntesek támogatnak őrsegvezetőként vagy fedélzeti legénységként. Egy esetben találtunk egy hivatásos gépészt és fedélzetmestert, akik önkéntes kapitányt, tisztet és őrsegvezetőket támogattak, de ez szokatlannak tűnt. A harmadik modellben a hajóparancsnok, a tiszt, a gépész, a fedélzetmester és a szakács jellemzően hivatásosok, kisebb számú önkéntes őrsegvezető és hasonló támogató szerepkörökkel. Vannak olyan, főként nagyobb hajók is, amelyeken nagy létszámú, 20 vagy több főből álló, fizetett, hivatásos legénység dolgozik, önkéntes személyzet nélkül.

Ezek az eltérő személyzeti megoldások más tényezőkhöz is kapcsolódtak. A vizsgálatban részt vevő kisebb hajókon nagyobb valószínűséggel volt több önkéntes személyzet, és a legnagyobb hajókon általában a kizárólag hivatásos legénységgel rendelkeztek. A nagyobb hajók hosszabb utakat is megtettek, kevesebb közbenső megállóval. A személyzet és a gyakornokok közötti kapcsolatok kialakításában azonban nem mutatkozott erős összefüggés a megközelítés és az etika terén mutatkozó különbségekkel.

Turning to the detailed observation data, the most striking feature of this material is how similar life is aboard sail training vessels of whatever nationality. We asked associates for observations of a range of events and activities aboard their vessels and most succeeded in doing so, with 158 individual instances of observation recorded.

Analysis of the observation data generates the following first-order categories:

- Arrivals and departures at the beginnings and ends of voyages (7 instances from 6 voyages)
- Meetings and briefings (32 instances from 15 voyages)
- General seamanship activities (33 instances from 15 voyages)
- Specific formal technical instruction (8 instances from 6 voyages)
- Sail handling (33 instances from 16 voyages)
- Meals and cooking (15 instances from 13 voyages)
- General domestic life (17 instances from 15 voyages)
- Games & structured social activity (13 instances from 9 voyages)

Some caution is necessary in the interpretation of these data. The wide variation in the volume and quality of data from different associates means that comparisons within and generalisations from the data are subject to a caveat in relation to representativeness. Some broad conclusions can nevertheless be drawn.

Some comment on the main categories is required. Arrivals and departures showed varying degrees of routine and system, and varying degrees of formality in the approach of staff welcoming and directing trainees aboard. Trainees arriving were commonly described in terms that suggested uncertainty in dealing with the novel context. Departure days were also described in similar terms but with the emphasis on the emotional content of leave-taking from those who had formed bonds during the voyage.

A részletes megfigyelési adatokra rátérve, a legszembetűnőbb jellemzője ennek az anyagnak az, hogy mennyire hasonló az élet a vitorlás iskolahajókon, bármilyen nemzetiségűek is legyenek. A társult tagokat arra kértük, hogy a hajójuk fedélzetén zajló események és tevékenységek széles skálájáról tegyenek megfigyeléseket, és a legtöbbjüknek ez sikerült is, 158 egyedi megfigyelést jegyeztek fel.

A megfigyelési adatok elemzése a következő elsőrendű kategóriákat hozta létre:

- Megérkezés az utak kezdetén, és elutazás a végén (7 eset 6 útról).
- Megbeszélések és tájékoztatók (32 eset 15 útról)
- Általános tengerészeti tevékenységek (15 útról 33 eset)
- Különleges hivatalos műszaki oktatás (6 útról 8 esetben)
- Vitorlakezelés (33 eset 16 útról)
- Étkezés és főzés (13 útról 15 eset)
- Általános mindennapi élet (17 eset 15 útról)
- Játékok és strukturált társadalmi tevékenység (13 eset 9 útról)

Ezen adatok értelmezésében némi óvatosságra van szükség. A különböző társulásoktól származó adatok mennyiségének és minőségének nagyfokú eltérése azt jelenti, hogy az adatokon belüli összehasonlítások és az azokból levont általánosítások a reprezentativitással kapcsolatos fenntartásokkal járnak. Néhány általános következtetés mindazonáltal levonható.

A főbb kategóriákhoz néhány megjegyzés szükséges. Az érkezések és indulások különböző mértékű rutint és rendszert mutattak, és különböző mértékű formalitás volt tapasztalható a gyakornokokat fogadó és a fedélzetre irányító személyzet megközelítésében. Az érkező gyakornokokat általában olyan kifejezésekkel jellemezték, amelyek bizonytalanságot sugalltak az újszerű kontextus kezelésében. A távozás napjait is hasonlóan írták le, de a hangsúlyt az út során kötődést kialakító személyek búcsúztatásának érzelmi tartalmára helyezték.

Two types of formal gathering were evident in the data. Meetings and briefings involved whole ships' companies in most vessels but also briefings by watch, possibly more common in (but not restricted to) larger vessels. Specific formal technical instruction included briefing for contingencies, mainly related to safety, and giving of instructions for specific tasks such as sail setting and stowing and tacking drills. The main differences were in the degrees of formality used. This was strongly associated with vessel size and numbers of trainees, with a strong tendency toward more formal approaches in the largest vessels.

Aspects of domestic life included *meals and cooking* as well as *general domestic life*. These aspects are distinguished by being quite independent of 'sailor-work' and in some respects no different from what would be required in any communal living situation. As has been argued elsewhere, (McCulloch, 2007) these features of life at sea do nevertheless have a distinctive character. The current data shows differences in the extent to which domestic activity is formally structured through the division and allocation of labour. Larger vessels (and some not so large) with a designated cook tend to operate more structured arrangements with fewer opportunities for choice and spontaneity in relation to trainees' engagement with these tasks. Eating arrangements also reflect varying degrees of hierarchy through a range from entirely communal, to separate tables for different groups of staff and trainees to some vessels where the staff and trainees are physically separated 'naval style' in different mess areas.

The broad category of 'sailor-work' included both *sail handling* as a distinct category and *general seamanship activities* including steering and look-out duties, launching and recovery of small boats, picking up and leaving moorings or anchorage. The striking feature here is the similarity of descriptions across the range of cases. Sail handling clearly differs in complexity from simple Bermudan rigs to gaff and square sails. The descriptive data focuses on communication and coordination whether that is simply about 'heaving together' or the more complex coordinated work of several

Az adatokban kétféle formális gyűjtés volt látható. A megbeszélések és tájékoztatók a legtöbb hajón az egész legénységet érintették, de a nagyobb hajókon (de nem csak ott) valószínűleg gyakoribbak voltak az őrségenkénti tájékoztatók is. A konkrét formális technikai oktatás magában foglalta a vészhelyzetekre vonatkozó, főként a biztonsággal kapcsolatos eligazítást, valamint az olyan konkrét feladatokra vonatkozó utasítások kiadását, mint a vitorlaállítás, a vitorlák felkötése és a manővergyakorlatok. A fő különbségek az alkalmazott formalitások mértékében voltak. Ez erősen összefüggött a hajó méretével és a gyakornokok számával, a legnagyobb hajókon a formálisabb megközelítés erős tendenciája volt megfigyelhető.

A mindennapi élet szempontjai közé tartozott az *étkezés és a főzés*, valamint az *általános napi élet*. Ezeket a szempontokat az különbözteti meg, hogy meglehetősen függetlenek a „tengerézmunkától”, és bizonyos szempontból nem különböznek attól, amit bármely közösségi élethelyzetben megkövetelnek. Amint azt máshol már kifejtettük (McCulloch, 2007), a tengeri élet ezen jellemzői mégis megkülönböztető jelleggel bírnak. A jelenlegi adatok különbséget mutatnak abban, hogy a napi tevékenységet milyen mértékben strukturálják formálisan a munkamegosztás és -elosztás révén. A nagyobb (és néhány kevésbé nagy) hajókon, ahol van kijelölt szakács, a gyakornokok e feladatokkal való foglalkozását illetően inkább strukturáltabb rendszereket alkalmaznak, kevesebb lehetőséggel a választásra és a spontaneitásra. Az étkezési rend is különböző fokú hierarchiát tükröz, a teljesen közös étkezéstől kezdve a személyzet és a gyakornokok különböző csoportjai számára elkülönített asztalokon át olyan hajókig, ahol a személyzet és a gyakornokok fizikailag, „haditengerészeti stílusban” elkülönülnek egymástól, különböző étkezőhelyeken.

A „tengerézmunka” tág kategóriája magában foglalta mind a *vitorlakezelést*, mint külön kategóriát, mind az *általános tengerészeti tevékenységeket*, beleértve a kormányzási és őrködési feladatokat, a hajó csónakjainak vízre bocsátását és kiemelését, a kikötőhelyekre vagy horgonyzóhelyekre megérkezést és elindulást. A feltűnő jellemző itt a leírások hasonlósága az esetek egész sorában. A vitorlák kezelése egyértelműen különbözik a bonyolultságot illetően az egyszerű háromszögletű bermuda vitorlaktól a gaffos- és keresztvitorlákig. A leíró adatok a kommunikációra és a

groups of people setting a sail or sails. Working at height is clearly an important distinction and there are several accounts of trainees discussing their attitudes to and coping strategies for what is perceived as risky and challenging work.

Three main dimensions of difference are identifiable from these data. First there is the question of relationships among staff and between staff and trainees. These vary from on the one hand more formal or authoritarian styles to more participatory approaches allowing greater freedom in relationships. At the level of structure, understood as those elements such as the allocation of space and the designation of formal titles, more hierarchical or more egalitarian structures are evidenced by different degrees of emphasis on aspects such as the eating arrangements, the extent to which different spaces within the vessel are open to trainees or restricted to staff, and the use of titles among staff. Previous work on sail training in the UK (McCulloch, 2004) had shown that the extent of trainees' involvement in decision making during voyages was a very important difference, but data in the present study do not provide the basis for further conclusions in this respect. There is a tendency towards a more structured environment aboard larger vessels but not necessarily to more formality. Formal and authoritarian approaches seem to be just as common or unusual aboard smaller vessels as on larger. We explain this formality dimension as the expression of different cultures or traditions, and it appears distinct from those structural differences arising in part from the greater complexity of organising communal life for larger groups of people.

The third dimension of difference is the extent to which structured, purposefully educational activities and reviewing of learning are used. There were two vessel cases where it seemed that most aspects of the programme were planned to maximise the potential for trainees' learning in a conscious and intentional manner. By contrast there

koordinációra összpontosítanak, legyen szó akár egyszerűen „közös kötélhúzásról”, akár a vitorla vagy vitorlák kibontását végző több embercsoport összetettebb, összehangolt munkájáról.

A magasban végzett munka egyértelműen fontos különbségtétel, és a gyakornokok számos beszélgetésben beszélnek arról, hogy hogyan viszonyulnak a kockázatosnak és kihívást jelentőnek tartott munkához, és milyen megküzdési stratégiákat alkalmaznak.

