

# Múlt és jelen kihívásai a látássérült személyek tájékozódás- és közlekedéstanításának nemzetközi színterein

GOMBÁS JUDIT<sup>1</sup> – PRÓNAY BEÁTA<sup>2</sup>

[gombas.judit@barczi.elte.hu](mailto:gombas.judit@barczi.elte.hu)

[pronay.beata@barczi.elte.hu](mailto:pronay.beata@barczi.elte.hu)

---

## ABSZTRAKT

*Háttér és célok:* A tájékozódás és közlekedés a látássérült személyek rehabilitációjának és rehabilitációjának kulcsfontosságú területe; tudományterületként alig egy évszázados múltra tekint vissza. Írásunk célja áttekinteni nemzetközi történetének legfontosabb mérföldköveit, definiálásának változásait, valamint a jelen legfontosabb szakmai kihívásait.

*Módszer:* A szakma nemzetközi történetét az Amerikai Egyesült Államokban a látássérült személyekért tevékenykedő jelentős szervezetek (pl. American Federation of the Blind) online elérhető történeti összefoglalóit követve mutatjuk be. A definiálás problematikáját, valamint a jelen szakmai kihívásait taglaló írásokat pedig első sorban a Journal of Visual Impairment & Blindness, valamint a British Journal of Visual Impairment 2010 után, a tájékozódás és közlekedés témájában publikált tudományos cikkei nyomán összegezzük.

*Eredmények:* A szakirodalom alátámasztja, hogy a tájékozódás és közlekedés dinamikusan fejlődő tudományterület. Ugyanakkor a tájékozódás- és közlekedéstrénernek nem tudnak egyértelműen lépést tartani a technikai fejlődéssel és a kliensek igényeinek és szükségleteinek folyamatos változásaival.

*Következtetések:* a tájékozódás és közlekedés interdiszciplináris tudományterület, melynek magasszintű műveléséhez elengedhetetlen a teammunka, valamint a szakemberek minőségi képzésének biztosítása.

**Kulcsszavak:** látássérülés, tájékozódás és közlekedés, történeti áttekintés

---

## HÁTTÉR ÉS CÉLOK

A tájékozódás és közlekedés (szakmai körökben: TK) a látássérült személyek rehabilitációjának és rehabilitációjának kulcsfontosságú területe. Az önálló közlekedés képessége jelentősen javítja a látássérült emberek életminőségét, növeli munkavállalási esélyeiket és hozzájárul társadalmi befogadásukhoz (Blake, 2020a). Bár a látássérült emberek, családtagjaik, szeretteik, a velük foglalkozó szakemberek és – szeretnénk hinni – a társadalom egésze számára nyilvánvaló, hogy az önálló közlekedés alapvető fontosságú az érintettek életminősége, testi-lelki jólléte szempontjából, a szakmai, technikai és módszertani innovációk mégis nehézkesen jutnak a hazai szakmai és felhasználói közösség tudomására. Ráadásul sajnálatos módon a tájékozódás és közlekedés magyar nyelvű szakirodalmá minimális. Írásunkkal több cél elérését tűztük ki.

*Elsőként*, szeretnénk röviden áttekinteni, hogy a tájékozódás és közlekedés milyen kihívásokkal nézett szembe tudományterületként való létezésének közel egy évszázada során. A vázlatos történeti áttekintés célja nem a precíz szakmatörténeti leírás, jóval inkább szeretnénk kiemelni a kezdeti erőfeszítéseket és szakmai innovációkat.

*Ezt követően* a jelen és a jövő sürgető feladatait tekintjük át, és rávilágítunk a szakma megújulásának szükséges voltára. Jelen írásunkban a nemzetközi szakmai szintéren zajló változásokra fókuszálunk, míg annak tervezett folytatása a tudományterület hazai alakulását kívánja majd ismertetni. Szeretnénk továbbá felhívni a figyelmet arra, hogy a tájékozódás és közlekedés jóval több bottechnikák és útvonalak tanításánál, ezért elengedhetetlen, hogy a szakma igyekezzen lépést tartani az új trendekkel.

## **MÓDSZER**

Kutatómunkánk során a források két nagy csoportját tanulmányoztuk. A történeti áttekintés összeállításakor elsősorban olyan, az Amerikai Egyesült Államokban a látássérült személyekért tevékenykedő jelentős szervezetek online elérhető írásait tanulmányoztuk, mint az American Foundation for the Blind (AFB), a National Federation of the Blind (NFB) és az American Council of the Blind. A definiálás problematikáját, valamint a külföldi szakemberek meglátása szerint legégetőbb tennivalókat tagláló írásokat pedig zömében a látássérült személyek oktatásának, rehabilitációjának és rehabilitációjának legfontosabb két nemzetközi folyóiratának – *Journal of Visual Impairment & Blindness*, *British Journal of Visual Impairment* – a tájékozódással és közlekedéssel kapcsolatos, 2010 után született tudományos cikkei alapján összegezzük. A szakmatörténeti áttekintés releváns és naprakész, főként külföldi szakirodalmi forrásokon alapszik. Noha a tájékozódás és közlekedés történetével magyar nyelven megjelent és széles körben elérhető írás alig-alig foglalkozik, a cikkünk írásához felhasznált forrásművek sorában igen fontos magyar nyelvű írások is megjelennek.

