



Horváth Csaba

MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY...

„Eljön majd az idő, amikor a repülőgépről ...csodálkozva néz le az utas a hullámozó tenger felszínére: ...milyen szépen surranak tovább a fehér tajtékos, innen a magasból aprónak látszó hullámok. És ezektől féltek hajdan a hajósok?... Aztán a repülőgépet is elkapja a vihar ...[Az utasok] borzadva tekintenek most a hullámhegyek feltarajozó, majd összeomló sáncaira, és csodálkozva kérlik: erre a dühögő kataklizmában omladozó felületre mert az ember törekeny hajóján kievezni? ...Ezer halállal várja azt, aki szélkorbácsolta rohanásában, viharverte forrongásában a gigászi küzdelem színterére merészkedik.”

Dr. Cholnoky Jenő: A tenger (1931)

2003. október 29-én a falmouthi parti őrség MAYDAY VHF-rádió vész hívást vett egy megsebesült vitorlázótól, aki elvesztette uralmát a hajója felett. Kilences erősségű vihar tombolt az Angol-csatorna felett, a nagyobb hullámok a 10 méteres magasságot is elérték. A Scilly-szigeteken, a St. Mary's tengeri mentőszolgálati bázison a Whiteheads mentőhajót riasztották, ugyanakkor a Royal Navy mentőhelikoptere is elindult Culdrose-ból, hogy a bajba került vitorlázót felkutassa a háborgó tengeren.

A Severn-osztályú mentőhajónak, amelyet Angliában all-weather lifeboat-nak neveznek, a jobbról érkező hegymagasságú hullámokban is 20 csomós sebességgel kellett haladnia, hogy a parttól 40 mérföld távolságban sodródó jachtot még sötétedés előtt megtalálhassa. A Royal Navy helikoptere természetesen előbb találta meg a hajót, s a személyzet „csör-lőembere”, Graham Hatch azonnal a 10,4 méteres vitorlás fedélzetére ereszkedett. Graham a tulajdonost – aki egyedül tartózkodott a hajóján – a szalonban találta; a férfi ugyan magánál volt, de komoly fájdalmakkal küzdött. A fején, nyakán és a hátán szerzett sérülései miatt mozgásképtelen volt, ráadásul a jobb keze erősen vérzett. A hajója maga sem volt sokkal jobb állapotban, vitorlák nélkül és álló motorral, a hullámoknak oldalt fordulva tehetetlenül hanykolódott a viharban.

Nem sokkal délután öt óra után David Rigg tengerészaltiszt is követte társát a jachtra. A kilences délnyugati szélben és 13 méteres hullámokon vadul billegő hajót nem volt egyszerű megközelíteni, leereszkedés közben Dave kétszer is teljesen elmerült a vízben. Graham és Dave megállapították, hogy képtelenség a sérültet biztonságosan a helikopter fedélzetére venni ilyen félelmetes időjárási körülmények között. Ezért a gép pilótája, Claire Donegan hadnagy a St. Mary's mentőhajójának segítségét kérte.

A mentőhajó szürkületre ért a helyszínre. Andy Howell, a Whiteheads parancsnoka vállalta, hogy kihozza a sérültet a hajójáról. Miután megközelítik a jachtot, két embere segítségével kiemeli a sérültet a mentőhajó hátsó fedélzetére. Andy a közelben elhaladó 250 méteres olajtanker, az Okeanis támogatását kérte, hogy a manőver alatt az hatalmas hajótestével leárnyékolja a szelet és a hullámokat. Andy eligazította a legénységét, és a két legfiatalabb és legagilisabb beosztottját, Mark Bromhamot és Phil Robertset választotta ki a feladat végrehajtására. A manőver alatt egy minden eddiginél nagyobb hullám a bal oldalára borította a Whiteheadset, és vagy harminc méternyire dobta, majd átbukott a hajó orrán. Szerencsére senki sem sérült meg, de így kétségtelenül vált, hogy a mentési kísérlet cseppet sem veszélytelen.

Andy újra a jacht mellé manőverezett, miközben Mark és Phil a mentőhajó bal oldalán ugrásra készen, feszülten várakozott. Phil ugrása jól sikerült, de Mark mentőmellényének hevedere beakadt a hajó korlátjába, és tehetetlenül himbálózott a két hajó között. Andy kitűnő reflexszel rántotta félre a kormányt, és meghátrázta a hajót, nehogy társa a hajók közé szoruljon. Közben a jachton várakozó Grahamnak és Dave-nek sikerült behúzniuk őt a jacht fedélzetére.



Andy újra a jacht mellé manőverezett, miközben Mark és Phil a mentőhajó bal oldalán ugrásra készen, feszülten várakozott. Phil ugrása jól sikerült, de Mark mentőmellényének hevedere beakadt a hajó korlátjába, és tehetetlenül himbálózott a két hajó között.

Micsoda felfordulás!