Ezekből az adatokból a különbség három fő dimenziója azonosítható. Az első a személyzet közötti, valamint a személyzet és a gyakornokok közötti kapcsolatok kérdése. Ezek egyrészt a formálisabb vagy tekintélyelvűbb stílustól a nagyobb szabadságot biztosító részvételi megközelítésekig terjednek. A struktúra szintjén, amely alatt olyan elemeket értünk, mint a helymegosztás és a formális címek kijelölése, a hierarchikusabb vagy egalitáriusabb struktúrákat az olyan szempontok különböző mértékű hangsúlyozása mutatja, mint az étkezési rend, az, hogy a különböző terek a hajón belül mennyire nyitottak a gyakornokok számára, illetve mennyire korlátozottak a személyzet számára, valamint a címek használata a személyzet körében. Az Egyesült Királyságban a vitorlás tréninggel kapcsolatos korábbi munkák (McCulloch, 2004) azt mutatták, hogy a gyakornokoknak az utak során a döntéshozatalba való bevonásának mértéke nagyon fontos különbség, de a jelen tanulmány adatai nem adnak alapot további következtetések levonására ebben a tekintetben. A nagyobb hajók fedélzetén tendencia mutatkozik a strukturáltabb környezetre, de nem feltétlenül a nagyobb formalitás felé. Úgy tűnik, hogy a formális és tekintélyelvű megközelítések ugyanolyan gyakoriak vagy szokatlanok a kisebb hajókon, mint a nagyobb hajókon. Ezt a formalitás dimenziót a különböző kultúrák vagy hagyományok kifejeződéseként magyarázzuk, és úgy tűnik, hogy elkülönül azoktól a strukturális különbségektől, amelyek részben a nagyobb embercsoportok közösségi életének megszervezése nagyobb bonyolultságából adódnak.

A különbség harmadik dimenziója a strukturált, célzott oktatási tevékenységek és a tanulás áttekintésének mértéke. Két olyan hajón volt rá eset, ahol úgy tűnt, hogy a program legtöbb aspektusát úgy tervezték meg, hogy tudatosan és szándékosan maximalizálják a gyakornokok tanulási lehetőségeit. Ezzel szemben van néhány olyan eset, ahol a

are some cases where the emphasis appears to be almost entirely on letting the seafaring experience itself provide the basis for trainees' learning.

Analysis of the impact of the different vessel programmes on changes in confidence, as measured by the confidence scale showed an overall positive change, and inspection of the mean differences between pre-voyage and post-voyage scores suggests that the effect is greater in some vessels than in others. Vessel 17 shows the highest change, and analysis of variance also indicates that there was a large effect for vessel 17 on four items: meeting new people; taking a leadership role; working cooperatively; and speaking in a formal meeting. Vessel 17 demonstrates the most purposefully structured programme of any in the study, with a consistent effort to develop trainees' capacities to collaborate and problem-solve. This extends to organised beach-games and other activity both ashore and aboard with varying degrees on connection to seafaring. In this programme (and in others to varying degrees) we also see a systematic and progressive development of trainees' collective autonomy, with trainees put in supervised control of all aspects of running the ship, after about eight days aboard.

hangsúly szinte teljes mértékben azon van, hogy maga a tengerészeti tapasztalat adja a gyakoronokok tanulásának alapját.

A különböző hajóprogramok hatásának elemzése a bizalomban bekövetkezett változásokra, a bizalmi skála alapján mérve, összességében pozitív változást mutatott, és az utazás előtti és utáni pontszámok közötti átlagos különbségek vizsgálata arra utal, hogy a hatás egyes hajók esetében nagyobb, mint másoknál. A 17-es hajó mutatja a legnagyobb változást, és a varianciaelemzés azt is jelzi, hogy a 17-es hajó esetében a következő négy elem esetében volt nagy hatás: új emberekkel való találkozás; vezetői szerep vállalása; együttműködő munka; és hivatalos megbeszélésen való beszéd. A 17-es hajó mutatja a legcélszerűbben felépített programot a vizsgálatban, és következetesen törekszik a gyakoronokok együttműködési és problémamegoldó képességének fejlesztésére. Ez kiterjed a szervezett parti játékokra és más, a tengerhajózással különböző mértékben összefüggő tevékenységekre a parton és a fedélzeten egyaránt. Ebben a programban (és a többi programban is különböző mértékben) a gyakoronokok kollektív önállóságának szisztematikus és fokozatos fejlesztését is megfigyelhetjük, amikor a gyakoronokok a fedélzeten töltött körülbelül nyolc nap után a hajó vezetésének minden aspektusát felügyeletük alá vonják.

Item	Tétel	Vessel A	Vessel B	Mean Difference (A-B)	Significance
		„A” hajó	„B” hajó	Átlagos különbség (A-B)	Jelentőség
CS1 Getting on in a group of strangers	CS1 Idegenek csoportjában való boldogulás	Vessel 17	Vessel 7	0,78	0,018
			Vessel 8	1,13	0,002
			Vessel 10	1,13	0,017
			Vessel 21	1,27	0,007
CS5 Taking on a leadership role	CS5 Vezetői szerepvállalás	Vessel 17	Vessel 7	1,26	0,000
			Vessel 10	1,11	0,008
			Vessel 12	1,47	0,008
			Vessel 14	1,27	0,007
CS8 Working cooperatively	CS8 Együttműködés	Vessel 16	Vessel 7	0,66	0,019
		Vessel 17	Vessel 7	0,64	0,030
CS10 Speaking in formal meetings	CS10 Beszéd hivatalos üléseken	Vessel 17	Vessel 7	1,19	0,004
			Vessel 8	1,30	0,026

Table 11 Changes on confidence by selected vessels

11. táblázat – A kiválasztott hajók bizalomra vonatkozó változásai

Drawing the descriptive data and the interview analysis together in relation to this issue reveals a clear relationship. We find a clear and positive relationship between the extent of changes in participants' social confidence, and the extent of purposeful structuring of the educational programme operated in the vessel.

Conclusions

There are three main conclusions to be drawn from these findings.

Trainees come to the experience with a range of expectations many of which are common across the range of national cultures and sail training traditions included in the study. These include a social dimension concerned with meeting new people, making friends and working in a group or team. Alongside that there is a widespread interest in simply having some experience of a maritime environment and seafaring. The third area of common expectation is to have to deal with some kind of personal challenge, widely anticipated as an intrinsic aspect of a sail training experience.

It is also important to note that expectations include anxieties (the commonest regarding seasickness). Several of the previous studies have made seasickness a focus of concern. Finkelstein and Goodwin (2005) argue that the shared experience of seasickness is an important element in forming bonds among the trainees. This study does not address experiences of seasickness in depth and detail, but our findings are not inconsistent with that view and we believe that this is a matter that might warrant further investigation.

The most significant conclusions are about the benefits that trainees experience. It is clear from the data that participants respond in overwhelmingly positive ways to their sail training voyages. Sail Training does more or less exactly what it says in the publicity, and what its proponents claim. Trainees develop confidence in themselves, they develop their capacity for teamwork and they develop technical skills. The current study indicates that trainees' views of the experience are broadly similar whether they go to sea in a full-rigged ship or a smaller boat, whether the rig is modern or traditional or whether the staff are all volunteers or all professional seafarers. It appears

A leíró adatok és az interjúk elemzése e kérdéssel kapcsolatban egyértelmű összefüggést mutat. Egyértelmű és pozitív kapcsolatot találunk a résztvevők szociális önbizalmában bekövetkezett változások mértéke és a hajón működtetett oktatási program célzott strukturáltságának mértéke között.

Következtetések

Az eredményekből három fő következtetést lehet levonni.

A gyakornokok számos elvárással érkeznek a tapasztalatszerzéshez, amelyek közül sok közös a tanulmányban szereplő nemzeti kultúrák és vitorlás tréning hagyományok között. Ezek közé tartozik az új emberekkel való találkozás, a barátkozás és a csoportban vagy csapatban való munka szociális dimenziója. Mindezek mellett széles körben elterjedt az az érdeklődés, hogy egyszerűen csak tapasztalatot szerezzenek a tengeri környezetről és a tengerhajózásról. A harmadik közös elvárás az, hogy valamilyen személyes kihívással kell megküzdeni, amit széles körben a vitorlás tréning szerves részeként várnak el.

Azt is fontos megjegyezni, hogy az elvárások közé tartoznak a szorongások (a leggyakrabban a tengeribetegséggel kapcsolatban). A korábbi tanulmányok közül több is a tengeribetegséget állította az aggodalmak középpontjába. Finkelstein és Goodwin (2005) szerint a tengeribetegség közös megtapasztalása fontos elem a gyakornokok közötti kötelékek kialakításában. Ez a tanulmány nem foglalkozik mélységében és részletesen a tengeribetegséggel kapcsolatos tapasztalatokkal, de eredményeink nem állnak ellentétben ezzel a nézettel, és úgy véljük, hogy ez egy olyan kérdés, amely további vizsgálatot igényelhet.

A legjelentősebb következtetések a gyakornokok által tapasztalt előnyökre vonatkoznak. Az adatokból egyértelműen kiderül, hogy a résztvevők túlnyomórészt pozitívan reagálnak a vitorlás tréningutakra. A vitorlás tréning többé-kevésbé pontosan azt teszi, amit a reklámban állít, és amit a támogatói állítanak. A gyakornokok önbizalma nő, fejlődik a csapatmunkára való képességük és fejlődnek a technikai készségeik. A jelenlegi tanulmány azt mutatja, hogy a gyakornokok véleménye a tapasztalatokról nagyjából hasonló, függetlenül attól, hogy teljes vitorlázattal vagy kisebb hajóval mennek-e tengerre, hogy a felszerelés modern vagy hagyományos, illetve

that it is going to sea that counts for far more than possible differences of approach and style.

Trainees across the study ascribe positive value to their participation. Not only that but the differences between naïve participants and those with prior sail training experience leads us to believe that, for some participants at least, the benefits of the experience are durable rather than transient. Comparison of the confidence scale measures show most experienced participants to be as socially confident at the start of second or subsequent voyages as naïve trainees are following their first voyage. This is strongly suggestive that for those trainees the increase in social confidence is a lasting effect.

As the concluding section of the findings above demonstrate however, considerable significance attaches to the overall character of the programme. We can confidently say that while sail training experiences are generally positive and beneficial, some appear to be more effective than others in developing social confidence. The more effective experiences in this respect appear to be those where there is a greater emphasis on specific programme activity designed to develop trainees' skills and understanding. If the purposes of sail training are specifically concerned with learning and development, programmes with a more structured educational approach provide a more effective experience. That is not however to say that programmes with what we would characterise as a 'maritime heritage' approach, where the emphasis is much more on the experience of seafaring, unmediated by preoccupations with social and personal development, are not worthwhile and effective in their own terms. It is certainly not our view that the structured type of programme is superior, simply that it is more effective in achieving those particular ends.

It is something of a stereotype to include in conclusions a claim regarding the 'vital need' for further research. We are confident that these findings represent a worthwhile outcome to the project and that they stand as a significant contribution to the field. There are nevertheless a number of matters that we believe could be investigated further and that such investigations

hogy a személyzet önkéntesekből vagy hivatásos tengerészekből áll. Úgy tűnik, hogy a tengerre szállás sokkal többet számít, mint a megközelítés és a stílus esetleges különbségei.

