

Első a biztonság GYAKORLATOK TENGERI VITORLÁZÓKNAK



A MÁJUSI SZÁMBAN MEGJELENT ÍRÁSOMBAN A KIFUTÁS ELŐTTI FELADATOKRÓL ÍRTAM: SAFETY BRIEFING, CHECK LIST ÉS PASSAGE PLAN. A MOSTANI CIKKEMBEN A SAFETY BRIEFING FŐBB TÉMÁIVAL FOGLALKOZOM, AZON BELÜL RÉSZLETESEN A MOB-BAL, AMIT KIEMELTEN FONTOSNAK TARTOK A TENGERI ÉS ÓCEÁNI VITORLÁSTÚRÁKON.

SZÖVEG: MÉDER ÁRON

A szkipper minden tengeri vitorlástúra első kifutása előtt a csapatnak bemutatja a hajót és elmondja a safety briefinget. Nálunk minden tengeri és óceáni tanfolyamon, gyakorló vitorlástúrán így történik, és az önálló hajózáskor is ezt kell követnie mindenkinek.

A safety briefing hossza és részletessége az aktuális túrától függ. Amikor óceánon keltünk át csapattal 2010-ben és 2011-ben, akkor mind a 29 téma előkerült. Viszont egy nyári családi adriai könnyű szeles vitorlástúra előtt elég egy rövidebb biztonsági eligazítást tartani, ami 3-4 percbe is beleférhet. Amikor 2012-ben elkezdtem a Mini 650-ben versenyezni az Atlanti-óceánon, kötelező volt részt vennem egy kétnapos Sea Survival tréningben. Ezt a tanfolyamot minden óceáni versenyvitorlázónak el kell végeznie, mert ez még nekik is nagyon hasznos lehet.



A SAFETY BRIEFING FŐBB TÉMÁI (OCEAN/OFFSHORE/COASTAL VITORLÁSTÚRÁKON)

1. A mentőmellények állapotának ellenőrzése, működik-e a fényük, és a használatuk bemutatása.
2. A biztonsági heveder használatának bemutatása.
3. A kézi fáklya, a rakéta és a jelzőfüst hol található, mikor és hogyan kell ezeket használni.
4. A mentőtutaj hol van, mikor és hogyan kell vízre tenni (offshore/ocean kategória).
5. A hajó elhagyásának a tervét ismertetni kell a csapattal indulás előtt.
6. Az EPIRB hol van és hogyan kell használni (offshore/ocean kategória).
7. A grab bag hol van és mi van benne (offshore/ocean kategória).
8. MOB esetén mit kell csinálni.
9. A MOB recovery felszerelése, helyének ismertetése és bemutatása.
10. Mikor és hogyan használjuk a DAN bóját és a mentőgyűrűt.
11. A fedélzeti veszélyek ismertetése: boom, csörlő, kötelek, bikák stb.
12. One hand for you and the other for the boat.
13. Hogyan kell horgonyozni.
14. Hogyan kell reffelni a hajót.
15. Hogyan kell a motort használni.
16. Hol van az akkumulátorok helye és főkapcsolója.
17. Hol van a vész kormány és hogyan használjuk.
18. Hol van a fenékszivattyú és hol kell bekapcsolni.
19. Hogyan kell használni a VHF-rádiót (Mayday-, Pan-pan-hívások és a DSC-eljárás).
20. A GPS-ről vagy chart plotterről hogyan kell a POS-t leolvasni.
21. Hol van az elsősegélyláda helye.
22. A tűzoltó készülékek, a tűzoltó takaró helye és használatuk.
23. A gázpalack helye és hogy hol kell lezárni.
24. Folyamatos lookout a hajón, és mondjátok el, ha valami furcsát hallotok vagy láttok.
25. Watch keeping során mik a feladatok.
26. Ki nem tud úszni?
27. Egészségügyi problémája van-e valakinek?
28. Napvédelem fontossága (napkrém, napszemüveg).
29. Minden reggel a passage plan ismertetése.

Az egyik legfontosabb safety briefing téma, hogy MOB esetén mit kell csinálnia a csapatnak. Ez kiemelt fontosságú minden tengeri vitorlástanfolyamon, és ezért is írok most erről részletesebben.