Aki látta Clint Eastwood menekülését, tudja, hogy a San Franciscó-i öbölben veszélyes vízmozgások vannak. A Golden Gate Bridge önmagában lélegzetelállító látványosság, alatta a csatornában kialakulható áramlások és ellenáramlások, de különösen a pillérek közötti „lépcső” miatt a hullámlovasok kedvelt helye. A hullámlovasokról fotóriportot készítő helyi Wayne Lambright (sfSurvey.com) újságíró kapta lencsevégre a szerencsére csak anyagi veszteséggel járó bukfencet.

A 22 lábas vitorlásra érkező két férfi nem észlelte időben a rájuk leselkedő veszélyt, így történhetett meg, hogy elkapta őket a hullám, melynek örvénylő tajtékjában a hajójuk azonnal felborult, árbocát törte, majd visszaállt. A pillérek közötti területen egy újabb „mosógép” öblíti a tehetetlenül sodródó hajót, mely azonnal megtelt vízzel. A legénységet a helyi hullámlovasok mentik meg, deszkáikon először a roncshoz viszik őket, majd miután kiderül, hogy a hajó menthetetlen, a partra. A hibátlan gyorsasággal kikerkező mentőalakulatok gumimotorossal, nagyobb teljesítményű vontatómotorossal és helikopterrel is felvonultak, de már nem volt mit tenniük.

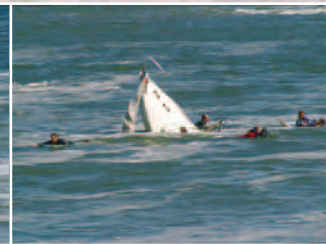
A szerencsés történet tanulsága, hogy tisztelnünk kell a – túlnyomórészt önkéntes alapon működő – mentőszolgálatokat és munkájukat, hiszen mi is legalább akkora felelősséggel tartozunk a vízen lévőkért és a környezetünkben történetekért. Ameddig saját épségünket nem veszélyeztetjük részt kell hogy vállaljunk a mentésben, természetesen felkészültségünk határait nem túlfeszítve.

Az április eleji eseményről további részletek

a www.yacht-magazin.hu-n

Fotók: Wayne Lambright [sfSurvey.com]





Egy újabb manőver során a felszereléseket is átrakták és az emberek felkészítették a sérültet a szállításra. A jacht a felborulás határán volt, a cockpit megtelt vízzel. A helyzet csak rosszabbodott, mivel a tankert egyre közelebb sodorta az erős szél. Gyorsan kellett cselekedni; a hordágyra fektetett sérültet azonnal átcúsztatták a mentőhajóra, amint az egy rövid időre a jacht oldalához tudott fordulni. A négy férfinak sem volt vesztegetni való ideje: nem várhattak tovább, nekik is ugraniuk kellett. A mentőhajó éppen csak elfordult, amikor az elhagyott jacht eltűnt a tanker föléje magasodó hatalmas fara alatt. Míg a sérült vitorlázót biztonságba helyezték, a mentőhajó – most már hátszéllel – St Mary's felé vette az útját. A romló körülmények között nem vállalták, hogy a helikopter vegye fel a beteget, sőt, a helikopter két embere is a hajón maradás mellett döntött. A gerincsérülés gyanúja miatt a hajó csak 15 csomós sebességgel haladt a bázisa felé, hogy a vibráció és a rázkódások ne okozzanak további sérüléseket és felesleges fájdalmat a betegnek. A mentőhajó így 21.24-kor ért a kikötőbe, ahol a várakozó mentő azonnal a reptérre indult a kimentett sérülttel, onnan pedig egy RN helikopter szállította tovább a trurói (Cornwall) Treliske kórházba.



Az összeroncsolódott jacht azonban nem süllyedt el. Néhány nappal később a part közelében bukkant fel, és bevontatták Newlyn Harbourba. Az összeroncsolódott hajóval ugyan már nem lehetett mit kezdeni, de a tulajdonosa néhány héten belül felépült. A gerincsérülés gyanúja nem igazolódott be, csonttörést sem szenvedett, csupán komoly zúzódásokat, mikor a vadul billegő jachton elvesztette az egyensúlyát és elesett.

A brit RNLI működése és tengeri baleseti statisztikái

Ilyen és ehhez hasonló, szerencsés vagy tragikus kimenetelű tengeri balesetek – ha csak a sporthajózást vesszük számításba – ezerszámra történnek évente világszerte. Elsősorban a magas élet-színvonalú országokban nagy ez a szám, a sporthajók számával arányosan. Igaz, az oktatás és az ismeretterjesztés is első osztályú, példa erre a brit Királyi Vitorlás Szövetség (RYA, Royal Yachting Association) kiválóan strukturált oktatási rendszere, vagy a Royal National Lifeboat Institution (RNLI), a Maritime and Coastguard Agency (MCA), a Royal Life Saving Society (RLSS UK) széles körű ismeretterjesztő és tájékoztató tevékenysége. (Persze, a harmadik világ országaiban is vannak tengeri balesetek szép számmal, de ezeket egyáltalán nem nevezhetjük „sportbaleseteknek”).