A tanulmányban részt vevő gyakornokok pozitív értéket tulajdonítanak részvételüknek. Nem csak ez, hanem a naiv résztvevők és a korábbi tréning-tapasztalattal rendelkezők közötti különbségek arra engednek következtetni, hogy legalábbis néhány résztvevő számára a tapasztalat haszna tartós, nem pedig átmeneti. A bizalomskála mérőszámainak összehasonlítása azt mutatja, hogy a tapasztalt résztvevők többsége a második vagy a következő utak kezdetén ugyanolyan magabiztos volt társadalmilag, mint a kezdő, naiv gyakornokok az első útjukat követően. Ez határozottan arra utal, hogy e gyakornokok esetében a társadalmi önbizalom növekedése tartós hatású.

Amint azonban a fenti megállapítások záró szakasza mutatja, a program általános jellege jelentős jelentőséggel bír. Bizton állíthatjuk, hogy bár a vitorlás tréning tapasztalatai általában véve pozitívak és hasznosak, egyesek a jelek szerint hatékonyabbak a társadalmi önbizalom fejlesztésében, mint mások. E tekintetben azok a tapasztalatok tűnnek hatékonyabbnak, ahol nagyobb hangsúlyt fektetnek a gyakornokok készségeinek és megértésének fejlesztését célzó konkrét programtevékenységekre. Ha a vitorlás tréning céljai kifejezetten a tanulásra és a fejlődésre irányulnak, akkor a strukturáltabb oktatási megközelítésű programok hatékonyabb tapasztalatokat nyújtanak. Ez azonban nem jelenti azt, hogy az általunk „tengeri örökségként” jellemzett megközelítésű programok, ahol a hangsúly sokkal inkább a tengerészélet élményén van, és nem a társadalmi és személyes fejlődéssel kapcsolatos szempontok közvetítik őket, nem értékesek és hatékonyak a maguk nemében. Természetesen nem az a véleményünk, hogy a strukturált programtípus jobb, csupán az, hogy hatékonyabb az adott célok elérésében.

Sztereotípiának számít, ha a következtetésekben a további kutatások „létfentosságú szükségességére” vonatkozó állítás szerepel. Meggyőződésünk, hogy ezek az eredmények a projekt értékes eredményét jelentik, és jelentős hozzájárulást jelentenek a területhez. Mindazonáltal számos olyan kérdés van, amelyet véleményünk szerint tovább lehetne vizsgálni, és amely vizsgálatok elősegíte-

would help to enhance understanding and improve practice. These could include some more detailed case studies of different types of programme, follow-up interviews with participants in the 2006 study cohort, more detailed studies of the significance of features such as seasickness and general discomfort, and further investigation of the meanings trainees ascribe to experiences of working aloft.

There are also some potential implications for sail training operators. These range from the macro to the micro level. At the level of general strategy and approach a study such as this may guide and inform decisions about what kind of vessel to use, and most importantly, what kind of programme to operate. The finding in relation to trainees' perceptions of discomfort might be considered in relation to the design and fitting out of vessels, so that steps could be taken to alleviate factors causing discomfort. It might however be argued that a degree of physical discomfort is a necessary part of the experience of seafaring and not one that trainees would necessarily benefit by being insulated from. Similarly the findings in relation to trainees' fears and anxieties might be considered when operators are reviewing their approaches to briefing and supporting trainees in the first hours and days of their voyages.

There are possible lessons to be drawn from these findings in relation to the ongoing development and training of sail training practitioners, whether paid or volunteer. Recruitment of trainees is also a vital concern given the imperative to run vessels at or near their capacity, and it is clear that the trainees themselves are one of the best if not the best marketing resource available. Exploiting the idea of personal recommendations should continue to bring new participants into the frame. Finally, the methods used in this study could be used as the basis for systematic evaluation of programmes and of individual voyage, and this has been an explicit expectation from the funder's perspective from the start.

We end with an observation about the importance of maintaining a clear view about the purpose of sail training. Operators should be wary of assuming, simply because purposefully structured

nék a megértést és a gyakorlat javítását. Ezek közé tartozhatna néhány részletesebb esettanulmány a különböző programtípusokról, a 2006-os vizsgálati kohorsz résztvevőivel készített utóinterjúk, az olyan jellemzők jelentőségének részletesebb vizsgálata, mint a tengeribetegség és az általános kellemetlen érzés, valamint annak további vizsgálata, hogy a gyakornokok milyen jelentést tulajdonítanak a magasban végzett munka tapasztalatainak.

A vitorlás tréning szervezőire nézve is van néhány lehetséges következmény. Ezek a makroszinttől a mikroszintig terjednek. Az általános stratégia és megközelítés szintjén egy ilyen tanulmány iránymutatást és információt adhat a döntésekhez, hogy milyen hajót használjunk, és ami a legfontosabb, hogy milyen programot működtessünk. A gyakornokok kényelmetlenséggel kapcsolatos meglátásait figyelembe lehetne venni a hajók tervezésével és felszerelésével kapcsolatban, hogy lépéseket lehessen tenni a kényelmetlenséget okozó tényezők enyhítésére. Azzal is lehet azonban érvelni, hogy a fizikai kényelmetlenség bizonyos fokozata szükséges része a tengerhajózás élményének, és nem feltétlenül előnyös, ha a gyakornokokat elszigetelik tőle. Hasonlóképpen a gyakornokok félelmeivel és szorongásaival kapcsolatos megállapításokat figyelembe lehet venni, amikor a hajót üzemeltetők felülvizsgálják a gyakornokok eligazítására és támogatására vonatkozó megközelítéseiket az útjuk első óráiban és napjaiban.

Ezekből az eredményekből levonhatók a vitorlás tréninggel foglalkozó szakemberek – akár fizetett, akár önkéntes – folyamatos fejlesztésével és képzésével kapcsolatos tanulságok. A gyakornokok toborzása szintén létfontosságú kérdés, mivel a hajókat a kapacitásukkal vagy annak közelében kell üzemeltetni, és egyértelmű, hogy maguk a gyakornokok az egyik legjobb, ha nem a legjobb marketingforrás. A személyes ajánlások ötletének kihasználásával továbbra is új résztvevőket kell bevonni a keretbe. Végezetül, az ebben a tanulmányban alkalmazott módszerek a programok és az egyes utak szisztematikus értékelésének alapjául szolgálhatnak, és ez a finanszírozó szemszögéből a kezdetektől fogva kifejezett elvárás volt.

Egy észrevétellel zárjuk a vitorlás tréning célok világos szemléletének fontosságáról szóló megjegyzést. Az üzemeltetőknek óvakodniuk kell attól a feltételezéstől, hogy pusztán azért, mert a célzot-

educational programmes have particular effects, that such programmes are somehow more desirable than those with a more traditional emphasis on seafaring and adventure. It seem to us vital to remember that sail training is keeping alive seafaring traditions of inestimable cultural or heritage value, and that it is absolutely essential to the health of the sail training movement to treasure and nurture those traditions.

tan felépített oktatási programoknak különleges hatásai vannak, az ilyen programok valahogy kívánatosabbak, mint azok, amelyek hagyományosabb hangsúlyt fektetnek a hajózásra és a kalandra. Létfontosságúnak tűnik számunkra, hogy ne feledjük, hogy a vitorlás tréning felbecsülhetetlen kulturális és örökségi értékkel bíró tengerészeti hagyományokat tart életben, és hogy az iskola-hajós mozgalom egészségéhez elengedhetetlenül fontos e hagyományok megőrzése és ápolása.

Appendix 1 Interview Returns

The tables below show the distribution of interviewees by vessel and by participating operator (organisation).

Organisation	Returns	
	No.	%
Org 1	10	3.1
Org 2	19	5.8
Org 3	4	1.2
Org 4	15	4.6
Org 6	62	19.1
Org 7	10	3.1
Org 8	4	1.2
Org 9	20	6.2
Org 10	10	3.1
Org11	34	10.5
Org 12	6	1.8
Org 13	28	8.6
Org 14	46	14.2
Org 15	37	11.4
Org 16	9	2.8
Org 17	11	3.4
Total	325	100.0

Table 12a Interview Returns by Sail Training Organisation

1. függelék: Interjú-visszajelzések

Az alábbi táblázatok a megkérdezettek hajónkénti és részt vevő üzemeltetők (szervezetek) szerinti megoszlását mutatják.

Szervezet	Visszajelzés	
	No.	%
Szervezet 1	10	3,1
Szervezet 2	19	5,8
Szervezet 3	4	1,2
Szervezet 4	15	4,6
Szervezet 6	62	19,1
Szervezet 7	10	3,1
Szervezet 8	4	1,2
Szervezet 9	20	6,2
Szervezet 10	10	3,1
Szervezet11	34	10,5
Szervezet 12	6	1,8
Szervezet 13	28	8,6
Szervezet 14	46	14,2
Szervezet 15	37	11,4
Szervezet 16	9	2,8
Szervezet 17	11	3,4
Összesen	325	100,0

12a. táblázat – Interjú-visszajelzések iskolahajós szervezetek szerint

Vessel	Returns		Hajó	Visszajelzés	
	No.	%		No.	%
Vessel 1	4	1.2	Iskolahajó 1	4	1,2
Vessel 2	10	3.1	Iskolahajó 2	10	3,1
Vessel 3	6	1.8	Iskolahajó 3	6	1,8
Vessel 4	10	3.1	Iskolahajó 4	10	3,1
Vessel 5	4	1.2	Iskolahajó 5	4	1,2
Vessel 6	15	4.6	Iskolahajó 6	15	4,6
Vessel 7	50	15.4	Iskolahajó 7	50	15,4
Vessel 8	12	3.7	Iskolahajó 8	12	3,7
Vessel 10	19	5.8	Iskolahajó 10	19	5,8
Vessel 12	20	6.2	Iskolahajó 12	20	6,2
Vessel 13	18	5.5	Iskolahajó 13	18	5,5
Vessel 14	28	8.6	Iskolahajó 14	28	8,6
Vessel 16	34	10.5	Iskolahajó 16	34	10,5
Vessel 17	37	11.4	Iskolahajó 17	37	11,4
Vessel 19	10	3.1	Iskolahajó 19	10	3,1
Vessel 20	9	2.8	Iskolahajó 20	9	2,8
Vessel 21	11	3.4	Iskolahajó 21	11	3,4
Vessel 22	28	8.6	Iskolahajó 22	28	8,6
Total	325	100.0	Összesen	325	100,0

Table 12a Interview Returns by Vessle

12a. táblázat – Interjú-visszajelzések hajók szerint

Appendix 2 Interview and observation instruments



SAIL TRAINING INTERVIEW FRAMEWORK

VOYAGE DETAILS

Interview conducted by (Name of Research Associate): _____

Name of interviewee: _____

Name of Vessel: _____

Voyage dates: From (dd/mm/yy) _____ To dd/mm/yy) _____

Day and time of interview Day 1 2 3 4 Time (use 24hr clock)

NB Day 1 is the day trainees arrive aboard

Please begin by reading the interviewee the ethical statement and asking them to sign indicating they are participating in the interview willingly.

Ethical Statement

I have seen an information sheet explaining the purpose of the research and I agree to participate in an interview. I understand that I am not obliged to answer any particular questions and that I may terminate the interview at any time. I understand that this interview is confidential and that my responses will not be seen or discussed by anyone other than the Edinburgh University Research Team except in relation to any specific concerns about my own or other trainees safety. Specific concerns in relation to safety or well being may be communicated to the vessel's master with proper regard for confidentiality.