## **EREDMÉNYEK**

### **A tájékozódás és közlekedés nemzetközi története röviden**

A tájékozódás és közlekedés története egészen az ókori kultúrákig nyúlik vissza. Ókori kínai papirusz tekercseken megjelenik a vak embert egy merev eszköz segítségével vezető kutya (Wiener, Welsh & Blasch, 2010). A bottal történő közlekedés is az ókorban gyökerezik – már a Bibliában is találni utalást az utat pásztorbottal pásztázó vak emberre (Iowa Department for the Blind, é. n.). Századokon keresztül a bottal való közlekedés módszerét a vak emberek maguk kísérletezték ki, esetleg tanította egyik vak személy a másiknak (Wiener, Welsh és Blasch, 2010). Megoszlik a különböző források véleménye atekintetben, valójában kinek tulajdonítható a bot fehér színe, és az az elgondolás, amely szerint a bot a tájékozódást segítő eszközön túl jelző funkciót is remekül ellát. Számos forrás (Strong, é. n.; Iowa Department for the Blind, é. n.; Wisconsin Council of the Blind and Visually Impaired, 2019) szerint a bristoli James Biggsé az

ötlet. Biggs fotográfus volt. Látását egy balesetben veszítette el, ezt követően igyekezett mobilitását visszanyerni, ám félt az utcán az egyre növekvő forgalomtól és az autómobilok zajától. Ezért határozott úgy 1921-ben, hogy botja fehér színével felhívja magára a figyelmet. A fehér bot jelentésének európai ismertségéért tett egyik első fontos lépés a francia származású Guilly d'Herbemont nevéhez fűződik, aki 1931 februárjában Franciaországban fehér bot mozgalmat indított. A mozgalom híre hamarosan eljutott Nagy Britanniába is, ahol nemzeti szintű terjesztését a Rotary Klubok vállalták fel. A fehér bot észak-amerikai elterjedése a Lion's Clubs International tevékenységéhez kötődik (Strong, é. n.). Az államokon átívelő, a fehér botot népszerűsítő kampány állítólag azután vett lendületet, hogy egy lelkes Lion végignézte, ahogyan egy vak ember fekete színű botjával próbál sikertelenül átkelni egy forgalmas úton, ám a háttérbe beleolvadó színű botját az autósok nem vették észre. Strong (é. n.) beszámolója szerint az 1920-as és 1930-as években a botot a látássérült személyek maguk előtt merőlegesen tartották, nem mozgatták, így az valójában csupán jelző funkciót látott el, a biztonságos közlekedést nem segítette. A fehér bot használatában az áttörést Richard Edwin Hoover (1915-1986) hozta, akit a „könnyű, hosszú fehér bottal való közlekedés atyja”-ként is szokás emlegetni (Weinstein, 2021). Hoover 1936-tól a Maryland School for the Blind matematika és testnevelés tanára volt, majd a hatvanas években szerzett szemészorvosi végzettséget. Megjegyezzük, hogy munkásságának tanári tevékenysége is jelentős eleme, ugyanis az ő kezdeményezésére indult meg az Amerikai Egyesült Államok látássérült diákokat oktató iskolái között a birkózás kupa, amely negyven éven keresztül hagyományosan megrendezésre került (Tuttle & Tuttle, 2002a). Hoover 1944-ben a Valley Forge Army Hospital rehabilitációs részlegére került, ahol többedmagával a II. világháború során látásukat részben, többségükben pedig egészében elveszítő veteránok rehabilitációja volt a feladata. A kórházban Hooveren kívül dolgozott Warren Bledsoe, aki szintén a marylandi iskola tanára volt (Tuttle & Tuttle, 2002b). A látássérült emberek oktatása terén jártas szakemberek feladata volt felkészíteni a lábadozókat arra, hogy átkerülhessenek az avoni (Connecticut, USA) rehabilitációs programba. Bár Avonban a veteránok elsajátíthattak a tájékozódáshoz szükséges tudáselemeket – pl. az echolokáció használatát, a talaj különbségeinek megfigyelését, vagy a támpontok keresésének módszerét –, botot tilos volt használniuk (Sauerburger, 1996). Hoover nem értett ezzel egyet. Saját szemét letakarva kísérletezett, miként lehetne az avoni program által tanított tartalmakat bot használatával kombinálni. Ekkor jött rá, hogy a hagyományosan használt nehéz fa bot helyett könnyű, hosszú bottal érdemes közlekedni. Hoover nevéhez fűződik az az elgondolás is, hogy a botnak és az ellentétes oldali lábnak egyszerre kell mozdulnia, így a vak ember folyamatosan monitorozhatja maga előtt az utat, lépései és a bot mozgása pedig koordináltan igazodhatnak egymáshoz. Ez az ún. Hoover-, vagy ingatechnika (two point touch technique). Hoover a kollégáinak is tanította módszerét, ezzel lényegében megkezdve a tájékozódás és közlekedés tanítását. Az első egyetemi szintű képzések a hatvanas években indultak az USA-ban.

