

SZITUÁCIÓS GYAKORLATOK

MIKOR KELL ELHAGYNI A HAJÓT?

A SZITUÁCIÓS GYAKORLATOK A HAJÓS TENGHERÉSZETI 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 HELYZET-BEN ÁLTALÁBAN NINCS SOK IDŐNK, ÉS ÍGY KELL A LEHETŐ LEGJOBB DÖNTÉST MEGHOZNI.

SZERZŐ: ARANYOSI ZSOLT ÉS MÉDER ÁRON



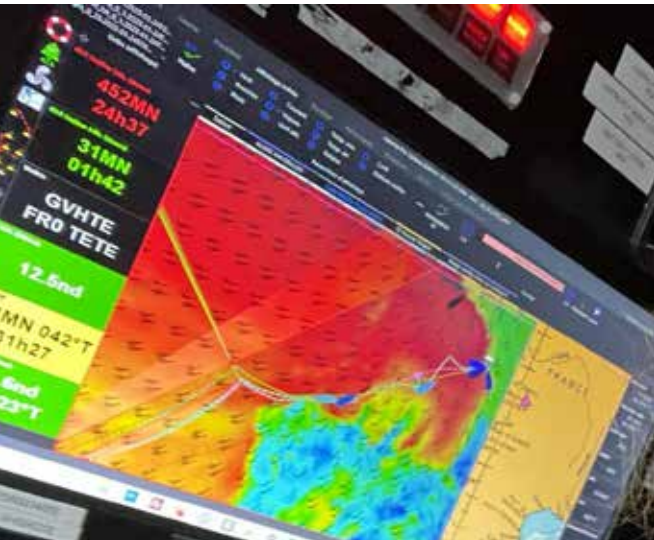
Robi és csapata január közepén a Kanári-szigetek-nél vitorlázik erős szélben éjszaka. A folyamatos szélerősödés miatt a nagyvitorla már 3. reffen, az orrvitorla 25 százalékon. A szél 40 csomó körüli, AWA 75-80, SOG 6,6 csomó. Minden stabilnak látszik, ezért 23.45-kor Robi lemegy pihenni, és két tapasztalt vitorlázó, Sósi és Laci átveszi az ügyeletet. Pár perccel később hatalmas törőhullám (breaking wave) átszap és becsap. Az eddigi 3-4 méteresekhez képest ez egy 6 méteres lehetett. 50-60 csomós szél lesz hirtelen, és a víz porzik a hajó körül. Megfekszik a hajó a szél miatt, egy pillanatra „broach” is történik, így nagy mennyiségű víz ömlik be a hajóba. Ezután a kormányos észreveszi, hogy nincs kormány (talán a bowden szakadt el), és kiabálja is Robinak: Nincs kormány! Mindenki feljön a kokpitbe megnézni, mi is történt,

a csapat nagy részén nincs mentőmellény és heveder. Robi lenéz a szalonba, ahol már bokáig áll a víz és teljes a káosz. Ekkor jön egy második hullám, és mivel az ajtó még mindig nincs bezárva, az újra megfeküdt hajóba még több víz ömlik be. Mindenki kapaszkodik, szerencsére senki nem esik be a vízbe. A hirtelen erősödő szélre sajnos későn reagált a csapat. Robi ismét lenéz a szalonba, és már nagyon sok a víz... Valahonnan jön be a víz, de honnan? Robi a mentőtutajra gondol, aminek hidrosztatikus kioldószerkezete van, de ha hirtelen elsüllyednének, szinte biztosan beakadna a kötélzetbe. Nincs idő tovább várni, mert a csapat élete sokkal fontosabb, mint a drága hajó. Robi kiadja az utasítást: „Elhagyni a hajót!”, és előremegy, hogy kiszabadítsa a mentőtutajt a tartójából. Jól dönt?

- Valószínűleg nem, de a döntése könnyen érthető. A manőverképtelenné vált hajó kétszer is megfeküdt az egyre vadabb a tengeren, hét ember van a kokpitben és folyamatosan emelkedik a vízszint a hajóban.
1. Először is mindenkinek fel kell vennie a viharruhát, a mentőmellényt és a biztonsági hevedert.
 2. Ilyen körülmények között az ajtót zárva kell tartani.
 3. Feladatok delegálása: a szivattyúzást és a vödrözést amilyen gyorsan lehet, el kell kezdeni, mint ahogy a vízbetörés helyének keresését is (talán a kormány körül lehet a baj, mert a kormány sem működik).
 4. El kell dönten, mennyi víz jött be, és hogy milyen gyorsan emelkedik a vízszint. Vészjelzést kell küldeni (Distress call/Mayday), ha tényleg süllyed a hajó. Vagyis felvenni a kapcsolatot a parti őrséggel, akik valószínűleg innentől mintegy 5 percenként folyamatos tájékoztatást fognak kérni. Mivel a vízszint emelkedik, az akkumulátort is eléri előbb-utóbb, és utána már nem lesz lehetőség rádiózásra, ezért a vészhívást mielőbb el kell kezdeni.
 5. A kormány ellenőrzése: betenni a vészkormányt, így kiderül, hogy kábelszakadás az oka vagy esetleg elvesztették a kormánylapátot.
 6. Ha nincs kormánylapát, akkor képtelenek vesztegelni (heave-to vagy laying a-hull), a szél lefújja az orrát. (Érdemes ilyenkor egy kis orrvitorlát használni a stabilitás miatt.)
 7. Ha van kormány, akkor a laying a-hull vihar vitorlázási módszerrel kezelhetik a vihart 50-60 csomós szél esetén (vagy minden vitorlát azonnal leszednek). A vesztegelés helyett esetleg a running off módszert is alkalmazhatják, amikor együtt haladnak a széllel, a hullámokkal és a vitorlával, a nagyon kicsi viharorrvitorlával stabilizálnak. Ha túl gyors, akkor lassítják a hajót kötéllel vagy viharhorgonnyal.
 8. El kell kezdeniük a javítást, vagyis megakadályozni a vízbetörést.
 9. Ha tényleg süllyednek, akkor el kell hagyniuk a hajót. Ez csak a legvégső megoldás, a csapat természetesen időközben felkészül a mentőtutaj indítására is pl. a kötelek tisztázásával, hogy ne akadjon be semmibe.

10. A vészhívást (distress) vissza lehet bármikor minősíteni sürgősségire (urgency) vagy törölhető is, ha a vész-helyzetet sikerül elhárítani (amikor újra kormányozható a hajó és nem jön be víz).

A fő cél a hajó megmentése, mert az nagyobb esélyt ad a túlélésre, mint a mentőtutaj. Ahogy az angol mondás is tartja, soha ne lépj lefelé a mentőtutajba, hanem csak felfelé. Az 1998-as Sydney-Hobart versenyen többen meghaltak azok közül, akik a mentőtutajt választották, és később a hajójukat megtalálták (például árbóctörés miatt hagyták el a hajót, ám az nem süllyedt el).



TANÁCSOK

1. A szkipper Bf 8-as szélben inkább a kokpitben pihenjen.
2. Az időjárás-előrejelzés tanulmányozása nagyon fontos, több időjárási modellt naponta jó néhányszor érdemes megnézni, és a legrosszszabbal számolni.
3. Záporok és zivatarok körül a szélerősség akár extrém módon, 20-30 százalékkal emelkedhet.
4. A Kanárin a Wind Acceleration Zone-ban a szél hirtelen 15 csomóval több, amire kell előre készülni, vagyis időben csökkenteni kell a vitorlát.