Több esetben volt MOB-helyzet a hajómon. Talán az egyik legsúlyosabb 2011-ben a Csendes-óceánon történt. Éjszaka egy hölgy beesett a vízbe, majd a férje utánaugrott – ekkor a legközelebbi sziget és atoll 150 mérföldre volt... Az óceáni hullámokon 15-16 csomós szélben 6 csomó feletti sebességgel vitorlázunk. Szerencsénkre szinte telihold volt, emellett a csapatban több volt a gyakorlott vitorlázó, és éppen én kormányoztam. A dupla mentés sikerült.



MOB - EMBER A VÍZBEN!

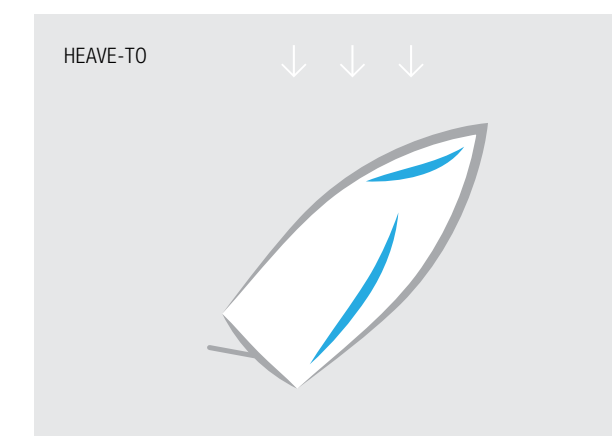
A MOB, vagyis a man overboard egy veszélyes Mayday-helyzet, ahol a kapitánynak és a csapatnak gyorsan és jól kell reagálnia. Mi az egyhetes adriai tanfolyamon, a gyakorló vitorlástúránkon a MOB-mentést minden esetben a két fő mentési módszerrel gyakoroljuk: reach – tack – reach és quick stop – ezekről részletesen egy kicsit később.

A LEGESLEGJOBB A MEGELŐZÉS

Mentőmellény és a biztonsági heveder használata erős szélben, nagy hullámokban vagy éjszakai menetben előírás a vitorlásokon. A biztonsági hevedert, amit a jackstaybe kell rögzíteni, érdemes rövidebbre állítani.

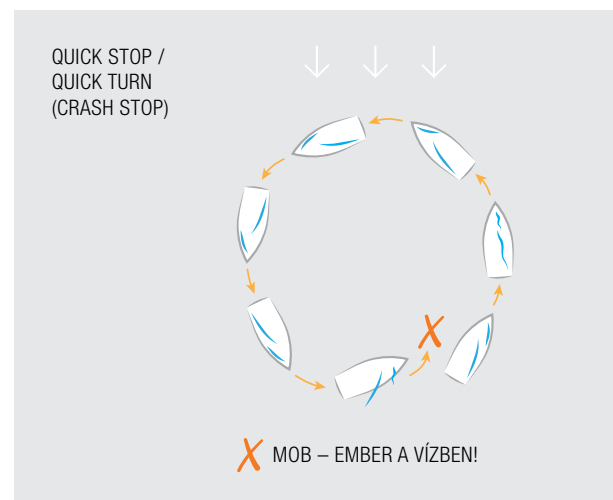
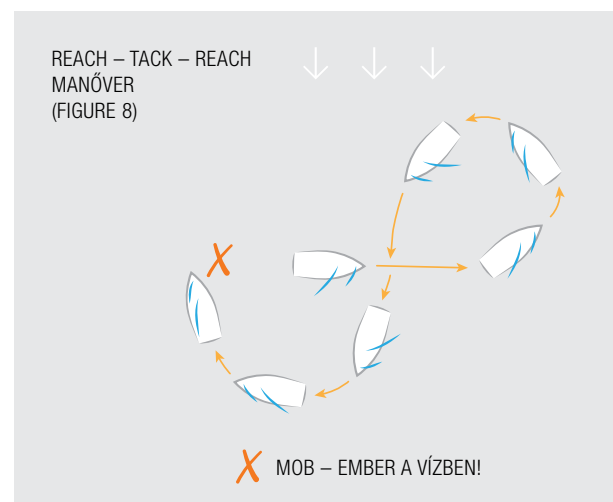
MOB-MENTÉS LÉPÉSEI (RYA alapján)

1. A DAN-bóját vagy a mentőpatkót a PIW (person in water) után dobjuk.
2. Elkiabáljuk magunkat, hogy ember a vízben! Mindenkinek fel kell jönnie a fedélzetre.
3. A MOB-gombot benyomjuk a chart plotteren vagy a GPS-en.



