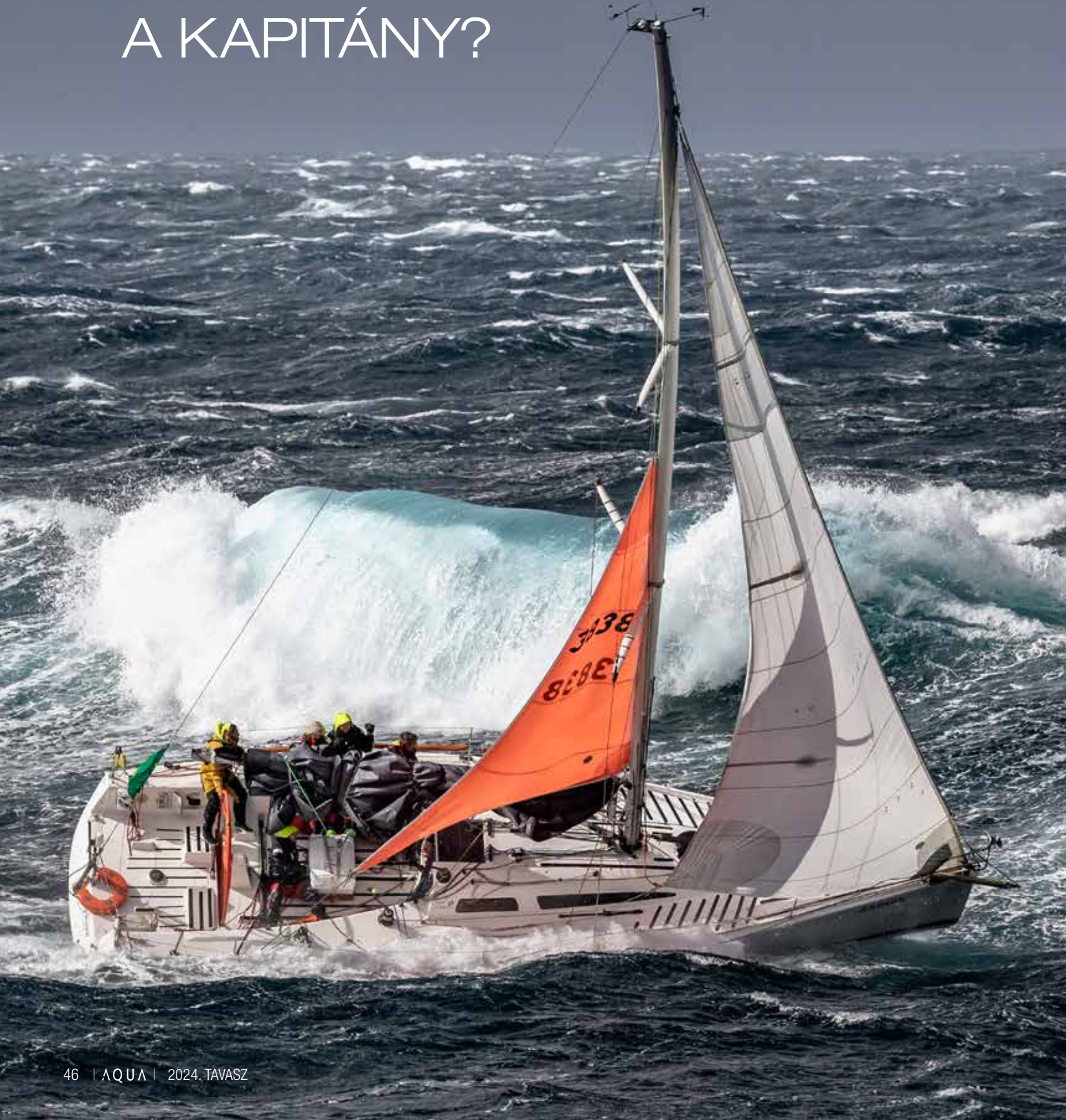


# SZITUÁCIÓS GYAKORLATOK A TENGEREN MIT CSINÁLNÁL, HA TE LENNÉL A KAPITÁNY?



A SZITUÁCIÓS GYAKORLATOK A HAJÓS TENGERÉSZETI JÁRTASSÁGÁT, RUTINJÁT NÖVELIK, EZT JELENTI A SEAMANSHIP, AMI SEGÍTI A TENGERI VITORLÁZÁS ELSAJÁTÍTÁSÁT, MERT SPECIÁLIS HELYZETEKRE KÉSZÍT FEL. AZ ELKÉPZELT SZITUÁCIÓKHOZ KOMPLEX GONDOLKOZÁS SZÜKSÉGES, MÍG A VALÓSÁGBAN AZ ILYEN HELYZETBEN ÁLTALÁBAN NINCS SOK IDŐNK, ÉS ÍGY KELL A LEHETŐ LEGJOBB DÖNTÉST MEGHOZNI. VAN, AMIKOR CSAK 3 PERCÜNK VAN, DE VAN, AMIKOR CSUPÁN 1 MÁSODPERC...

SZÖVEG: MÉDER ÁRON



HIRTELEN SOK A FELADAT EGY HAVÁRIÁBAN VAGY VÉSZHELYZETBEN, ÉS A PRIORITÁSI SORREND FELÁLLÍTÁSA EGY JÓ KIINDULÁSI ALAP LEHET.

A pilótáknál a szituációs gyakorlatok szimulátoros megvalósítása a képzésük része, a hajósoknál is lehetne így. Hirtelen sok a feladat egy haváriában vagy vészhelyzetben, és a prioritási sorrend felállítása egy jó kiindulási alap lehet. Az biztos, hogy a pánik elkerülése a legfontosabb!

Meggyőződésem, hogy segítenek a szituációs gyakorlatok, mert ezek segítségével fejben „eljátszva” lehet készülni a haváriára, a vészhelyzetre. Ha pedig egyszer ilyen helyzetbe kerül valaki, biztos vagyok benne, hogy jobban és gyorsabban fog reagálni a szituációs gyakorlatok után.

Egy jó döntéssel az adott helyzetben akár a hajót is meg lehet menteni, míg egy rosszal a hajót el is veszíthetjük. A hajózás veszélyes üzem, és ez mindig ott kell legyen a fejünkben. Egy óceáni vitorlásútra előtti a „safety briefing” során a legrosszabb esetekről is kell beszélni, ami egy gyors süllyedés az óceán közepén...

