

Vészhelyzeti rádióeljárások: DSC Distress Alert kezelése, téves SART-jelzés és PAN PAN törlése

Ocean Sailing SE – oktatási anyag

1. Bevezető eset: Mayday a Nordsee-n

2026. szeptember 10-én, csütörtökre virradó éjszaka egy tízméteres vitorlás jutott életveszélyes helyzetbe Wangerooge-tól északnyugatra, az egyik legforgalmasabb német-öböl-beli hajóútvonal, a Neue Weser kellős közepén. A hajó fedélzeti elektromos rendszere teljesen leállt, a vitorlák a heves északnyugati szélben (Bf. 7, a széllekések Bf. 8) elszakadtak, a pozíciólámpák nem működtek – a hajó a sötétben gyakorlatilag láthatatlan volt, miközben három méteres hullámok között sodródott.

A két vitorlázó (egy francia és egy belga hajós) az egyetlen még működő eszközzel, egy hordozható (kézi) VHF-rádióval adott le gyenge Mayday-hívást. A parti rádiós segélyszolgálat (Bremen Rescue Radio) hajnali 0:15 körül vette a jelzést. Mivel a Neue Weser és a Jade hajóútja itt találkozik – navigációs szempontból éppolyan bonyolult pont, mint az Elba torkolatának bejárata –, a manőverezésre képtelen, kivilágítatlan hajó komoly ütközésveszélyt is jelentett a nagyhajózás számára.

A német tengeri mentőszolgálat (DGzRS) a „Bernhard Gruben” jelű mentőhajót riasztotta, amely a bajba jutott vitorlást végül Hooksielbe vontatta.

Miért fontos ez az eset az oktatás szempontjából?

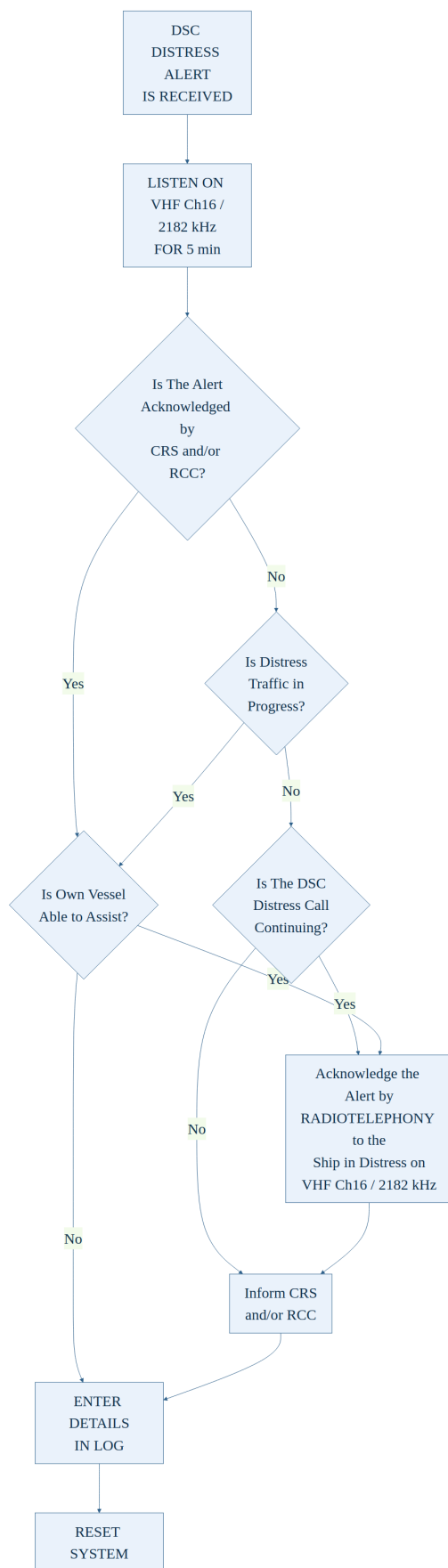
- Az összes elsődleges kommunikációs eszköz (rádiótelefon, elektronikus navigáció, pozíciólámpák) egyszerre hibásodott meg – csak a tartalék, kézi VHF-rádió mentette meg a helyzetet.
- A vészjelzés forgalmas hajóúton, éjszaka, rossz látási viszonyok között történt – pontosan az a helyzet, amikor a DSC/VHF vészjelzések helyes és gyors alkalmazása életet menthet.
- Az eset jól mutatja, miért kell minden fedélzeten – a DSC-s riasztás mellett – a hangos (rádiótelefon) eljárásokat is készségszinten ismerni, hiszen a Mayday-t itt kézi adóval, hangon adták le.

Az alábbiakban két, egymáshoz szorosan kapcsolódó témát dolgozunk fel: (1) hogyan kell eljárnia egy hajónak, ha **más hajó** DSC Distress Alert-jét veszi, és (2) hogyan kell **saját téves riasztást** (SART, illetve PAN PAN) szabályosan visszavonni. Ez utóbbi ugyanolyan fontos, mint maga a vészjelzés

helyes leadása – egy vissza nem vont téves riasztás ugyanis felesleges és költséges mentőakciót indíthat el.