4. A hajót azonnal heave-to állapotba tesszük, hogy ne távolodjunk el. A heave-to egy fordulás, miközben az orrvitorlát nem húzzuk át a másik oldalra (beggelve hagyjuk), ezáltal a vitorlást lassítjuk és szinte megállítjuk. Ez viharban való vitorlázáskor is használatos módszer.
5. Valakit kijelölünk, aki folyamatosan rámutat a PIW-re.

- Ha nem találjuk az embert, akkor azonnal Mayday-hívást indítunk a VHF-rádióon vagy mobilon hívjuk a Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC)-központot.
- Két ajánlott mentési módszer van: a reach – tack – reach vagy a quick stop. A pontos manőver attól függ, hogy milyen az időjárás, a hajó és a csapat. A teamen belül a manőver során nagyon fontos a jó kommunikáció. A reach – tack – reach manőver (más néven Figure 8) lépései: háromnegyedszél – félszél – negyedszél – fordulás – negyedszél – félszél – negyedszélben kilobogtatás – PIW kivétele. Csak 5-6 hajóhosszra kell eltávolodni a PIW-től, hogy még lássuk az embert a vízben. A quick stop vagy quick turn (más néven: crash stop) egy könnyű és nagyon gyors manőver, ennek a lépései: szél felé kormányzunk – negyedszeles vitorlázás – heave-to; ilyenkor gyakran visszasodródunk a PIW-hez, de ha későn reagálunk, akkor szükség lehet egy teljes kis fordulatra is, hogy elérjük. Ilyenkor az orrvitorlát menet közben egyáltalán nem állítjuk.



- Az ember kivételére fel kell készülni, például létraleengedés és a throwing line (30 méteres narancssárga felúszó kötél) dobása vagy leengedése. A MOB Rescue Sling is egy jó alternatíva ilyen esetre.
- Az ember felmelegítése, ha szükséges, meleg ruhával és meleg itallal.

Több egyéb mentési módszer is van, mint az Anderson-, a Williamson- és a Scharnow-fordulás. Mindhárom motoros MOB-mentési manőver. Alapvetően az a legkönnyebb, ha a MOB-manővernél motort is használunk, de erre nincs mindig lehetőség. A motoros mentés esetén azzal kezdünk, hogy az orrvitorlát betekerjük, esetleg a nagyvitorla maradhat fent is, hogy ne menjen azzal az idő. A személyes tapasztalatom, hogy a legjobb a hibrid módszer, vagyis a vitorlával mentés, és a manőver közepén/végén szükség szerint motorral besegítünk, az orrvitorlát pedig ekkor betekerjük.

RYA-ELŐÍRÁSOK

- Erős szélben (Bf. 6-tól) és nagy hullámokban a halozást mindig kerülni kell.
- Minden esetben negyedszélben kilobogtatva közelítjük meg a PIW-t, hogy szükség esetén, vagyis ha túl hamar állunk meg, tudjunk egy kis szelet fogni, és legyen ismét egy kis sebességünk, hogy el tudjuk érni.
- Az utolsó pár hajóhossznál érdemes betekerni az orrvitorlát.
- A PIW-nek a hajó leeward oldalán kell lennie. Igazából a windwardnak is van előnye és a leewardnak is hátránya, tehát ez igazából esetfüggő.
- Három perc alatt ki kell venni az embert a vízből. Egy esetleges három percen túli oxigénhiány maradandó agykárosodás okozhat, ezért a vízbe esett emberre úgy kell tekinteni, mint aki potenciális oxigénhiányban van.



Ötlet: minden vitorlástúra egy MOB-gyakorlattal kezdődjön, hogy a csapat megtanulja, mit is kell csinálni ebben a helyzetben. Még egy családi nyaralós adriai vitorlástúrán is érdemes ezzel kezdeni a vakációt.

Ha nem találjuk meg a PIW-t, akkor azonnal külső segítséget kell kérni, majd el kell kezdeni a keresést. Ha nem lesz heave-to rögtön, akkor 30-60 másodperc után nagyobb hullámszásban már nem látszik a PIW. A kutatásra több ajánlott módszer is létezik: egyre növekvő négyzetek (expanding square search) vagy a szektoros keresés (sector pattern). Minden szkippernek érdemes átolvasnia az International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manualt, ami ezt a témát jobban leírja.