A rehabilitációs programok megindulásához természetesen politikai akaratra is szükség volt. 1942-ben Franklin D. Roosevelt felszólalt a Kongresszus előtt, és szorgalmazta a háborús veteránok és a látássérült civil lakosok rehabilitációs ellátásának megindítását. A háborús veteránok szervezetei azonban a veteránok számára külön, speciális rehabilitációs ellátást kívántak. Erőfeszítéseik nyomán fogadta el 1943 márciusában a Kongresszus a 78-16-os jogszabályt a háborús veteránok rehabilitációjáról. Azonban Roosevelt elnök erőfeszítései sem

voltak hiábavalóak: három hónappal később elfogadták a Barden-LaFollette rendeletet is, amely zöld utat adott a látássérült civilek rehabilitációjának (U.S. Department of Veterans Affairs, é. N.). Az első rehabilitációs központ (Blind Rehabilitation Center, BRC) 1948-ban, a chicagoi Edvard Hines Jr. Hospital területén kezdte meg működését. Bár ezt tartják nyilván első „valódi” rehabilitációs központként, mégis meg kell említeni a tényleges elsőt is, azaz az I. világháborús veteránok számára Baltimore-ban létesített Evergreen programot. Ez a program azonban még nem a mai technikák elődeit – pl. a hosszú fehér bot technikát – használta. A BRC megalakulásában hatalmas szerepe volt Warren Bledsoe-nak. A későbbiekben komplex rehabilitációs program kidolgozásáért és rehabilitációs központok megnyitásáért küzdött és nyugdíjba vonulásáig számtalan pozíciót töltött be a vak emberek rehabilitációjának területén; munkájáért több rangos elismerést kapott (Tuttle & Tuttle, 2002; Sauerburger, 2010)

A BRC központ első vezetőjének Russel C. Williamst nevezték ki. Williams maga is a háborúban vakult meg. A Valley Forge Hospital betegeként, majd az avoni rehabilitációs program résztvevőjeként elsajátította mind Hoover bottechnikáját, mind az avoni program tartalmait. Ezeket tovább fejlesztette, majd visszatért Valley Forge-ba, ahol első vak emberként tanította vak társait közlekedni (Wiener, Welsh & Blasch, 2010).

A veteránrehabilitáció és a látássérült veteránok és civilek rehabilitációs központjainak megnyitása nem csak az Egyesült Államokban volt jelentős, hanem a szakterületre máig hatást gyakorló fejlődés nyitányának tekinthető, melynek vívmányai Európában is útjára indították a rehabilitációt (Prónay, 2007).

## **A tájékozódás és közlekedés fogalmi alapjai**

A fentiekben áttekintettük, miként jöttek létre a tájékozódás és közlekedés, mint a látássérült személyek rehabilitációjának kiemelkedő területe ma ismert módszertani alapjai. A szakterület dinamikus fejlődésével ugyanakkor elengedhetlenné vált, hogy nőjön tudományos beágyazottsága is. A tájékozódás és közlekedés összetett interdiszciplináris tudományterület. Oktatása éppúgy megköveteli a téri orientáció alapját képező észlelési folyamatok általános és látássérülésspecifikus vonatkozásainak ismeretét, mint a fehér bottal való közlekedés módszertani alapvetéseinek elsajátítását és a közlekedés technikai kivitelezésében való jártasságot.

A tájékozódás a hagyományos definíció szerint „a személy térben elfoglalt helyének azonosítása és megtartása szenzoros információk segítségével” (Hill & Ponder, 1976, id. Blake, 2020b, p. 235). Anthony, Bleier, Kish, Pogrund & Fazzi, (2010) meghatározása szerint a tájékozódás „annak ismerete, hogy az egyén mint környezetétől elkülönülő entitás, hol helyezkedik el a térben, hová kíván a térben eljutni, és hogy miként juthat oda el.” (p. 327). Hasonló tartalmi elmélyülés figyelhető meg a tájékozódás és közlekedés fogalmának meghatározása terén is. Cmar, Griffin-Shirley, Kelley & Lawrence (2015) által hagyományosnak mondott, szintén igen világos meghatározás szerint a tájékozódás és közlekedés a hosszú fehér bottal való közlekedés technikáinak tanítása és tanulása, ami lehetővé teszi, hogy a látássérült emberek önállóan és biztonságosan mozogjanak a térben (Cmar, Griffin-Shirley, Kelley & Lawrence, 2015). Jacobson (2013) a tájékozódás és közlekedés sikeres gyakorlásának három

alapvető pillérét emeli ki, amelyek a biztonságos közlekedést meghatározó fogalmak, készségek és technikák; véleménye szerint az eltérő környezetben is jól közlekedő személynek ezek összességét szükséges elsajátítania.

