

Biztonság a tengeren

Irta Vass Tibor

Okleveles navigátor-mérnök
A Magyar Jacht Akadémia vezetője

A nemzetközi statisztikák alapján megállapítható hogy ezer szkipper közül egy szenved hajótörést. Ha az amerikai parti őrség statisztikája elemezzük, akkor a következőket állapíthatjuk meg: A tengeri balesetek 61%-a jachtokkal történik, ezen belül 61% más hajóval vagy úszó tárggyal történő ütközés, 17 % zátonyra futás következtében jön létre. Az időjárás viszonyok a fenti balesetknél a következők voltak: 85%-ban 14 csomónál kisebb szélben, 88%-ban 60 cm-nél kisebb hullámmásban és 83%-ban nappal, jó látási viszonyok között történtek.

A baleseteket okait vizsgálva a parti őrség a mellékelt statisztikát készítette. Ebből kitűnik, hogy a balesetek 44,8%-át, tehát majdnem a felét a figyelmetlen, hanyag és tapasztalatlan szkipperok okozták.

Lassan közeledik a hajózási szezon. Érdemes ezen a statisztikán elgondolkodni és pár szót szólni a tengeri hajózás biztonságáról, a tengeri túlélési technikákról, eszközökről, lehetőségekről.

Nagyon fontosnak tartom, hogy a kikötőből való indulás előtti oktatást. Az angol RYA alkalmazza a Competent Crew képesítést, amelyet talán a kiképzett hajózó személyzetnek lehet lefordítani. Nálunk egyáltalán nem ismert ez a fogalom és fényévekre van a horvát képesítési rendszertől is.

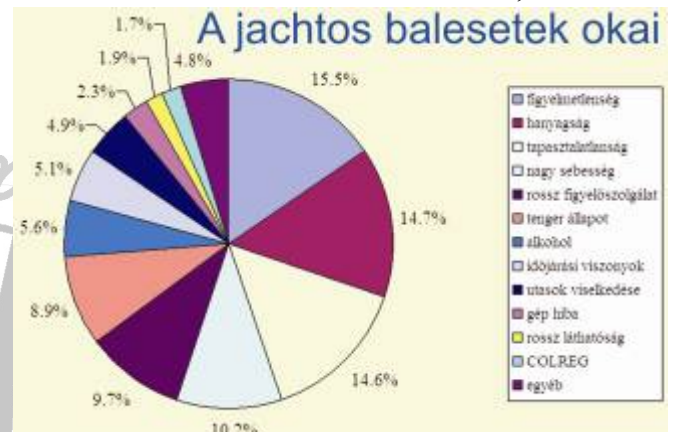
Én indulás előtt az angol rendszert alkalmazva a kikötőből való kifutás előtt minden esetben tartok 3-3,5 órás hajóismereti, hajón tartózkodásról és a hajón való életről szóló oktatást. Ennek része a biztonságtechnikai képzés és bemutató. Ennek részletes tematikáját a cikk végén lévő internet oldalon lehet letölteni.

Ebből a tematikából emelek ki néhány gondolatot:

VHF rádió használata

Minden szkipper saját érdeke, hogy a hajó személyzetét megtanítsa a rádió használatára. Hiszen, ha beleesik a vízbe, akkor élete a többiekén múlhat. Ezért még kihajózás előtt mindenkinek javaslom a VHF rádió megismerését és használatának bemutatását és megtanítását utastársainak.

A tengeri rádiózásban az az alapelv, hogy a hajók rendelkeznek azonosítóval (hívójel, MMSI vagy a hajó neve) és a hajók kommunikálhatnak hajókkal vagy a parti állomásokkal, hajózással kapcsolatos szolgálattal jellegű közleményeket forgalmazva. Így Lucz Gizi utastársunk nem hívhatja az előírások szerint Irsai Olivért és a másik hajóról, hogy mi kell a vörösboros



A tengeri baleset legvalószínűbb algoritmus a statisztikák alapján:

1. a figyelmetlen, hanyag vagy tapasztalatlan szkipper
2. nappal, jó látási viszonyok között
3. 14 csomónál kisebb szélben
4. 0,6 méteresnél kisebb hullámmásban
5. összeütközik vagy zátonyra fut.

pörköltbe. Mindig a hajóvezető, a szkipper felelősége a rádió előírászerű használata és általában csak ő forgalmazhat. Sajnos egyre inkább felhígul a szkipper szakmai ismerete és ennek egyik jól hallható mérőszáma a sok hibás és indokolatlan rádiózás.

A vészjelzés leadása ma már VHF rádión két módon lehetséges. Alapvetően a VHF DSC segítségével, és ennek kiegészítéseként a VHF 16-os csatornáján szóban.