## 1. SZITUÁCIÓ

Éjszaka úszó konténernek ütközünk 8,5 csomós sebességgel. A hajó léket kap, és nagyon gyorsan jön be a víz. A hatfős csapatból négyen pihennek. Ha te lennél a kapitány, akkor mit tennél?

„Még indulás előtt a briefingben kitérnek erre a helyzetre, és személyre szabottan (a fizikális és mentális erősségek, illetve képességek alapján) kiosztanám, megbeszelném a feladatokat. Mi az óceánátkelés előtt kvázi el is gyakoroltunk egy ilyen helyzetet, és mindenki a saját feladatát hajtotta végre. Például valaki a grab bagért volt felelős, valaki az ételért és vízért, valaki az EPIRB-ért, a kapitány pedig a mentőtutajért. Az utóbbi működését és vízre tételét indulás előtt megbeszéltük” – mondta Aranyosi Zsolt RYA Ocean Yachtmaster és vitorlásoktató.

Az Ocean Sailing SE weboldalán ([oceansailing.meder.hu](http://oceansailing.meder.hu)) a gyakorlatok link alatt nagyon sok leírás található ebben a témában: túlélés a tengeren, grab bag stb.

## 2. SZITUÁCIÓ

Kora nyáron 18-20 csomós szélben vitorláztok Szantoríni felé. Krétáról indultatok, és lassan meg is érkeztek, már csak 15 tmf a táv (a tenger állapota: 3-4). Hárman vagytok a hajón, és az egyik srác a hajó oldalára állva könnyít magán, amikor egy váratlan nagy hullám erősen megdönti a hajót, és mivel nem kapaszkodik, beesik a vízbe. Kiadod a parancsot a kormányosnak: heave to.