Signed

Date

2. függelék: Interjú- és megfigyelési eszközök



VITORLÁS TRÉNING INTERJÚ KERETRENDSZER

HAJÓÚT RÉSZLETEK

Az interjút készítette (A kutatási munkatárs neve): _____

Az interjúalany neve: _____

Iskolahajó neve: _____

Út adatok: _____ kikötőből (dátum) _____ kikötőbe (dátum)

Az interjú napja és időpontja NAP 1 2 3 4 IDŐ (24 órás)

Megjegyzés: 1. nap az a nap, amikor a gyakornokok megérkeznek a fedélzetre

Kezdje azzal, hogy felolvassa a megkérdezettnek az etikai nyilatkozatot, és megkéri, hogy aláírásával jelezze, hogy önként vesz részt az interjúban.

Etikai nyilatkozat

Megismertem a kutatás célját ismertető tájékoztatót, és beleegyezem, hogy részt vegyek egy interjúban. Tudomásul veszem, hogy nem vagyok köteles semmilyen konkrét kérdésre válaszolni, és hogy bármikor megszakíthatom az interjút. Tudomásul veszem, hogy ez az interjú bizalmas, és hogy válaszaimat az Edinburgh-i Egyetem kutatócsoportján kívül senki más nem fogja látni vagy megvitatni, kivéve, ha saját vagy más gyakornokok biztonságával kapcsolatos konkrét aggályokról van szó. A biztonsággal vagy jólléttel kapcsolatos konkrét aggályokat a hajó parancsnokával közölhetjük, a titoktartás megfelelő tiszteletben tartása mellett.

Aláírás

Dátum

The confidence scales section needs a more formal approach than the rest of the interview and it is important that you make it clear that the questions and situations in the confidence scale are about how confident they are, about themselves, in a general sense. This part of the interview **is not about** how confident they feel about aspects.

A bizalmi skálák szakasza formálisabb megközelítést igényel, mint az interjú többi része, és fontos, hogy egyértelművé tegye, hogy a bizalmi skála kérdései és helyzetei arról szólnak, hogy mennyire magabiztosak önmagukkal kapcsolatban, általános értelemben. Az interjúnak ez a része **nem arról szól**, hogy mennyire érzik magabiztosnak magukat bizonyos szempontok tekintetében.

1) Confidence scales

I'm going to ask a series of short questions about how confident you feel in yourself. The questions are about how confident you feel in a number of everyday situations you might find yourself in. I'd like you to estimate how confident you feel about each situation, on a scale from zero to 4, where zero describes your feeling not at all confident about a situation, and 4 describes your feeling very confident about a situation.

1) Bizalomskálák

Egy sor rövid kérdést fogok feltenni arról, hogy mennyire érzed magadban magabiztosnak. A kérdések arra vonatkoznak, hogy mennyire érzed magad magabiztosnak számos olyan mindennapi helyzetben, amelyben magadra találhatsz. Szeretném, ha megbecsülnéd, hogy mennyire érzed magad magabiztosnak az egyes helyzetekben, egy nullától négyig terjedő skálán, ahol a nulla azt jelenti, hogy egyáltalán nem érzed magad magabiztosnak egy adott helyzetben, a négy pedig azt, hogy nagyon magabiztosnak érzed magad egy adott helyzetben.

Please circle the appropriate number in each case	Kérjük, karikázza be a megfelelő számot	Not at all confident	A little confident	Fairly confident	Confident	Very confident
		Egyáltalán nem magabiztos	Kissé magabiztos	Meglehetősen magabiztos	Magabiztos	Nagyon magabiztos
1.01 Meeting new people	1.01 Új emberekkel találkozás	0	1	2	3	4
1.02 Getting on with a group of strangers	1.02 Idegenek csoportjával való boldogulás	0	1	2	3	4
1.03 Speaking in a group	1.03 Csoportban beszélni	0	1	2	3	4
1.04 Complaining about problems	1.04 Panaszkodás a problémákra	0	1	2	3	4
1.05 Taking on a leadership role	1.05 Vezetői szerepvállalás	0	1	2	3	4
1.06 Dealing with conflict in a group	1.06 Konfliktuskezelés a csoportban	0	1	2	3	4
1.07 Dealing with authority figures (eg teacher/lecturer/supervisor)	1.07 A tekintélyt parancsoló személyekkel (pl. tanár/óraadó/felügyelő) való bánásmód	0	1	2	3	4
1.08 Working cooperatively with others to achieve a goal	1.08 Együttműködés másokkal egy cél elérése érdekében	0	1	2	3	4
1.09 Understanding other people's points of view	1.09 Mások álláspontjának megértése	0	1	2	3	4
1.10 Speaking up in a formal meeting	1.10 Felszólalás hivatalos megbeszélésen	0	1	2	3	4

This first part of the interview is about how the trainees came to be on the voyage.

Az interjú első része arról szól, hogyan kerültek a gyakornokok a hajóútra.

2 Is this your first sailing voyage or have you been before?

If interviewee has been sailing before, ask about that previous experience.

When was that?

For how long?

On what kind of vessel?

2 Ez az első vitorlás utad, vagy voltál már korábban is?

Ha az interjúalany már korábban is hajózott, kérdezzen rá a korábbi tapasztalatokra.

Mikor hajóztál?

Milyen hosszú volt az út?

Milyen hajón?

3 How long have you known you would be coming on this voyage? (How many weeks?)

3 Mióta tudod, hogy erre az útra jössz? (Hány hete?)

4 How did you come to be participating in this voyage?

*Prompts: How did you find out about it?
Did you make the decision to come, or did someone else suggest that you should come?*

How was your participation financed?

*Did you come as part of a group?
If yes, what was that group?*

4 Hogyan jutottál el odáig, hogy részt veszel ezen az utazáson?

*Felszólítások: Hogyan szereztél tudomást róla?
Te döntöttél úgy, hogy eljössz, vagy valaki más javasolta, hogy jöjjél?*

Hogyan finanszírozták a részvételeidet?

*Csoportosan érkeztél?
Ha igen, milyen csoportban?*

This next section focuses on the trainees' motivation – why they wanted to take part in the voyage.

A következő szakasz a gyakornokok motivációjára összpontosít – arra, hogy miért akartak részt venni az utazáson.

<p>5 What were your main reasons for wanting to participate in this voyage?</p> <p style="text-align: right;"><i>Tick all relevant boxes</i></p>	
5.1 Have sailed before and enjoyed the experience	
5.2 Recommendation from someone else who had done it before	
5.3 Liked the idea of being on a boat	
5.4 Wanted the challenge of something different	
5.5 Wanted to experience working and living with new people	
5.6 To have experience of this environment (wildlife, climate, scenery etc.)	
5.7 Other (<i>interviewee's own words</i>)	
<p>6 What was the most important reason for your decision to participate? (<i>interviewee's own words</i>)</p>	

<p>5 Mi volt a fő oka annak, hogy részt akartál venni ezen az utazáson?</p> <p style="text-align: right;"><i>Jelöld be az összeset vonatkozó négyzetet</i></p>	
5.1 Hajóztam már korábban és élveztem az élményt	
5.2 Ajánlás valakitől, aki már korábban volt hajózni	
5.3 Tetszett a hajózás ötlete	
5.4 Valami más kihívására vágytam	
5.5 Meg akartam tapasztalni, hogy dolgozok és élek új emberekkel együtt	
5.6 Tapasztalatszerzés a környezetről (élővilág, éghajlat, táj stb.)	
5.7 Egyéb (<i>a megkérdezett saját szavaival</i>)	
<p>6 Mi volt a legfontosabb oka annak, hogy a részvétel mellett döntöttél? (<i>a megkérdezett saját szavaival</i>)</p>	

In this section of the interview the trainees will be asked to reflect on their feelings about the voyage before they arrived on board.

Az interjúnak ebben a részében a gyakoronkokat arra kérik, hogy gondolkodjanak el az utazással kapcsolatos érzéseikről, mielőtt a fedélzetre érkeztek volna.

7 Thinking back, before you came here were there things about going to sea that you were not looking forward to or were at all anxious about?

Tick all relevant boxes

7.1 Seasickness	
7.2 Working at heights / up the masts	
7.3 Getting along with strangers	
7.4 Living in a confined space	
7.5 Being responsible for others' safety	
7.6 Being in a dangerous environment	
7.7 Other (<i>interviewee's own words</i>)	

7 Visszagondolva, mielőtt idejöttél, voltak olyan dolgok a tengeren, amiket nem vártál, vagy amik miatt egyáltalán nem aggódtál?

Jelöld be az összeset vonatkozó négyzetet

7.1 Tengeribetegség	
7.2 Magasban / az árbocokon való munkavégzés	
7.3 Idegenekkel való boldogulás	
7.4 Élet zárt térben	
7.5 Felelősségvállalás mások biztonságáért	
7.6 Veszélyes környezetben lenni	
7.7 Egyéb (<i>a megkérdezett saját szavaival</i>)	

8 Again, thinking back, was there anything about going to sea that you were particularly looking forward to?

Tick all relevant boxes

8.1 Excitement or adventure	
8.2 Working at heights/aloft	
8.3 Making new friends	
8.4 Going to new places	
8.5 Other (<i>interviewee's own words</i>)	

8 Ismét visszagondolva, volt valami, amit különösen vártál a tengeren?

Jelöld be az összeset vonatkozó négyzetet

8.1 Izgalom vagy kaland	
8.2 Magasban/magasban végzett munka	
8.3 Új barátokat szerezni	
8.4 Új helyekre való eljutás	
8.5 Egyéb (<i>a megkérdezett saját szavaival</i>)	

The final section of the interview deals with the trainees' expectations and what they hope to gain from the experience.

Az interjú utolsó szakasza a gyakornokok elvárásaival foglalkozik, és azzal, hogy mit remélnék a tapasztalatoktól.

9 Looking to the future now, what do you expect to gain from your participation in this voyage?

(What do you hope to learn? Ask informant to consider emotional and personal aspects as well as 'learning about sailing' responses)

Tick all relevant boxes

9.1 Become more confident	
9.2 Learn to work in a team	
9.3 Learn technical skills	
9.4 Other (<i>interviewee's own words</i>)	

9 Ha most a jövőre tekintesz, mit remélsz, mit nyerhetsz az utazáson való részvételtől?

(Mit szeretnél tanulni? Kérd meg az informátort, hogy vegye figyelembe az érzelmi és személyes szempontokat, valamint a „vitorlázásról való tanulás” válaszokat).