Vészjelzés a VHF DSC segítségével

A VHF rádiónál a DSC rövidítés a Digital Selective Call angol szavakból ered. Ez egy speciális SMS jellegű digitális üzenetek küldésére alkalmas kiegészítő berendezés, amely a VHF rádió 70-es csatornáján működik. Ezért szigorúan tilos a VHF 70-es csatornán beszélni, vagyis rádiós nyelven forgalmazni.

A VHF DSC rádióval rövid és teljes vészjelzést lehet leadni. A rövid vészjelzésnél fel kell hajtani a Distress (vészhelyzet) gomb piros védő tetejét és 6 másodpercen át nyomva kell tartani.

Ekkor kisugárzódik a hajó 9 számjegyű elektronikus azonosítója, az MMSI (Maritime Mobile Service Identity) száma. Az MMSI számot a hajó koordinátái és ennek UTC (közelítőleg a greenwichi) ideje és az „Undesignated”, nem azonosított típusú üzenet.

Az MMSI első 3 számjegye az ország kód, a MID a Maritime Identification Digit.

Magyarország kódja a 243 Horvátországé 238. Ezt követi a hajó egyedi azonosítója. Így pl. az Odysseus iskolahajó MMSI száma: 243 000 036.

Kép: VHF radio.jpg

A VHF DSC a GPS-ből kapja a koordinátákat, és az időpontot. Az összes téves hívás ilyen üzenettel megy ki, amit sokkal kevésbé vesznek komolyan, mint egy teljes DSC hívást.

Ha utastársunk nem tudja ennek jelentőségét „véletlenül” elküld egy ilyen üzenetet, akkor azt érvényteleníteni kell. Ennek módja a következő:

A VHF DSC rádión be kell mondani a MAYDAY szót, majd

A nem érvénytelenített indokolatlan VHF DSC vész hívást a horvát hatóságok nagyon komolyan büntethetik. A büntetés felső határa akár 5000 kuna is lehet.

Ha nagyobb eséllyel szeretnénk mentést kapni, akkor a teljes VHF DSC hívást kell alkalmazni. Ennek lényege, hogy a készülék „MENU” gombját megnyomva ki kell választani a DISTRESS SETTINGS” al

menüben ki kell választani az adott vész helyzetnek megfelelő menőpontot, pl. „Grounding” – zátonyra futás. Majd ezt követően a felkínált képernyőn ellenőrizni kell a koordinátáinkat és az időt.

Ha ezek helyesek, akkor az enter gombbal tovább kell lépni.

Végezetül a Distress gomb fedelét fel kell nyitni és 6 másodperc múlva kisugárzódik a teljes

vész hívásunk. EZ a fenti beállítás kb. 5 másodpercet vesz igénybe és ez különbözteti meg a téves riasztást a valóditól. A fenti beállításokat videon meg lehet nézni a cikk végén lévő internetes oldalon.

A vész hívás kiküldése után a rádiónk folyamatos lüktető hangjelzést ad, a parti állomás nyugtázásig. Ekkor rádiónk elhallgat és automatikusan átáll a 16-os csatornára.

A téves VHF DSC riasztás törlése

Mayday, Mayday, Mayday,

This is sailing yacht Odysseus, Odysseus, Odysseus
MMSI 243 000 036

In position (a földrajzi koordináták) at (időpont) UTC
Mayday

Distress alert from station MMSI number 243 000 036
was sent by mistake. Please cancel it.

The skipper of Odysseus at (időpont) UTC
Over and Out

Ezt követően le kell adnia a szabályos MAYDAY üzenetet. Ennek szövegét le lehet tölteni a cikk végén lévő hivatkozásról. Ezt érdemes kinyomtatni, magunkkal vinni és a rádió mellett felragasztani.

MENTŐMELLÉNY

A mentőmellényeket kiosztom kabinok szerint, megmutatom a helyes használatukat és mindenki felpróbáltatom azokat. Ennek során a személyzet méretek szerint összeválogatja a mellényeket, elcserélve azokat. Általában két felnőtt méretet használnak és ezek találhatóak a charter hajókon: a 70-90 kg közöttit és a 90 kg felettit. A terhelhetőség mellett gyakran csak a felhajtó erő van feltüntetve a mellényeken a mellékelt táblázat szerint. A táblázatban a felhajtó erő nagyságrendjét írtam be, mert az egyes gyártók jelölési rendszerükben ettől eltérhetnek.

Mentőmellények méretezése		
Terhelhetőség	Mellbőség	Felhajtóerő
20 kg-ig	65 cm-ig	Kb. 30N
15-30 kg	45-70 cm	Kb. 40N
30-50 kg	57-88 cm	Kb. 60N
50-70 kg	76-104 cm	Kb. 80N
70-90 kg	88-115 cm	Kb. 100N
90 kg felett	113 cm-től	Kb. 150N

Így akinek kedvese 52kg-ot nyom csak, annak bizonyára nagy lesz ez az általános mellény, így célszerű sajátáról gondoskodni. Hasonló a helyzet a 140kg-os útitársunkkal is. A gyerek mellények általában nincsenek a hajón, azt vagy előre megbeszélve a charter céggel ők adják, vagy nekünk kell vinni.