2. DSC Distress Alert vétele – teendők a hajó fedélzetén

Amikor egy hajó VHF vagy MF DSC Distress Alert-et vesz (tehát **más hajó** vészjelzését), a nemzetközi GMDSS-eljárás pontosan meghatározott lépéssorozatot ír elő. Ennek lényege, hogy a hajó 5 percig figyeli a 16-os VHF-csatornát (illetve 2182 kHz-et), és aszerint dönt, hogy a parti szolgálat (CRS/RCC) már nyugtázta-e a hívást, folyik-e vészforgalom, és képes-e a saját hajó segítséget nyújtani.



Actions by Ship Upon Reception of VHF/MF DSC Distress Alert

A gyakorlatban két tipikus helyzetet különböztetünk meg attól függően, hogy a Distress Alert VHF-en (70-es csatorna) vagy MF-en (2187,5 kHz) érkezik-e. Az alábbi két eljárás szó szerint az eredeti fedélzeti jegyzet szerint szerepel.

A1 – VHF DSC Distress Alert (70-es csatorna)

Kaptunk egy DSC Distress Alert-et a 70-es csatornán

Teendők:

- Rádiónaplóba bejegyezzük az Alertet és értesítjük a skipper.
- VHF 16-os csatornán figyelünk
 1. Hagyjuk az MRCC-t nyugtázni
 2. Nincs nyugta
 3. 16-os csatornán nyugtázzuk a hívást
 4. Nincs válasz
 5. Relay Alert a partnak

A2 – MF DSC Distress Alert (2187,5 kHz)

Kaptunk egy DSC distress Alertet a 2187,5 kHz-en

Teendők:

- Log Alert, inform Master
- Set watch on 2182 kHz
 1. Allow MRCC to ackn.
 2. No Acknowledge
 3. Ackn. on 2182 kHz
 4. No Response
 5. Relay alert to shore

Mindkét esetben érvényes záró szabály: ha a saját hajó nem tud / nem szükséges segítséget nyújtania a vészhelyzetben lévő hajónak, és a jelzést már megfelelően nyugtázta a part (CRS/MRCC), akkor **nem** kell a vészhely felé haladni:

<I do NOT proceed to the distress point>

OVER

3. Téves SART-jelzés törlése

Ha a hajó SART-ja (radar-SART vagy AIS-SART) tévedésből aktiválódott, azt haladéktalanul, szabályos rádiótelefon-eljárással vissza kell vonni. Az alábbi szöveg szó szerint az eredeti eljárás szerint szerepel, és a fedélzeten szó szerint, változtatás nélkül alkalmazandó.

TÉVES SART adás törlése

1. Adás leállítása
2. VHF Call on CH 16

ALL STATION	x 3
THIS IS <The Ship>	x 3
CALL SIGN	x 1
MY POSITION IS	

Lat.:

Long:

My Radar SART
(My AIS SART with MMSI <SART>)
ACTIVATED by MISTAKE
Please DISREGARD IT
I TURNED OFF MY SART
<skipper's name> THE SKIPPER OF
<hajónév>
CALL SIGN
AT <Time> UTC

OUT

4. PAN PAN üzenet törlése

Ha egy korábban leadott PAN PAN (sürgősségi) üzenetet kell visszavonni, az alábbi, szintén szó szerint idézett szöveget kell a VHF 16-os csatornán leadni:

PAN PAN TÖRLÉSE (VHF Ch 16)

PAN PAN	x 3
ALL STATION	x 3
THIS IS <A hajó neve>	x 3
CALL SIGN <A hajó>	
MMSI (if the initial announcement has been sent by DSC)	
PLEASE CANCEL MY URGENCY MESSAGE OF	
..... UTC	
OUT	

5. Összefoglalás – kapcsolat a Wangerooge-i esettel

A bevezetőben ismertetett eset jól rávilágít arra, miért nem elég csupán a DSC-berendezés gombjait ismerni:

- **Rendszerkiesés esetén** a hangos (rádiótelefonos) vészjelzés az egyetlen működő csatorna – ahogy a wangerooge-i vitorlásnál is a kézi VHF-rádió mentette meg a helyzetet, miután minden más fedélzeti rendszer leállt.
- **Forgalmas hajóúton** (mint a Neue Weser/Jade találkozásánál) a vészjelzést vevő, arra közel eső hajóknak pontosan és gyorsan kell végigmenniük a fenti folyamatábrán: nyugtázta-e már a part, folyik-e vészforgalom, tud-e a saját hajó segíteni.
- **A téves riasztás visszavonása** ugyanolyan fegyelmezett eljárást igényel, mint maga a vészjelzés – ha a SART véletlenül aktiválódik, vagy egy PAN PAN-t már nem indokolt fenntartani, a fenti szövegeket szó szerint, haladéktalanul le kell adni, különben felesleges és veszélyes mentőakció indulhat.

Gyakorlati javaslat oktatáshoz: a fenti három eljárást (DSC Distress Alert vétele, SART-törlés, PAN PAN-törlés) érdemes a hajónaplóban vagy a fedélzeti vészhelyzeti kártyán szó szerint, kinyomtatva tartani, hiszen stresszhelyzetben a pontos szöveg felmondása sokkal biztonságosabb, mint a memóriából történő rögtönzés.