Jelöld be az összeset vonatkozó négyzetet

9.1 Magabiztosabbá válni	
9.2 Megtanulni csapatban dolgozni	
9.3 Műszaki ismeretek elsajátítása	
9.4 Egyéb (<i>a megkérdezett saját szavaival</i>)	

10 Where do you think your ideas about what you might gain from this experience have come from?

Tick all relevant boxes

10.1 Talking to previous participants	
10.2 Reading vessel operator's publicity	
10.3 Family history of sailing or seafaring	
10.4 Other (<i>interviewee's own words</i>)	

10 Mit gondolsz, honnan származnak az elképzeléseid arról, hogy mit nyerhetsz ebből a tapasztalatból?

Jelöld be az összeset vonatkozó négyzetet

10.1 Beszélgetés korábbi résztvevőkkel	
10.2 A hajó üzemeltetője tájékoztatójának elolvasása	
10.3 Vitorlázás vagy tengerjárás a családban	
10.4 Egyéb (<i>a megkérdezett saját szavaival</i>)	

Informant ID/Contact Information

Name	
Sex: Male Female	Date of Birth (dd/mm/yy):
Postal Address:	
Email	Telephone
Mobile Phone	
Contact details of a family member/friend who could help us contact you:	
Name:	Relationship:
Telephone	
Mobile	

Informátor azonosító/elérhetőségi adatok

Név:	
Nem: férfi nő	Születési idő:
Postacím:	
Email:	Telefon:
Mobil:	
Egy olyan családtag/barát elérhetősége, aki segíthet nekünk felvenni Önnel a kapcsolatot:	
Név:	Kapcsolati viszony:
Telefon:	
Mobil:	

The Moray House School of Education

The University of Edinburgh

International Sail Training Research Project

General Voyage Report

Please use this sheet to record a general overview of the voyage during which you have collected data. Include in your overview any information that you think will be important or of interest in addition to details of the waters sailed, who the trainees were, who the staff were and the overall character of the voyage.

Your Name		
Name of Vessel		
Voyage Dates and Start/Finish		
Starting on / from (port)	Ending on / at (port)	
Brief description of vessel (Size, Rig etc.). A sketch or diagram may be helpful but is not essential.		
Staffing complement (Number and designations of staff including paid/professional and volunteer staff)		
Trainees		
Number	Age range	Sex

Ports & Anchorages visited

Brief description of voyage (long or short passages, overnight sailing, day sails etc.)

Weather & Sea Conditions During Voyage

Any Additional Information

The Moray House School of Education

The University of Edinburgh

Nemzetközi vitorlás tréning kutatási projekt

Általános úti jelentés

Kérjük, használja ezt a lapot az út általános áttekintésének rögzítésére, amely során adatokat gyűjtött. Az áttekintésbe foglaljon bele minden olyan információt, amelyet fontosnak vagy érdekesnek tart a bejárt vizek, a gyakornokok, a személyzet és az utazás általános jellegének részletein kívül.

Név:		
Az iskolahajó neve:		
Az út adatai és indulás/érkezés		
Induló kikötő	Érkező kikötő	
A hajó rövid leírása (méret, vitorlázat típusa stb.). Egy vázlat vagy diagram hasznos lehet, de nem szükséges.		
Legénység (a személyzet száma és megnevezése, beleértve a fizetett/hivatásos és önkéntes személyzetet)		
Gyakornokok		
Száma:	Korcsoport:	Neme:

Meglátogatott kikötők / horgonyzóhelyek
Az utazás rövid leírása (hosszú vagy rövid út, éjszakai vitorlázás, egynapos vitorlázás stb.)
Időjárás és tengeri viszonyok az út során
Bármely kiegészítő információ

Appendix 3: Guidance for research associates

Introduction

These notes are based on the Associate Researcher's Pack prepared for the training event in Edinburgh in March 2006. They are intended to help associates and other fieldworkers to carry out their activities on behalf of the project, so that the work done on different vessels and in different countries is conducted in a similar way. The notes include an outline of the purpose and design of the project, descriptions of the various activities associates are expected to carry out, samples of observation data collected during the 1997-2001 study of sail Training in the UK, and details of the arrangements for research materials distribution to associates and the return of completed reports to Edinburgh. Please note that this document includes many changes from the original Associates' Pack and it is important that you read it fully and carefully.

Purpose and Approach of the Research

The purpose of the study is **to investigate the benefits of participation in sail training for young people. The study is intended to distinguish key differences in the nature of sail training programmes, for example using different types of vessel or in different national cultures.**

The size and type of vessel, number and social background of trainees on board and whether or not it is their first sail training experience are all important differences. The nationality and culture of sail training operator and trainee crew, quality and character of professional sea staff, and the voyage duration and voyage conditions may all be significant.

The study is intended to provide the basis for answers to the following questions:

What benefits and effects do participants anticipate from their experience and what influences those expectations?

To what extent do participants experience these benefits and effects as being achieved?

To what extent do participants experience unanticipated benefits and effects?

3. függelék: Útmutató a kutatótársak számára

Bevezetés

Ezek a jegyzetek a 2006 márciusában Edinburghban tartott képzési eseményre készített társult kutatói csomagon alapulnak. Céljuk, hogy segítsék a társult kutatókat és más terepmunkásokat a projekt nevében végzett tevékenységeik elvégzésében, hogy a különböző hajókon és országokban végzett munka hasonló módon történjen. A jegyzetek tartalmazzák a projekt céljának és felépítésének vázlatát, a különböző tevékenységek leírását, amelyeket a munkatársaknak el kell végezniük, az 1997-2001 közötti, az Egyesült Királyságban folyó vitorlás tréningről szóló tanulmány során gyűjtött megfigyelési adatok mintáit, valamint a kutatási anyagok munkatársaknak történő szétosztásának és az elkészült jelentések Edinburgh-be történő visszaküldésének részleteit. Kérjük, vegye figyelembe, hogy ez a dokumentum számos változást tartalmaz az eredeti társult munkatársak csomagjához képest, és fontos, hogy teljes egészében és figyelmesen olvassa el.

A kutatás célja és megközelítése

A tanulmány célja annak **vizsgálata, hogy a fiatalok számára milyen előnyökkel jár a vitorlás tréningben való részvétel. A tanulmány célja, hogy különbséget tegyen a vitorlás tréning programok jellegében rejlő legfontosabb különbségek között, például különböző hajótípusok használata vagy különböző nemzeti kultúrákban.**

A hajó mérete és típusa, a fedélzeten tartózkodó gyakornokok száma és társadalmi háttere, valamint az, hogy ez-e az első vitorlás tréningjük, mind fontos különbséget jelentenek. A vitorlás tréning üzemeltetőjének és a tréningben részt vevő legénységnek a nemzetisége és kultúrája, a szakmai tengerészeti legénység minősége és jellege, valamint az út időtartama és az útviszonyok mind jelentősek lehetnek.

A tanulmány célja, hogy megalapozza a következő kérdésekre adandó válaszokat:

Milyen előnyöket és hatásokat várnak a résztvevők a tapasztalataiktól, és mi befolyásolja ezeket a várakozásokat?

Milyen mértékben tapasztalják a résztvevők, hogy ezek az előnyök és hatások megvalósultak?

Milyen mértékben tapasztalnak a résztvevők nem várt előnyöket és hatásokat?

What, if any, specific identifiable changes in participants' views of themselves are evident between the beginning of a voyage and two to three months after the voyage?

What are the key differences between sail training programmes? Do differences such as type of vessel used, voyage characteristics, ideology and programme characteristics lead to differing purposes and outcomes? If so what are the significant differences?

Research Methods

The project will use a structured interviewing approach with individual trainees. The purpose of the interviews is to collect information about participants' experiences of sail training and to identify changes in their confidence and self-esteem. Interviews will take place at the beginning of voyages, then again after the voyage has ended, using telephone or email communication, approximately three months after returning home.

A systematic observation technique will be used to collect data on participants' interactions with staff and other trainees. These observations will enable assessment of trainees' capacity to work with others in a group, to take responsibility for others as well as themselves and to operate as a member of a larger social context. The most important use of the observations made by associates will be comparisons between the ways things are done in different countries, and on different types of vessels.

We have been through an extensive process of consultation to identify a range of operators and vessels. We believe the range of vessels selected are reasonably representative of the different national cultures and the range of size and types of vessel in membership of STI. We want to include up to three voyages on each of approximately 15 sail training vessels selected to represent the mainstream of sail training internationally.

Ethical Issues

In recent years social scientists have become much more concerned to ensure that people who are involved in research as subjects, informants, interviewees, are treated with care and respect. In this University we have quite strict rules about these matters, and for this project we have had to go through a detailed process to gain ethical

Milyen konkrét, azonosítható változások mutatkoznak a résztvevők önértékelésében az utazás kezdete és az utazás után két-három hónappal?

Mik a legfontosabb különbségek a vitorlás tréning programok között? Az olyan különbségek, mint a hajó típusa, az útvonalak jellemzői, az ideológia és a program jellemzői eltérő célokat és eredményeket eredményeznek-e? Ha igen, melyek a jelentős különbségek?

Kutatási módszerek

A projekt során strukturált interjúkészítést alkalmaznak az egyes gyakornokokkal. Az interjúk célja, hogy információt gyűjtsünk a résztvevőknek a vitorlás tréninggel kapcsolatos tapasztalatairól, valamint hogy megállapítsuk a résztvevők önbizalmában és önbecsülésében bekövetkezett változásokat. Az interjúkra a hajóutak kezdetén, majd a hajóút befejezése után, a hazatérés után körülbelül három hónappal, telefonos vagy e-mailes kommunikáció segítségével kerül sor.

A résztvevőknek a legénységgel és a többi gyakornokkal való interakcióiról szisztematikus megfigyelési technikát alkalmaznak adatgyűjtésre. Ezek a megfigyelések lehetővé teszik annak értékelését, hogy a gyakornokok képesek-e csoportban másokkal együtt dolgozni, felelősséget vállalni másokért és önmagukért, valamint egy nagyobb társadalmi kontextus tagjaként működni. A munkatársak megfigyeléseinek legfontosabb felhasználási módja a különböző országokban és különböző típusú hajókon végzett tevékenységek összehasonlítása lesz.

Kiterjedt konzultációs folyamaton mentünk keresztül, hogy meghatározzuk az üzemeltetők és hajók körét. Úgy véljük, hogy a kiválasztott hajók széles skálája megfelelően reprezentálja a különböző nemzeti kultúrákat, valamint a STI-tagságban lévő hajók méretének és típusainak skáláját. A nemzetközi vitorlás tréningfőáramát reprezentáló, mintegy 15 kiválasztott iskolahajó mindegyikén legfeljebb három utat kívánunk megtenni.

Etikai kérdések

Az utóbbi években a társadalomtudósok sokkal inkább ügyelnek arra, hogy a kutatásban alanyként, informátorként, interjúalanyként részt vevő embereket gondosan és tisztelettel kezeljék. Ezen az egyetemen meglehetősen szigorú szabályok vonatkoznak ezekre a kérdésekre, és ehhez a projekthez részletes eljárás kellett keresztül-

approval. There are several important principles to be considered.

- The safety and well being of research participants
- Clear information about the purpose and nature of the research
- Informed consent to participate (in interviews)
- Respect for privacy and confidentiality

We would like you to make a short announcement to the whole ship's company at the beginning of each voyage, explaining what the project is, and that you will be making observations and conducting interviews during the voyage. You should do this yourself if possible, rather than it being done by some other member of staff. You should make it clear that individuals are under no pressure to participate in interviews and that if they do not want to be interviewed that is not a problem. You should also distribute the participants' information sheet to everyone on board including the staff; you will be supplied with these in the appropriate language.