Magyar szerzők meghatározásait is idézve Veress (2007) így fogalmaz: „A tájékozódás az a képessége, készsége az embernek, melynek segítségével az érzékszervei által az őt körülvevő környezetről szolgáltatott adatok és jellemzők, valamint ismeretei és tapasztalatai együttes mentális feldolgozásával meghatározza helyét és a környező tárgyakhoz és objektumokhoz viszonyított helyzetét egy adott időben, egy adott helyszínen. A közlekedés a környezet adottságait, jellemzőit figyelembe vevő, az egyén képességeit és készségeit felhasználó tervezett és kontrollált hely- és helyzetváltoztatást jelent, egy adott időben, egy adott helyszínen.” (Veress, 2007, p. 22).

Fehér (2007) is kiemelten fontos szempontokat fogalmaz meg: „A tájékozódás és közlekedéstanítás célja a kliens személyes igényeihez, elvárásaihoz, szomatikus, mentális, pszichés képességeihez, készségeihez alkalmazkodva, előzetes ismereteire építve, a vele való partneri munkakapcsolat során a minél teljesebb és magasabb szintű biztonságos és önálló tájékozódás és közlekedés elérése.” (Fehér, 2007, p. 34)

A hosszú fehér bottal való közlekedés nyilvánvalóan jóval több a közlekedés technikáinak összességénél (Deverell, Bentley, Ayton, Delany & Keefe, 2015). A fenti definíciók is világosan mutatják, hogy súlyosfokú látássérülés esetén az egyén térben elfoglalt helyzetének meghatározása, környezetének feltérképezése, a tájékozódást segítő környezeti elemek tudatos azonosítása, az érzékszervek tudatos használata – hogy csak néhányat említsünk a sikeres tájékozódáshoz szükséges alapvető készségek közül – igen összetett kihívás. Tanulása során számos alapvető ismeret elsajátítása elengedhetetlen, s a sikeres tájékozódás és közlekedés csak a különböző tudástartalmak és készségek együttes megfelelő alkalmazása mentén valósul meg (Downey, 2017 id. Blake, 2020b). Mégis, a tájékozódás és közlekedés tanítása során általános gyakorlat, hogy a trénerek figyelme, valamint az órák jelentős hányada a különböző bottechnikák megtanítására, majd a technikai tudás mérésére fókuszál (Blake, 2020a; Blake, 2020b). Az a fenti definíciókból egyértelműen kitűnik, hogy a magabiztos és biztonságos közlekedéshez szükséges tudástartalmak igen sokrétűek, s ez megköveteli a szakemberektől, hogy folyamatosan lépést tartsanak a változó igényekkel, szükségletekkel és környezettel.

Bár a szakmai fejlődéssel együtt a szakemberképzés is megindult – már a 60-as évektől felsőfokú BA és MA szintű diploma megszerzésére, később kettős tájékozódás és közlekedés és mindennapos tanítás (szakmai körökben: MT) képzéseken való részvétellel is lehetőség nyílt –, még sincs elegendő magasan képzett szakember az USA-ban sem. A legtöbb tájékozódás- és közlekedéstanár a munkahelyén (on the job training), úgynevezett ügynökségeknél (agency) dolgozó, gyakorlott tréner kollégáktól tanul. Mivel még a szövetségi államon belül is – a világ más részeiről nem is beszélve – sokan sokféleképpen tanítanak, ezért az Association for Education and Rehabilitation of the Blind and Visually Impaired (AER) feladatának tekintette legalább az USA-ban praktizálók számára az egységes kritériumok megfogalmazását (lásd. következő részben).