A nem túl rutinos barátod viszont az ijedtség miatt rossz irányba kormányoz. Leesik, utána spontán halzol. Amikor átcsap a bum, a régi használt nagyvitorla teljesen kettészakad, és használhatatlan lesz. Gyorsan odaugrasz a kormányhoz, és beindítod a motort. Amikor előremenetbe teszed a motort, leáll. Ideges vagy, és gyorsan újraindítod, majd előremenetbe teszed, de ismét leáll. Észreveszed, hogy az orrban hagyott kikötőkötél a vízbe lóg. Odarohansz és elkezdened felhúzni, de nem megy. Mit teszel ebben az esetben?

„Alapvetően egy ember a vízben helyzetként kezdeném el kezelni ezt a helyzetet. A harmadik társ megnyomja az MOB gombot a chartplotteren, majd bedobja a mentőpatkót (ha van DAN bója, akkor azt is), ami a vízben mutatja a társunkat. Átvenném a kormányt, és az orrvitorlával heaving to helyzetbe tenném a hajót, hogy álljon meg. A nagyvitorlát leengednénk, leráncigálnánk (akár a betekerőst is), ha kell, a kapitány is besegít (akár az autopilotot használva), ezután széltől függően reffelném az orrvitorlát és elkezdenénk vitorlázni a vízbe esett felé. Ideális esetben nem esett pánikba a vízbe esett társunk, és ki tudjuk venni a vízből. Ha úgy értékelem, hogy már nagyon

eltávolodtunk a társunktól, akkor még időben hívni kell a parti őrséget. A legfontosabb, hogy ne engedjük ki a legénységet pisilni a nyílt vízi átkelésnél!” – figyelmeztetett Aranyosi Zsolt.

De mi van akkor, ha ez egy régebbi, nehezebb túravitorlás, és nem tud csak orrvitorlával negyedszélbenben vitorlázni, és így nem tudunk a hajóval széllal szemben vitorlázni az emberig.

„Az emberélet a legfontosabb, akkor veszteglés, a parti őrség hívása a legfontosabb, majd a saját dingit minél hamarabb letenni, és azzal menteni. Kérdés az is, hogy látjuk-e még a vízbe esettet, jól úszik-e, közeledik-e a hajóhoz vagy távolodik. Miután kivettük az embert, utána a motorral foglalkoznánk. Ilyen tengerállapotnál még megkísérelhető, hogy lemegyünk megnézni, hogy hogyan tekeredett rá a csigára a kötél. Amennyiben mégsem, akkor orrvitorlával kell folytatni az utat a szigethez, és parttól függően vagy bevitorlázni egy öbölbe és horgonyt dobni (a Karibon volt ilyenre példa), vagy szélcsendes oldalon újra megkísérelni a vízbe menni, és leszedni a csigáról a kötelet. (A Karibon volt olyan, hogy egy halásznak a leszakadt felúszó kötelét mind a két motorral felszedtük katamaránál.) Amennyiben egyik megoldás sem lehetséges, technikai segítséget kell kérni a parti őrségtől vagy a kikötőtől, hogy húzzanak be (erre is volt eset Portugáliában)” – mondta el Aranyosi Zsolt.

A MOB egy vészhelyzet (Mayday), és e szerint kell mindent csinálni egy ilyen szituációban. A motorprobléma már egy másik gond, egy „urgency” (Pan Pan), és azt a helyzetet úgy is kell kezelni. Nagyon fontos, hogy minden szkippernek le kell tudnia menni a víz alá ilyen helyzetben, és tudnia kell levágnia a kötelet. Ez megtanulható, és a coastal skipper szintű tanfolyamainkon ez tananyag is. Egy szkippernek néha sufnituningot is kell alkalmaznia, például ebben az esetben lehet, hogy a szakadt nagyvitorlából lehet egy kicsi nagyvitorlát barkácsolni, ami sokat segíthet. Mindig legyen nálunk vitorlaragasztó szalag, hiszen nem lehet tudni, mikor érkezik a parti őrség.

Meggyőződésem, hogy segítenek a szituációs gyakorlatok, mert ezek segítségével fejben eljátszva lehet készülni a haváriára, illetve a vészhelyzetre. Ha egyszer véletlenül ilyen szituációba kerül valaki, biztos vagyok benne, hogy jobban és gyorsabban fog reagálni a gyakorlatok után.

A Seamanship kérdéseket egy sorozatra tervezzük. Ha bárkinek van olyan vitorlástörténete, amiből lehet tanulni, erre a címre elküldheti: mederaron@gmail.com.