We would like you to make a note that you have made this announcement and distributed the information sheet. There is a space in the general voyage report sheet for you to make a note that this briefing has been given, indicating when it was done, (for example after the safety briefing or at supper time on the first evening or whenever it was).

You will also see that on the interview documents there is a space for the person you are interviewing to sign that they understand the purpose of the interview, that they understand that they can end the interview whenever they wish and so on. This will be printed on the documentation, again in the appropriate language for your country.

The last thing to say about ethics is that it is absolutely crucial that the research does not interfere with the safety of the vessel or any person. We have included a very strong statement about that in our agreement with vessel operators and we want you to be very clear about the priorities.

mennünk az etikai jóváhagyás megszerzéséhez. Számos fontos alapelvet kell figyelembe venni.

- A kutatásban résztvevők biztonsága és jóléte
- Egyértelmű tájékoztatás a kutatás céljáról és jellegéről
- Tájékoztató beleegyezés a részvételhez (interjúkban)
- A magánélet és a titoktartás tiszteletben tartása

Szeretnénk, ha minden út elején rövid bejelentést tennének az egész hajótársaságnak, amelyben elmagyarázzák, hogy mi a projekt, és hogy az út során megfigyeléseket és interjúkat fognak készíteni. Ha lehetséges, ezt a kutatónak kell megtennie, és nem a személyzet más tagjának. Világossá kell tennie, hogy az egyének nem kényszerülnek arra, hogy részt vegyenek az interjúkban, és ha nem akarnak interjút készíteni velük, az nem probléma. A résztvevők tájékoztató lapját is ki kell osztania mindenkinek a fedélzeten, beleértve a személyzetet is; ezeket a megfelelő nyelven kapja meg.

Szeretnénk, ha feljegyezné, hogy ezt a bejelentést megtette, és kiosztotta a tájékoztatót. Az általános úti beszámoló lapon van egy hely, ahol feljegyezheti, hogy ezt az eligazítást megtartották, megjelölve, hogy mikor történt (például a biztonsági eligazítás után, vagy az első este vacsoraidőben, vagy bármikor).

Azt is látni fogja, hogy az interjú dokumentációján van egy hely, ahol a megkérdezett személy aláírhatja, hogy megértette az interjú célját, hogy megértette, hogy bármikor befejezheti az interjút, amikor csak akarja, és így tovább. Ezt a dokumentumokra nyomtatják, szintén a kutató országának megfelelő nyelven.

Az utolsó dolog, amit az etikáról el kell mondanom, az az, hogy feltétlenül fontos, hogy a kutatás ne befolyásolja a hajó vagy bármely személy biztonságát. Erről nagyon határozott nyilatkozatot tettünk a hajóüzemeltetőkkel kötött megállapodásunkban, és szeretnénk, ha tisztában lennének a prioritásokkal.

Research Activities

The General Voyage Report

In order to provide a context for the interviews and observations, we would like you to provide a general descriptive account of each voyage in the study. This does not need to be very detailed but should include a description of the vessel, some information about who the staff are (how many and their titles or roles, whether they are full time or part time, paid or voluntary, men or women and so on). Similar information about the trainees will also be helpful. For example one might say there were 20 trainees on board, they were aged from 16 to 18 years of age, there were 12 girls and 8 boys and their participation had been organised by their school.

If there are additional sources of information about the boat, for example a leaflet or web pages that would be useful please include a copy or a note of the web address if you can.

In addition to this it will be helpful to include a short account of the voyage, in terms of ports and anchorages visited, distance and duration of passages, and weather conditions experienced. This information may be important and can help us to understand the different ways trainees describe their experience. We have included a pre-printed sheet for you to use for the general voyage report which we hope will make this task simple and easy.

Interviews

We are hoping that each associate will be able to interview about ten trainees per voyage, although that number will vary from voyage to voyage. It is quite important that these interviews are conducted early in the voyage. Ideally you should try to conduct interviews as soon as people arrive on board but it will not be practical to do that in most cases. We certainly do not want to discourage you from continuing to conduct interviews as the voyage continues.

Selecting from a group of trainees is an important task. Thinking back to the question about who the trainees are on a particular voyage, you should try to ensure that the trainees you interview are roughly representative of the range of young people aboard. For example if you are sailing with 4 girls and 8 boys you should try to interview twice as many girls as boys. Similarly if there are people

Kutatási tevékenységek

Az általános úti jelentés

Az interjúk és megfigyelések kontextusának megteremtése érdekében szeretnénk, ha a tanulmányban szereplő minden egyes utazásról egy általános leíró beszámolót készítene. Ennek nem kell nagyon részletesnek lennie, de tartalmaznia kell a hajó leírását, néhány információt arról, hogy kik a legénység tagjai (hányan vannak, milyen címmel vagy feladatkörrel, teljes vagy részmunkaidősek, fizetett vagy önkéntesek, férfiak vagy nők stb.) Hasonló információk a gyakornokokról is hasznosak lehetnek. Például mondhatjuk, hogy 20 gyakornok volt a hajón, 16 és 18 év közöttiek, 12 lány és 8 fiú, és részvételüket az iskolájuk szervezte.

Ha vannak további információforrások a hajóról, például egy szórólap vagy weboldalak, amelyek hasznosak lennének, kérjük, csatoljon egy másolatot vagy egy feljegyzést a webcímről, ha tud.

Ezen túlmenően hasznos lesz az útról szóló rövid beszámoló, a meglátogatott kikötők és horgonyzóhelyek, az utak távolsága és időtartama, valamint a tapasztalt időjárási viszonyok tekintetében. Ez az információ fontos lehet, és segíthet megérteni, hogy a gyakornokok milyen különböző módon írják le tapasztalataikat. Az általános úti beszámolóhoz mellékelünk egy előre kinyomtatott lapot, amely reményeink szerint egyszerűvé és könnyebbé teszi ezt a feladatot.

Interjúk

Reméljük, hogy minden egyes munkatárs körülbelül tíz gyakornokkal tud majd interjút készíteni utazásonként, bár ez a szám útról útra változik. Nagyon fontos, hogy ezeket az interjúkat az utazás elején végezzük el. Ideális esetben az interjúkat már a fedélzetre érkezéskor el kellene végezni, de ez a legtöbb esetben nem lesz kivitelezhető. Természetesen nem akarjuk eltántorítani Önt attól, hogy az utazás során folytassa az interjúk lefolytatását.

A gyakornokok csoportjából való kiválasztás fontos feladat. Visszagondolva arra a kérdésre, hogy kik a gyakornokok egy adott utazáson, arra kell törekedni, hogy a megkérdezett gyakornokok nagyjából reprezentálják a fedélzeten lévő fiatalok körét. Ha például 4 lánnyal és 8 fiúval hajózik, akkor meg kell próbálnia kétszer annyi lányt, mint fiút meginterjúvolni. Hasonlóképpen, ha külön-

from a range of different social class backgrounds you should try to select interviewees that represent that range.

You should also think about the personal characteristics of the trainees. Some will be quieter and perhaps less confident, and some will be more outgoing and appear more confident. It is important to avoid interviewing only the more confident trainees. It is also important to choose the right moment, so for example if someone is clearly somewhat anxious on first arriving aboard, you should give them a little time, perhaps a day or so, to relax a little before approaching them for an interview.

The interview schedule is quite structured but you should remember that this is not simply a series of questions and answers. The first thing is to ask the person you are interviewing to sign the 'ethical declaration' on the interview form. Following the training event we have moved the 'confidence scale' element in the interview to the beginning so that comes next. This needs a more formal approach than the rest of the interview and it is important that you make it clear that the questions and situations in the confidence scale are about how confident they are, about themselves, in a general sense. This part of the interview is not about how confident they feel about aspects of being aboard the boat.

It's very important to read the instructions to the interviewee as accurately as you can manage. We hope that the training session will have helped you to think about the particular language you will use in order to be as consistent as possible. Teenagers can sometimes be a bit reticent in talking about themselves so you may find you need to encourage them to talk. The training session should have helped you to think about the best ways of doing that. The interview schedule has space for recording responses in two different ways. In the first place you are invited to consider whether some of the interviewee's response to some of the questions fit one of the 'pre-coded responses'. For example if a trainee responds to the question about the main reasons that made them want to participate in this voyage by talking about the challenge and also about a recommendation from a previous participant, you can simply mark the two pre-coded responses that refer to those aspects.

böző társadalmi osztályokból származó emberek vannak a hajón, meg kell próbálnia olyan interjúalanyokat kiválasztani, akik ezt a kört képviselik.

A gyakornokok személyes jellemzőire is gondolnia kell. Néhányan csendesebbek és talán kevésbé magabiztosak, mások pedig kifelé fordulóbbak és magabiztosabbnak tűnnek. Fontos, hogy ne csak a magabiztosabb gyakornokokkal készítsen interjút. Az is fontos, hogy a megfelelő pillanatot válasszuk meg, így például ha valaki láthatóan kissé ideges, amikor először érkezik a fedélzetre, adjunk neki egy kis időt, talán egy napot, hogy kicsit megnyugodjon, mielőtt megkeressük az interjúra.

Az interjú menetrendje meglehetősen strukturált, de ne feledje, hogy ez nem egyszerűen kérdések és válaszok sorozata. Először is meg kell kérni a megkérdezett személyt, hogy írja alá az interjú űrlapon található „etikai nyilatkozatot”. A tréninget követően az interjú „bizalmi skála” elemét áthelyeztük az interjú elejére, így ez következik. Ez az interjú többi részéhez képest formálisabb megközelítést igényel, és fontos, hogy világossá tegye, hogy a bizalmi skála kérdései és helyzetei arról szólnak, hogy mennyire magabiztos az illető, önmagával kapcsolatban, általános értelemben. Az interjúnak ez a része nem arról szól, hogy mennyire érzik magukat magabiztosnak a hajón való tartózkodás egyes aspektusait illetően.

Nagyon fontos, hogy a lehető legpontosabban olvassa fel az utasításokat a megkérdezettnek. Reméljük, hogy a képzés segített Önnek átgondolni, hogy milyen konkrét nyelvezetet fog használni annak érdekében, hogy a lehető legkövetkezetesebb legyen. A tizenévesek néha kissé visszafogottan beszélnek magukról, ezért előfordulhat, hogy bátorítania kell őket, hogy beszéljenek. A tréningnek segítenie kellett abban, hogy átgondolja, hogyan lehet ezt a legjobban megtenni. Az interjútervben kétféle módon lehet rögzíteni a válaszokat. Az első helyen arra kéri, hogy fontolja meg, hogy a megkérdezett egyes kérdésekre adott válaszai megfelelnek-e az „előre kódolt válaszok” valamelyikének. Ha például egy gyakornok a fő okokra vonatkozó kérdésre, amelyek miatt részt akart venni ezen az utazáson, a kihívásról és egy korábbi résztvevő ajánlásáról is beszél, egyszerűen megjelölheti a két előre kódolt választ, amelyek ezekre a szempontokra vonatkoznak.

You will see that the final version of the interview document has some changes from the draft we used at the training session. Each separate section of the interview is headed with a shaded 'box' like this:

This first part of the interview is about how the trainees came to be on the voyage.

The information in the box is to help you by providing a short explanation of the purpose behind each set of questions. The text in the box is NOT intended to be read out to the person you are interviewing.