## A jelen és a jövő kihívásai

Bár a tájékozódás és közlekedés elsajátítására világszerte egységesen hatalmas szükségük van a látássérült személyeknek, a szakma keretrendszerében mégis jelentős eltérések mutatkoznak. Az AER az USA-ban az 1950-es években létesült szakmai szervezet, melynek a látássérült emberekért dolgozó szakemberek a tagjai. Az AER elhivatott a szervezetében tömörülő szakterületek népszerűsítése, a bizonyítékon alapuló gyakorlatok, a magas szakmai minőség és a kritikus véleménynyilvánítás támogatása mellett. Az AER továbbképzési lehetőséget nyújt, valamint konferenciákat szervez a szakterületen dolgozók minőségi munkavégzésének biztosítása és előmozdítása érdekében. Egyik önálló részlegét képezi a tájékozódás- és közlekedéstanárok csoportja. A tájékozódás és közlekedés célcsoportjának, céljainak, szolgáltatási formáinak, a tájékozódás- és közlekedéstanár feladatkörének, fejlesztési területeinek, a szakemberek képzési modelljeinek egységesítése céljából került kidolgozásra és jelent meg 2019-ben az AER tájékozódás és közlekedés szakcsoportjának gondozásában a *Tájékozódás és közlekedés gyakorlata* (Scope of Practice in Orientation and Mobility) c. megújított kiadvány. A kiadvány célja, hogy:

- meghatározza a tájékozódás és közlekedés célját és gyakorlatát,
- specifikálja a tájékozódás és közlekedés szolgáltatási formáit,
- tájékoztassa a felhasználókat, családjukat, oktatókat, egészségügyi szakembereket, felnőttek számára szolgáltatást nyújtó szakembereket, segítő személyeket/gondviselőket, a tágabb közösség tagjait, a szakpolitikai döntéshozókat és más szakembereket a tájékozódás- és közlekedéstanárok feladatairól,
- előmozdítsa a tájékozódás- és közlekedéstanárok és más szakmák képviselői közötti együttműködést, valamint
- meghatározza a tájékozódás- és közlekedéstanárok minősítésének kritériumait (AER, 2019).

A dokumentum részletesen ismerteti, mi is a tájékozódás és közlekedés. Kiemeli, hogy tanításának minden esetben természetes és komplex környezetben kell történnie, hiszen a mesterséges, vagy stimulusoktól mentes környezet nem támogatja a tájékozódás és közlekedés elsajátítását (Kaiser, Cmar & Anderson, 2019). Részletes útmutatással szolgál továbbá a trénerek feladatkörét illetően: hangsúlyozza, hogy a tanítás elengedhetetlen eleme a tervezés, a tanított útvonal előzetes feltérképezése. Legalább ilyen fontos a látássérült személyek közlekedésével kapcsolatos szemléletformáló tevékenység, hiszen ha a társadalom kellően informált, az hozzájárul az érintettek mind akadálytalanabb közlekedéséhez. A feladatkörök sorából az interdiszciplináris együttműködés és az erre fordítandó időkeret sem maradhat ki, hiszen a megfelelő szolgáltatás biztosításához fontos lehet a gyógypedagógussal vagy a látássérült személlyel együtt dolgozó más rehabilitációs szakemberrel egyeztetni. A keretrendszer korlátai és a jövőben rendszeres frissítésre szoruló területei között említik a szerzők a tájékozódást és közlekedést támogató, elektronikus megoldásokkal kapcsolatos ismeretek bővítését (AER, 2019).

Az elmúlt két évtizedben a modern technológia alkalmazása a tájékozódás és közlekedés területén is nagy fejlődésen ment keresztül. Vasiliauskas (2010) a látássérült tanulók oktatásának hiányosságai között említi, hogy sem a látássérültek gyógypedagógusai, sem a tájékozódás- és közlekedésszakemberek többsége nem kellően jártas a technológia – képernyőolvasó programok, Braille jegyzetelők és kijelzők, GPS alkalmazások – használatában, noha azokat napjainkban a

látássérült fiatalok és felnőttek egyre szélesebb rétege alkalmazza a mindennapok során. McAllister (2018) az időskorú látássérült személyek számára történő útvonaltanítás fontos elemeként emeli ki az okostelefonra rögzíthető – később az idős személy által akárhányszor lejátszható – hangos térkép és tájékozási-közlekedési instrukciók használatának a fontosságát. A szerző kiemeli, hogy ezek segítségével áthidalható a gyengülő memória okozta felejtés, a látássérült idős személy igényei szerint gyakorolhat, ezzel erősítve magabiztosságát a közlekedés során.

A tájékozódás és közlekedés nemzetközi szakirodalma a sürgető feladatok sorában említi továbbá a látássérült gyermekek és fiatalok oktatását támogató és keretrendszerbe szervező tartalmi standardok kidolgozásának szükségességét (Tellefson, 2016; Tellefson, Koehler, Botsford & Cook, 2019).

Mínthogy a tájékozódás és közlekedés, és általában a rehabilitációs-tevékenységek során elengedhetetlen kiemelt figyelmet fordítani az egyéni képességekre és szükségletekre (Sauerburger, Siffermann & Rosen, 2008), a tartalmi standardok összeállítása és azok követése egyaránt komoly szakmai kihívás.