Nagyon fontos a mentőmellényeknél az ágyék alatti átkötés. Ha ez nincs, akkor bizony kicsúszunk a mellényből, az csak fojtogatni fog, ahelyett, hogy megmentene.

Én a felfújható mentőmellény pártján vagyok, abból is a kézi működtetésűt preferálom. A hajón az ember könnyebben felveszi a mentő heveder jellegű felfújható mellényt, mint a hagyományos, ami zavar, kényelmetlen és meleg is.

Nagyon fontos tudnivaló még, hogy a mentőmellény gallérja tartja a fejet és a mellnél lévő „párna” miatt háton kell úszni a mellényben.

Mentőheveder

Másik ilyen egyszerű biztonsági eszköz a mentőheveder, amit a mentőmellény alá kell felvenni minden esetben. Ez egy „hózentrógli” és egy öv kombinációja és azt a célt szolgálja, hogy ki ne essünk a hajóból. Ennek biztonsági kötelét viharos időjárásban vagy az éjszakai hajózás alatt mindig a lehető legrövidebben kötélen kell kikötni magunkat.

Ha mégis kint ér minket a viharos időjárás, akkor nagyon jó szolgálatot tesz, ha egy kötelet kifeszítünk a hajó két oldalán a fedélzeten az első és a hátsó bika közé. Ebbe lehet beakasztani a mentőheveder biztonsági kötelét és elcsúsztatni a hajó orrba, ha oda kell menni.

Én mindig megtiltom a cockpit elhagyását éjszaka vagy viharos időjárásban, kivéve ha ez feltétlenül szükséges.

A mentőtutaj és használata

A legtöbb adriai charter hajón sajnos nincs mentőtutaj. Ha mégis lenne azt a legvégső esetben használjuk csak.

Ne számítsunk rá, hogy a tutajban színes TV vagy mikrohullámú sütő vár ránk. A kommersz tutajokban gyakran ivóvíz sincs, sőt még a pirotechnikai jelzőeszközök is hiányoznak belőle. Ezért a hajó elhagyása előtt a „Grab Bag” –nek nevezett túlélő csomagot készítsük össze és vigyük magunkkal. Ennek legszükségesebb eszközei a következők:

1. kézi VHF rádió,

2. kézi GPS,
3. pirotechnikai eszközök,
4. SART bója (ha van egyáltalán a hajón)

A mentőtutaj használata

1. A tutajból kilóg a rögzítő és indító zsinór. Ezt oldható csomóval (a szorító nyolcas kifejezetten életveszélyes erre. Legjobb a 3 félcsomó) rögzítsük a hajó külső részéhez.
2. A mentőtutajt szabadabbá kell tenni, majd be kell dobni konténerestől a vízbe a hajó szél alatti oldalán. (Tilos a fedélzeten kinyitni, mert felfújódás után beszorulhat, kilyukadhat!)
3. A zsinórt ki kell húzni azt a tutaj burkolatából. Az utolsó 1 méteren a zsinór pirosra van festve.
4. Megrántva a zsinórt a tutaj felfújódik.
5. Ha fejjel lefelé áll fel, akkor lehetőleg a hajóról vissza kell fordítani.
6. Ha ez nem lehetséges, akkor a vízben a tutajt a széllal szembe kell fordítani, rá kell állni a palackra, majd az alján lévő kötéllel magunkra kell húzni, mintha fel akarnánk rá mászni.

Ezek mellett érdemes a hajón lévő palackos vizet magunkkal vinni.

Minden évben tartunk egy vagy több túlélési elméleti és gyakorlati tanfolyamot. A résztvevők véleménye szerint ezeket a gyakorlatokat minden felelősséggel hajózó szkippernek legalább egyszer ki kellene próbálni.

Ha leadtuk a vészjelzést, akkor várhatóan hamarosan megmentik az Adrián a bajba jutott hajósokat, mivel nagyon jól működik a horvát felkutatási és mentési szolgálat. Ennek központja Rijekában van és a rádióban az „EMÁRSZISZI RIJEKA” (MRCC RIJEKA – Marine Rescue Coordination Centre) néven szokott szerepelni.

Van egy közvetlen telefonszámuk is, ez a 9155. Ha már máshogy nem tudunk segítséget kérni, akkor ezt kell hívni.

Letölthető dokumentumok listája:

A <http://www.vitorla.com> ldon, a letöltések - publikációk – info almenüben

1. Az indulás előtti oktatás tematikája
2. A VHF DSC rádió a teljes riasztás menete, videon,
3. A MAYDAY leadása
4. Gyakorlati túléléstechnika videoja