You will also see that some different typefaces have been used to distinguish different kinds of information. The questions that you should actually use in the interview are in bold, like this: **What were your main reasons for wanting to participate in this voyage?**

Then there are various pieces of information or advice for you as the interviewer, printed in italic, like this: *If interviewee has been sailing before, ask about that previous experience.*

Text in italic is for your guidance, not to be read to the interviewee. In several places you will see prompts in italic; these are phrases or additional questions to use if the interviewee needs some help or encouragement to talk, but don't use them unless you need to.

Finally there are a number of places where you will see plain text used, either like this:

When was that?

For how long?

On what kind of vessel?

Which is a list of possible details (in this case about previous voyages) for you to record what the interviewee has told you.

Or in a table like this:

Látni fogja, hogy az interjúdokumentum végleges változata néhány változtatást tartalmaz a képzésen használt tervezethez képest. Az interjú minden egyes különálló szakasza egy árnyékolt „kerettel” van ellátva, így:

Az interjú első része arról szól, hogyan kerültek a gyakornokok az útra.

A dobozban található információk az egyes kérdéssorok mögött meghúzódó cél rövid magyarázatával segítik Önt. A dobozban lévő szöveg NEM arra szolgál, hogy felolvassa a megkérdezett személynek.

Azt is látni fogja, hogy különböző betűtípusokat használtak a különböző típusú információk megkülönböztetésére. Az interjún ténylegesen használandó kérdések félkövér betűvel vannak szedve, például így: **Mik voltak a fő okai annak, hogy részt akart venni ezen az utazáson?**

Ezután dőlt betűvel vannak különböző információk vagy tanácsok az Ön, mint interjúztató számára, például a következők: *Ha az interjúalany korábban már vitorlázott, kérdezzen rá a korábbi tapasztalatokra.*

A dőlt betűvel szedett szöveg az Ön útmutatására szolgál, nem kell felolvasni a megkérdezettnek. Több helyen dőlt betűvel szedve láthatja a kérdőívet; ezek olyan mondatok vagy kiegészítő kérdések, amelyeket akkor használhat, ha a megkérdezettnek segítségre vagy bátorításra van szüksége a beszélgetéshez, de ne használja őket, hacsak nem muszáj.

Végül számos olyan hely van, ahol egyszerű szöveget használnak, például így:

Mikor volt ez?

Mennyi ideig?

Milyen hajón?

Ami egy lista a lehetséges részletekről (ebben az esetben a korábbi utazásokról), hogy rögzíthesse, amit a megkérdezett elmondott Önnek.

Vagy egy ilyen táblázatban:

What were your main reasons for wanting to participate in this voyage? <i>Tick all relevant boxes</i>	
Have sailed before and enjoyed the experience	
Recommendation from someone else who had done it before	✓
Liked the idea of being on a boat	
Wanted the challenge of something different	
Wanted to experience working and living with new people	
To have experience of this environment (wildlife, climate, scenery etc.)	✓
Other (<i>interviewee's own words</i>)	

Mi volt a fő oka annak, hogy részt akartál venni ezen az utazáson? <i>Jelöld be az összeset vonatkozó négyzetet</i>	
Hajóztam már korábban és élveztem az élményt	
Ajánlás valakitől, aki már korábban volt hajózni	✓
Tetszett a hajózás ötlete	
Valami más kihívására vágytam	
Meg akartam tapasztalni, hogy dolgozok és élek új emberekkel együtt	
Tapasztalatszerzés a környezetről (élővilág, éghajlat, táj stb.)	✓
Egyéb (<i>a megkérdezett saját szavaival</i>)	

These are lists of possible responses that were commonly given to questions like this in previous studies including the pilot study for this project. They are NOT intended to be read to interviewees, but only to provide you with a convenient way of recording people's responses. So for example if a trainee tells you about how much their brother had enjoyed participating in a voyage, and how they were hoping to see whales, you would tick the second and the sixth item as shown above. It is important to understand that the pre-coded responses are there to help you, they are not for presenting to the person you are interviewing for them to choose from.

It is also important to note down any particular words and phrases the respondent uses, especially if part of what they tell you does not fit the

Ezek olyan lehetséges válaszok listái, amelyeket a korábbi tanulmányokban – beleértve a projekt kísérleti tanulmányát is – gyakran adtak az ilyen jellegű kérdésekre. NEM arra szolgálnak, hogy felolvassák a megkérdezetteknek, hanem csak arra, hogy kényelmes módot biztosítsanak az emberek válaszainak rögzítésére. Így például, ha egy gyakornok elmondja, hogy a testvére mennyire élvezte az utazáson való részvételt, és hogy remélte, hogy bálnákat láthat, akkor a második és a hatodik pontot a fentiek szerint kell bejelölni. Fontos megérteni, hogy az előre kódolt válaszok azért vannak, hogy segítsenek Önnek, nem azért vannak, hogy bemutassa őket a megkérdezett személynek, hogy ő választhasson közülük.

Fontos megjegyezni a válaszadó által használt különleges szavakat és kifejezéseket is, különösen akkor, ha a válaszadó által elmondottak egy

pre-coded categories. Some of the questions are set out in a way that requires you to briefly note what the interviewee actually says. The last thing is to take down the interviewees' details. Please try to obtain as much information as you can, and please make sure that it is written clearly so that follow-up contact is as easy as possible.

After the voyage we will contact you again to remind you about the post-voyage interviews. These should take place between ten and fifteen weeks after the voyage ends. The telephone interview is a simpler structure than the first interview, but also includes the same 'confidence scale'. It is very important to deal with this in the same way as you did on the voyage. If conducting a telephone follow-up interview is not practical you may, if you wish, send your interviewees the questions by e-mail.

Observation

We spent some time at the training event discussing and practising observation. The important things are to be systematic and consistent in what you observe and record. There are a number of specific activities and events we would like you to try to observe. In some cases these are singular events (such as arrival on board) but others, such as mealtimes or entering and leaving harbours and anchorages, will recur throughout the voyage and you can use your own judgement about which specific instances you report on. That might be because a particular mealtime was typical, or because it was unusual in some way.

The specific events we hope you will be able to observe are:

- Trainees' arrival on board
- Initial briefings for trainees
- Slipping moorings and leaving port
- Hoisting and stowing sails
- 'On watch' activities at sea
- Cooking and serving meals
- Cleaning ship
- Anchoring / weighing anchor
- Arriving in port and mooring or tying up

része nem illik bele az előre kódolt kategóriákba. A kérdések némelyikét úgy fogalmazták meg, hogy röviden fel kell jegyeznie, mit is mond a megkérdezett. Az utolsó dolog, hogy feljegyezze a megkérdezettek adatait. Kérjük, próbáljon meg minél több információt szerezni, és ügyeljen arra, hogy az adatokat világosan leírja, hogy a későbbi kapcsolatfelvétel a lehető legkönnyebb legyen.

Az utazás után ismét felvesszük Önnel a kapcsolatot, hogy emlékeztessük az utazás utáni interjúkra. Ezekre az utazás befejezése után tíz és tizenöt héttel kerül sor. A telefonos interjú egyszerűbb felépítésű, mint az első interjú, de ugyanazt a „bizalmi skálát” tartalmazza. Nagyon fontos, hogy ezt ugyanúgy kezelje, mint az utazás során. Ha a telefonos utóinterjú lefolytatása nem célszerű, akkor, ha szeretné, e-mailben is elküldheti a kérdéseket a megkérdezetteknek.

Megfigyelés

A tréningeken egy kis időt töltöttünk a megfigyelés megvitatásával és gyakorlásával. A legfontosabb, hogy szisztematikusan és következetesen legyünk, és jegyezzük fel, amit megfigyelünk. Számos konkrét tevékenységet és eseményt szeretnénk, ha megpróbálnának megfigyelni. Néhány esetben ezek egyszeri események (például a fedélzetre érkezés), de mások, például az étkezések vagy a kikötőkbe és horgonyzóhelyekre való be- és kihajózás, az egész út során ismétlődni fognak, és Ön saját belátása szerint dönthet arról, hogy mely konkrét esetekről számol be. Ez lehet azért, mert egy adott étkezés tipikus volt, vagy azért, mert valamilyen módon szokatlan volt.

A konkrét események, amelyeket reméljük, hogy megfigyelhet:

- A gyakornokok megérkezése a fedélzetre
- A gyakornokok kezdeti tájékoztatása
- Kikötés és a kikötő elhagyása
- A vitorlák felhúzása és elrakása
- „Őrségben” végzett tevékenységek a tengeren
- Főzés és tálalás
- Hajótakarítás
- Horgonyzás / horgonyhúzás
- Kikötőbe érkezés és kikötés

- Games and social activities
- Briefings and reviewing of activities
- Discussions or announcements of passage plans
- End-of-voyage activities and departure.

We hope you will be able to record something about most of these but we do not expect everyone to cover everything.

Some of the aspects your records should include are when the activity observed took place, who was involved, what kinds of things were said, what instructions were given and what decisions and discussions took place. The observation record sheets are set out in a way that we hope will make that easy to achieve. In order to help you think about what you might focus on and how to report on that, the following section gives some examples of observation records created during the 1997-2001 study of Sail Training in the UK.

Your materials will provide for about 20 observation records to be made during the course of each voyage. We do not expect that every voyage will generate 20 recordings of this kind, for example a five day-voyage will not present as many opportunities as a ten or twelve day trip. Similarly if the weather is making more demands it may be more difficult to make and report your observations. Just do the most you can reasonably manage!

- Játékok és társadalmi tevékenységek
- Eligazítások és a tevékenységek áttekintése
- Az útvonaltervek megbeszélése vagy bejelentése
- Az út végi tevékenységek és az indulás.

Reméljük, hogy ezek többségéről fel tud majd jegyezni valamit, de nem várjuk el, hogy mindenki mindenről beszámoljon.

A feljegyzéseknek többek között tartalmazniuk kell, hogy a megfigyelt tevékenység mikor zajlott, kik vettek részt benne, milyen dolgokat mondtak, milyen utasításokat adtak, milyen döntések és megbeszélések történtek. A megfigyelési feljegyzési lapokat úgy állítottuk össze, hogy reméljük, ez könnyen megvalósítható legyen. Annak érdekében, hogy segítsen elgondolkodni azon, hogy mire lehet összpontosítani, és hogyan lehet erről jelentést készíteni, a következő szakasz néhány példát mutat be az Egyesült Királyságban a vitorlás tréningről 1997–2001 között végzett tanulmány során készített megfigyelési jegyzőkönyvekből.

Az Önök anyagai körülbelül 20 megfigyelési feljegyzést biztosítanak, amelyeket minden egyes utazás során el kell készíteni. Nem várjuk el, hogy minden út 20 ilyen jellegű felvételt generáljon, például egy ötnapos út nem nyújt annyi lehetőséget, mint egy tíz- vagy tizenkét napos út. Hasonlóképpen, ha az időjárás nagyobb követelményeket támaszt, nehezebb lehet a megfigyelések elkészítése és jelentése. Csak tegye meg a legtöbbet, amit ésszerűen meg tud oldani!

Appendix 4: Statistical analysis – social confidence scales.