A fentiekben több vonatkozásban írtunk már az együttműködés fontosságáról, melyek sorából nem maradhat ki a tájékozódás- és közlekedéstréner, valamint a látássérült személy és hozzátartozói közötti együttműködés sem. Ennek fontosságára hívja fel a figyelmet Columba, Lepore-Stevens & Kavanagh (2017) kezdeményezése, melynek során látássérült gyermekek gondviselőinek tanítottak a tájékozódással és közlekedéssel, valamint a fizikai aktivitással kapcsolatos gyakorlati ismereteket. Programjuk két egymást követő workshopból állt: az első kétnapos blokk során a résztvevők gyermekük látásával kapcsolatban kaptak személyre szabott tájékoztatást. Ezt követően mélyedtek el a tájékozódás látássérülésspecifikus vonatkozásának megértésében, valamint a közlekedés módozatainak – fehér bot, vakvezető kutya – megismerésében. A második workshop a fizikai aktivitással kapcsolatos tartalmakra fókuszált. A szerzők kiemelik, hogy a fizikai aktivitás alapja a tájékozódáshoz és közlekedéshez szükséges képességek fejlesztése, az egyén önállóságának növelése, amelyben a gyermek gondviselői, ám egy felnőtt látássérült személy hozzátartozói is hatalmas segítséget jelenthetnek.

## **KÖVETKEZTETÉSEK**

A látássérült személyek tájékozódása-közlekedése a rehabilitáció-rehabilitáció olyan alapvető fontosságú területe, amely meghatározza az érintettek életminőségét, önállóságát, társadalmi részvételét. Írásunk első felében ismertettük, miként jött létre e tudományterület, s ennek köszönhetően hogyan váltak a látássérült emberek a társadalom aktív tagjaivá. Ezt követően körüljártuk, hogyan határozható meg napjainkban a tájékozódás és közlekedés, majd részleteztük, milyen sokrétű, tudományterületeken átívelő ismeretekkel szükséges a 21. század tájékozódás- és közlekedésszakemberének rendelkeznie. Mint láthattuk, a szakma kereteinek meghatározása, valamint a tájékozódás- és közlekedésszakemberek szakmai jártasságával szemben támasztott követelmények folyamatosan formálódnak. Ez részben magyarázható a látássérült személyek tájékozódását segítő technikai innovációk fejlődésével. Ma már létezik okos fehér bot is, a

felhasználók pedig számos, kifejezetten látássérült emberek segítésére készült GPS alkalmazás (pl. Lazarillo, BlindSquare) közül választhatnak. Ugyanakkor nem szabad azt sem elfelejtenünk, hogy például a biztonságos közlekedés napjaink nyugsgó nagyvárosaiban jóval nagyobb kihívás mind a tréner, mind a kliens szemszögéből, mint néhány évtizeddel ezelőtt volt. A tájékozódás és közlekedés interdiszciplináris jellegéből fakadóan elengedhetetlen, hogy a szakember egy szorosan együttműködő team tagjaként dolgozzon látássérült kliensével és annak hozzátartozóival. A korszerű és szakszerű ismeretek elsajátításához ugyanakkor nélkülözhetetlen a naprakész és hozzáférhető szakirodalom, valamint a szakemberek folyamatos képzése, és önképzésének támogatása. A tudományos háttér felelőssége hatalmas a gyakorló tájékozódás- és közlekedéstrénerek magasszintű oktatásának és tudásának naprakészen tartása érdekében. Míg az angol nyelvű szakirodalom egyértelműen bőséges, a hazai források száma bővítésre szorul. Írásunk egyik célja pontosan a szakirodalom gazdagítása volt. Célunk továbbá az ismeretátadáson túl a szakmai gondolkodás és diskurzus megindítása és felélénkítése, így a hazai tájékozódás- és közlekedésszakma fejlődésének előmozdítása.

## IRODALOMJEGYZÉK

- Anthony, T. L., Bleier, H., Kish, D., Pogrund, R. L., & Fazzi, D. L. (2010). Mobility focus: Developing early skills for orientation and mobility. In Pogrund, R. L., Fazzi, D. L. (szerk.). *Early focus: Working with young children who are blind or visually impaired and their families*. (2nd ed.) (pp. 326–404). AFB Press, New York.
- Association for Education and Rehabilitation of the Blind and Visually Impaired, AER (2019). *Scope of practice*. Letöltve: 2022.01.04. URL: [http://aerom.org/AEROM\\_Downloads/Scope\\_of\\_Practice\\_Final\\_Draft\\_3-7-18.pdf](http://aerom.org/AEROM_Downloads/Scope_of_Practice_Final_Draft_3-7-18.pdf)
- Blake, K. (2020a). 'Orientation and Mobility... What is that again?' *British Journal of Visual Impairment*, 39(2), 94–103. <https://doi.org/10.1177/0264619620915260>
- Blake, K. (2020b). A critical literature analysis of the Orientation and Mobility paradigm. *British Journal of Visual Impairment*, 39(3), 231–238. <https://doi.org/10.1177/0264619620920901>
- Cmar, J. L., Griffin-Shirley, N., Kelley, P., & Lawrence, B. (2015). *The role of the orientation and mobility instructor in public schools: A position paper of the Division on Visual Impairments and Deafblindness. Council for Exceptional Children*. Letöltve: 2022.01.04. URL: <https://dvidb.exceptionalchildren.org/sites/default/files/2021-03/Role%20of%20the%20Orientation%20and%20Mobility%20Instructor%20in%20Public%20Schools%202015.docx>
- Columna, L., Lepore-Stevens, M., & L.W.K.D. Kavanagh, E. (2017). Effective education for families of children with visual impairments and blindness in physical activity environments: A workshop model with a focus on Orientation and Mobility skills. *British Journal of Visual Impairment*, 35(2), 165–177. <https://doi.org/10.1177/0264619617689903>
- Deverell, L., Bentley, S. A., Ayton, L. N., Delany, C., & Keeffe, J. E. (2015). Effective mobility framework: A tool for designing comprehensive O&M outcomes research. *International Journal of Orientation & Mobility*, 7(1), 74–86. <https://doi.org/10.21307/ijom-2017-059>
- Fehér Zs. (2007). Tájékozódás és közlekedéstanítás célja, tartalma, szerepe és helye az elemi rehabilitációban. In Prónay B. & Szabó A. (szerk.). *Látássérült személyek elemi rehabilitációja 2. A tájékozódás és közlekedés tanítása látássérült személyeknek*. (pp. 34–35). ELTE Bárczi Gusztáv Gyógypedagógiai Főiskolai Kar, Foglalkoztatási és Szociális Hivatal, Budapest.

- Iowa Department for the Blind (é.n.). *Tools & technology: Evolution of the long, white cane*. Letöltve: 2022.01.04. URL: <https://blind.iowa.gov/blindhistory/technology-evolution-long-white-cane>
- Jacobson, W. H. (2013). *The art and science of teaching orientation and mobility to persons with visual impairments* (2nd edition). American Foundation for the Blind Press, New York.
- Kaiser, J. T., Cmar, J. L., & Anderson, D. L. (2019). What's in a Definition? Reflections on the Scope of Orientation and Mobility. *Journal of Visual Impairment & Blindness*, 113(1), 89–92. <https://doi.org/10.1177/0145482X18825183>
- McAllister, J. W. (2018). Orientation and Mobility Modifications and Adaptations for Safe Travel by Older Adults. *Journal of Visual Impairment & Blindness*, 112(3), 307–311. <https://doi.org/10.1177/0145482X1811200310>
- Prónay B. (2007). A tájékozódás- és közlekedéstanítás története. In Prónay B. & Szabó A. (szerk.). *Látássérült személyek elemi rehabilitációja 2. A tájékozódás és közlekedés tanítása látássérült személyeknek*. (pp. 23–35). ELTE Bárczi Gusztáv Gyógypedagógiai Főiskolai Kar, Foglalkoztatási és Szociális Hivatal, Budapest.
- Sauerburger, D. (1996). *The history of O & M. Metropolitan Washington Orientation and Mobility Association*. Letöltve: 2022.01.04. URL: <https://aerbvi.org/wp-content/uploads/2016/02/Orientation-and-Mobility-1996.docx>
- Sauerburger, D., Siffermann, E., & Rosen, S. (2008). Principles for providing orientation and mobility for people with vision impairment and multiple disabilities. *International Journal of Orientation and Mobility*, 1(1), 52–56. <https://doi.org/10.21307/ijom-2008-006>
- Strong, F. (é.n.). *The history of the white cane*. Letöltve: 2022.01.03. URL: [https://www.njcounciloftheblind.org/brochures/history\\_of\\_white\\_cane.htm](https://www.njcounciloftheblind.org/brochures/history_of_white_cane.htm)
- Tellefson, M. (2016). *Developing standards for orientation and mobility instruction. Webcast. Perkins E-learning*. Letöltve: 2021.12.15. URL: <https://www.perkinslearning.org/videos/webcast/developing-standards-orientation-and-mobility-instruction#transcript>
- Tellefson, M. J., Koehler, W. S., Botsford, K. D., & Cook, L. (2019). Orientation and Mobility Career, College, and Community Readiness Standards: A Delphi Study. *Journal of Visual Impairment & Blindness*, 113(3), 220–234. <https://doi.org/10.1177/0145482X19851296>
- Tuttle, D. & Tuttle, N. (2002a). *Richard Edwin Hoover*. American Printing House for the Blind. Letöltve: 2021.01.04. URL: <https://sites.aph.org/hall/inductees/hover/>
- Tuttle, D. & Tuttle, N. (2002b). *C. Warren Bledsoe*. American Printing House for the Blind. Letöltve: 2022.01.04. URL: <https://sites.aph.org/hall/inductees/bledsoe/>
- U.S. Department of Veterans Affairs (é.n.). *Central Blind Rehabilitation Center – history, Edward Hines Jr. Hospital*. Letöltve: 2021.12.15. URL: [https://www.va.gov/HISTORY/VA\\_History/Overview.asp](https://www.va.gov/HISTORY/VA_History/Overview.asp)
- Vasiliauskas, E. (2011). „Equal and appropriate expectations”: challenges in education. *Future Reflections*. Letöltve: 2021.12.15. URL: <https://nfb.org/sites/default/files/images/nfb/publications/fr/fr30/1/fr300101.htm>
- Veress É. (2007). Tájekeozódás és közlekedéstanítás meghatározása, tartalma. In Prónay B. & Szabó A. (szerk.). *Látássérült személyek elemi rehabilitációja 2. A tájékeozódás és közlekedés tanítása látássérült személyeknek*. (pp. 22). ELTE Bárczi Gusztáv Gyógypedagógiai Főiskolai Kar, Foglalkoztatási és Szociális Hivatal, Budapest.
- Weinstein, J. (2021). Tracing the Origins of the White Cane: Richard Edwin Hoover. Letöltve: 2022.01.04. URL: <https://partnersforsight.org/tracing-the-origins-of-the-white-cane-richard-edwin-hover/>
- Wiener, W. R., Welsch, R. L., Blasch, B. B. (2010). *Foundations of orientation and mobility* (3. kiadás). American Foundation for the Blind, New York.
- Wisconsin Council of the Blind and Visually Impaired (2019). *All about the white cane*. Letöltve: 2022.01.04. URL: <https://wcbblind.org/2019/10/all-about-the-white-cane/>