The Social Confidence measure used in the current study showed a Cronbach alpha coefficient of 0.78. This is a measure of reliability, a measure of the stability or consistency of the responses from informants across the sample. A Cronbach alpha of 0.7 or greater is generally regarded as confirming the consistency of data in this type of study.

Confirmatory Factor Analysis -Two factor solution: The ten items of the confidence scale were subjected to a principal components analysis (PCA) using SPSS. The suitability of the data for factor analysis was assessed. The correlation matrix revealed the presence of many coefficients of 0.3 or above. The Kaiser-Meyer-Okin value of 0.81 was higher than the recommended value of 0.6 (Kaiser, 1970, 1974) and the Bartlett's Test of Sphericity (Bartlett, 1954) was statistically significant, which supports the factorability of the correlation matrix.

PCA revealed the presence of two components with eigenvalues greater than 1, explaining 28.76 per cent and 17.26 per cent of the variance respectively. The screeplot revealed a clear break after the second component and using Catell's (1966) scree test, it was decided to retain the two components for further investigation. A Varimax rotation was performed to aid in the interpretation of these components. The rotated solution (Table below) revealed the presence of a simple structure (Thurstone, 1947) with both components showing a number of strong loadings. This two factor solution explained 45.4 per cent of the variance with Component 1 contributing 28.1 per cent, Component 2 17.3 per cent.

4. függelék: Statisztikai elemzés – társadalmi bizalmi skálák.

A jelen vizsgálatban használt szociális bizalom mérőeszköz Cronbach-alfa együtthatója 0,78 volt. Ez a megbízhatóság mérőszáma, az informátorok válaszainak stabilitását vagy következetességét mutatja a mintán belül. A 0,7-es vagy annál nagyobb Cronbach-alfa értéket általában úgy tekintik, hogy az ilyen típusú vizsgálatokban megerősíti az adatok konzisztenciáját.

Megerősítő faktorelemzés – Kétfaktoros megoldás: A bizalmi skála tíz tételét főkomponens-elemzésnek (PCA) vetettük alá az SPSS segítségével. Megvizsgálták az adatok alkalmasságát a faktorelemzésre. A korrelációs mátrix számos 0,3-as vagy annál magasabb együtthatót mutatott ki. A 0,81-es Kaiser-Meyer-Okin-érték magasabb volt, mint az ajánlott 0,6-os érték (Kaiser, 1970, 1974), és a Bartlett-féle szfericitási teszt (Bartlett, 1954) statisztikailag szignifikáns volt, ami alátámasztja a korrelációs mátrix faktorizálhatóságát.

A PCA két olyan komponens jelenlétét mutatta ki, amelyek sajátértéke nagyobb volt, mint 1, és amelyek a variancia 28,76 százalékát, illetve 17,26 százalékát magyarázzák. A screeplot a második komponens után egyértelmű törést mutatott, és a Catell (1966) scree-tesztet alkalmazva úgy döntöttek, hogy a két komponens megtartják a további vizsgálathoz. Varimax-rotációt végeztünk, hogy segítsük a komponensek értelmezését.

A rotált megoldás (lenti táblázat) egyszerű struktúra jelenlétét mutatta (Thurstone, 1947), mindkét komponens számos erős töltést mutatott. Ez a kétfaktoros megoldás a variancia 45,4 százalékát magyarázta, az 1. komponens 28,1 százalékkal, a 2. komponens 17,3 százalékkal járult hozzá.

Item	Tétel	Component	
		Összetevő	
		1	2
Meeting new people	Új emberekkel való találkozás	0,732	
Speaking in group	Csoportban beszélni	0,717	
Leadership	Vezetői képességek	0,654	
Speaking in meetings	Megbeszéléseken való felszólalás	0,644	
Complaining	Panaszkodás	0,554	
Getting on with strangers	Idegenekkel való boldogulás	0,542	0,365
Dealing with conflict	Konfliktuskezelés	0,494	0,316
Understanding other views	Más nézőpontok megértése		0,764
Cooperative working	Együtműködő munka		0,689
Dealing with authority	Hatósággal való kapcsolattartás		0,557
Percentage variance explained	Megmagyarázott variancia százalékos aránya	28,1%	17,3%

Table 13 Varimax Rotation of Two Factor Solution for Confidence Scale Items

13. táblázat – A bizalomskála tételeinek kétfaktoros megoldásának Varimax-rotációja

A one-way between groups analysis of variance was conducted to explore the impact of the different vessel programmes on changes in confidence, as measured by the Confidence Scale (CS). There was an overall positive change ($x = 0.28$). Inspection of the mean differences between pre-voyage and post-voyage scores (Table 3) suggests that the effect is greater in some vessels than in others. Vessel 17, for example, shows the highest change ($x = 0.82$), while with Vessel 3 there is a negative effect ($x = -0.25$).

A csoportok közötti egyirányú varianciaanalízist végeztek annak feltárására, hogy a különböző hajós programok milyen hatással vannak a bizalom változására, amelyet a Bizalomskála (Confidence Scale, CS) segítségével mértek. Összességében pozitív változás történt ($x = 0,28$). Az utazás előtti és utáni értékek közötti átlagos különbségek vizsgálata (3. táblázat) azt mutatja, hogy a hatás egyes hajókon nagyobb, mint másokon. A 17-es hajónál például a legnagyobb a változás ($x = 0,82$), míg a 3-as hajónál negatív a hatás ($x = -0,25$).

Vessel	N	Mean	Std. Deviation
Iskolahajó	Nr.	Átlag	Eltérés
Vessel 2	2	-0,1	0,1
Vessel 3	2	-0,3	0,1
Vessel 4	5	-0,1	0,5
Vessel 5	4	-0,1	0,3
Vessel 6	3	0	0,7
Vessel 7	39	0,2	0,4
Vessel 8	12	0,1	0,4
Vessel 10	8	0	0,4
Vessel 12	19	0,2	0,5
Vessel 14	21	0	0,5
Vessel 16	24	0,5	0,5
Vessel 17	22	0,8	0,4
Vessel 20	5	0,6	0,1
Vessel 21	7	0,1	0,3
Total	173	0,3	0,5

Table 14 Mean Change in Confidence by Vessel

14. táblázat – A bizalom átlagos változása hajók szerint

Analysis of variance also indicates that there was significant effect for vessel 17 at the $p < 0.05$ level on four items: CS1 [F(12, 144=3.42)], CS5 [F(12, 144=3.06)], CS8 [F(12, 144=3.22)] and CS10 [F(12, 143=2.41)]. In each case the effect size, calculated using eta square, was above 0.14, which according to Cohen (1988) indicates a large effect.

A varianciaelemzés azt is jelzi, hogy a 17-es hajó négy tétel esetében $p < 0,05$ szinten szignifikáns hatást mutatott: CS1 [F(12, 144=3,42)], CS5 [F(12, 144=3,06)], CS8 [F(12, 144=3,22)] és CS10 [F(12, 143=2,41)]. Az éta négyzet (η^2) segítségével számított hatásméret minden esetben 0,14 fölött volt, ami Cohen (1988) szerint nagy hatást jelez.

References

Hivatkozások

- Allison, P. 2002 ,Values, narrative and authenticity: A study of youth expeditions in the 1990s', Unpublished PhD Thesis: Glasgow: University of Strathclyde.
- Allison, P and McCulloch, K. 2005 ,An international study of the characteristics and value of the sail training experience.' Research proposal, The University of Edinburgh.
- Allison, P. and Pomeroy, E. 2000 ,How shall we ,know?' Epistemological concerns in research in experiential education', *Journal of Experiential Education* 23(2): 91–97.
- Armsden, S. R. 1995 ,The effect of a 5 day residential outdoor educational experience on the self- efficacy of selected Australian high school students,' Brisbane: Queensland University of Technology.
- Barrett, J. and Greenaway, R. 1995 *Why Adventure? The role and value of outdoor adventure in young people's personal and social development*, Ravenglass, Cumbria: Foundation for Outdoor Adventure.
- Bartlett, M. S. 1954 A note on the multiplying factors for various chi square approximations. *Journal of the Royal Statistical Society*, 16 (Series B): 296-298
- Brown, W. K. and Simpson, B. F. J. 1976 ,Confrontation of Self Through Outdoor Challenge: Pennsylvania's Outdoor Experience for Juvenile Offenders', *Behavioral Disorders* 2(1): 41-8.
- Catell, R.B. 1966 The scree test for number of factors, *Multivariate Behavioral Research*, 1:245-276
- Cohen, J. 1988 *Statistical Power Analysis for the Behavioral Sciences*, Hillsdale, N.J.: Erlbaum
- Cohen, L., Mannion, L. and Morrison, K. 2000 *Research Methods in Education (5th Edition)*, London: Routledge / Falmer.
- Davidson, L. 2001 ,Qualitative Research and Making Meaning from Adventure: A Case Study of Boys' Experiences of Outdoor Education at School', *Journal of Adventure Education & Outdoor Leadership* 1(2): 11-20.
- Finkelstein, J. and Goodwin, S. 2005 *Sailing Into the Future: Final Report on ARC Linkage Research Project* Department of Sociology and Social Policy, University of Sydney
- Gordon, S., Harcourt-Smith, K., Hay, K. and Priest, S. 1996 ,Case Study of Blue Watch on STS Leeuwin', *The Journal of Adventure Education and Outdoor Leadership* 13(1): 4-7.
- Grocott, A. C. 1999 ,Sailing and self-esteem: The effect of a ten day developmental voyage at sea on the multidimensional self-concept', Unpublished Master's Thesis, Dunedin, NZ: University of Otago.
- Guba, E.G. & Lincoln, Y.S.(1994). Competing paradigms in qualitative research. In N.K. Denzin & Y.S. Lincoln (Eds.) *Handbook of qualitative research* (pp. 105-117). London: Sage Publications.
- Hamilton, J. 1988 *Sail Training: The message of the tall ships*, Wellingborough: Patrick Stephens Ltd.
- Hunter, J., Boyes, M., Maunsell, S., O'Hare, D. (undated) *Sail Training in the International Arena: The Value of Sail Training to Young People Today* Dunedin NZ; University of Otago
- Kaiser, H. 1970 A second generation Little Jiffy, *Psychometrika*, 35: 401-415
- Kaiser, H. 1974 A index of factorial simplicity, *Psychometrika*, 39: 31-36
- McCulloch, K. 2002 ,Four Days Before The Mast: A Study of Sail Training in the UK' Unpublished PhD Thesis: Edinburgh: University of Edinburgh.
- 2004 ,Ideologies of Adventure: Authority and Decision Making in Sail Training', *Journal of Adventure Education and Outdoor Learning* 4(2): 185-197.
- 2007 'Living at Sea: Learning from communal life aboard sail training vessels' *Ethnography and Education* Vol. 2 (3) In Press

- Rosenberg, M. (1965). *Society and the adolescent self-image*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Stake, R.E. (1995). *The art of case study research*. London: Sage Publications.
- Tett, L., Edwards, V., Garside, L., Maclachlan, K. and Hall, S. 2005 ,Evaluation of the Scottish Adult Literacy and Numeracy Strategy: Fourth Report,’, Glasgow: Scottish Executive.
- Thurstone, L.L. 1974 *Multiple Factor Analysis*. Chicago: University of Chicago Press