# Past and Current challenges in international scenarios of the orientation and mobility training of individuals with visual impairment

---

## ABSTRACT

*Background and objectives:* Orientation and mobility (O&M) is a key area of the habilitation and rehabilitation of people with visual impairment. As a field of science, O&M has a short history of less than a century. In this article, first a brief history of the international development of the field is scratched, together with how definitions of the concept of O&M have been changing. Then, the most important challenges experts are currently facing are highlighted.

*Method:* The most important changes in international scenarios of O&M are introduced through revising online resources of some of the most important organisations of the blind and visually impaired in the United States of America (e. g. American Federation of the Blind). Issues of defining O&M and the challenges of the discipline are summarised based on O&M-related journal articles published after 2010 in the Journal of Visual Impairment & Blindness and British Journal of Visual Impairment.

*Results:* Literature confirms that O&M is a dynamically developing discipline. O&M trainers thus are not always able to keep track with technological improvements and with changing needs of their clients.

*Summary:* O&M is an interdisciplinary field of science, which requires that experts involved work together as a team, and that their high-quality professional formation should be provided.

**Keywords:** visual impairment, orientation and mobility, history

---

## ELTE BÁRCZI GUSZTÁV GYÓGYPEDAGÓGIAI KAR GYÓGYPEDAGÓGIAI TOVÁBBKÉPZŐ KÖZPONT

### Olvasástanítás fonomimikával (komplex elvű fonomimika) c. nem akkreditált, 8 órás, tanúsítványt nyújtó pedagógus-továbbképzés

A továbbképzés során a résztvevők megismerik a motoros megerősítés hatékonyságának neurobiológiai igazolását. A betű/hangtanítás komplexitásának tartalmát, a tanítás algoritmusát. A vizuális percepció egyes összetevőit, a fonológiai tudatosság kialakulásának menetét és szintjeit. Tréning formájában minden hang és betű tanítási módjánál értelmezik az olvasás-írás tanításának módját, a vizuális, akusztikus és motoros asszociáció megvalósulási formáját. Bemutatót kapnak az összeolvasás hatékony megvalósításához is.

**Előadó: Fazekasné dr. Fenyvesi Margit** címzetes egyetemi tanár

**A továbbképzés időpontja:** 2022. március 26. szombat 9:00-15:50

**Helyszín:** ELTE Bárczi Gusztáv Gyógypedagógiai Kar, 1097 Budapest, Ecseryi út 3. A/19-es terem

**Továbbképzésre jelentkezők száma:** minimum 10 fő - maximum 30 fő

**A továbbképzés regisztráció köteles. Regisztrációs díj és egyben a tanfolyam ára:**  
10 000 Ft/fő

**Jelentkezési határidő:** 2022. március 22.

**További információk:** <https://barczy.elte.hu/content/nem-akkreditalt-pedagogus-tovabbkepzesek.cl.122?m=388>