A brit non-profit RNLI statisztikák szerint az összes tengeri kishajós balesetek közel felét a „pleasure crafts” vagy a legénységük szenved el, ezen belül is a vitorlás hajók kétszer annyian vannak, mint a motorosok. Az ember-a-vízben balesetek statisztikája még rosszabb volt az elmúlt években, hiszen ezt a számot a strandbalesetek alaposan megnövelték. Ez a szám ijesztő! A RNLI 2002-es adatai szerint az Egyesült Királyság és Írország területén a mentőhajók legénységei átlagosan minden 68. percben szálltak vízre. A pillanatnyi információk szerint is a brit szigetek 8 zónájából négyben történt riasztás az elmúlt 24 órában. Az életmentések, a közvetlen veszélyhelyzetek elhárítása és a megelőző balesetek éves átlaga napi húszra rúgott. A feltűnő viszont az, hogy a jó idő-balesetek száma jelentősen magasabb, mint a durva időjárási körülmények között bekövetkezett eseményeké: a baleseteknek csupán 3,7 %-a esik a B°7, vagy annál erősebb szeles napokra. (Emlékeztésképpen: a hetes szél még nem vihar, csak 28-33 csomós erős szél...)

Továbbá az is elgondolkodtató, hogy a mentések 40 %-a sötétben történt. Szerencsére a legfrissebb adatok már kedvezőbb képet mutatnak, ami talán annak is betudható, hogy a brit szigetek körül jelenleg már összesen 231 bázison 327 mentőhajó áll készenlétben napi 24 órában, hogy a part menti tengerek 50 mérföldes



A Horvát Köztársaság is az IMO tagja, így a Tengeri felkutatásról és Mentésről szóló nemzetközi egyezményt (MERSAR) ratifikálta, valamint a GMDSS-rendszert is a nemzetközi előírásoknak megfelelően alkalmazza. A horvát tengeri mentéskoordináló központ Rijekában működik (MRCC Rijeka), a hatáskörébe tartozik a bel- és parti tenger (a part menti 12 tengeri mérföld széles sáv) 8 régióra osztott teljes területe, valamint a nyílt tengernek a szomszédos államokkal aláírt államközi szerződés alapján kijelölt része. Az SSR régiókban (SSR, Search and Rescue Region) a Mentési alközpontok (MRSC) a rijekai mentés központnak alárendelt szervezeti alegységek látják el a tengeri mentési feladatokat. A mentési alközpontok Pulán, Rijekában, Senjben, Zadarban, Sibenikben, Splitben, Pločén és Dubrovnikban működnek (lásd a térkép-vázlatot). A rijekai koordinálóközpont, az alközpontok és a parti rádióállomások (CRS, Coast Radio Station) – nevezetesen a Rijekaradio (9AR), Splitradio (9AS) és Dubrovnikradio (9AD) – a nemzetközileg kijelölt rövid- és középhullámú frekvenciákon, valamint a VHF-csatornákon 24 órás tengeri figyelőszolgálatot tartanak az adriai tengeri hajóforgalom biztonsága felett őrködvé. Ezek a rádióállomások egyben DSC VHF/MF monitoring szolgálatot is ellátnak. A horvát partvonalon egyedül Splitben működik NAVTEX-adó (a jele „Q”). Weatherfax (WX) adó Horvátországban nincs, a legközelebbi adó Róma-(IMB). A parti őr-ség tengeri és légi mentőegységei (RU, Rescue Unit) a kikötői hatóságokon, parti rádióállomásokon és a kijelölt ún. „monitoring” világítótornyoknál állomásoznak.

Szlovéniában (Koperben), Montenegróban és Albániában nincsenek mentőállomások, csak parti rádióállomások működnek.

sájában bármikor segítséget tudjon nyújtani a rászorulóknak. Ez a távolság jó időben kb. 2,5 óra járóföldet jelent. A flotta hajóinak mérete a 4,9 méteres felfújható csónaktól kezdve a légpárnás kishajón át a 17 méteres, ún. „all-weather” csúcsmentőhajóig terjed.

Világosan látható, hogy az ismeretterjesztésnek, felvilágosításnak, oktatásnak milyen fontos szerepe van a tengeri balesetek megelőzésében. A tudásnak, tapasztalatnak, gyakorlatnak (és az óvatosságnak) számokban kifejezhető értéke van!

Rövid kitekintés a nagyvilágba

Ausztráliában és Új-Zélandon nagy népszerűségnek örvendenek a vízi sportok, köztük is kiemelkedő hangsúlyt kap a vitorlázás.

Ausztráliában az új-dél-wales-i statisztikák az elmúlt öt év átlagában azt mutatják, hogy a tengeri balesetek kétharmad részében a kedvtelési célt szolgáló kishajók érintettek; háromszor több halálos baleset történik a part menti tengerrészen és a zárt öblökben, mint a nyílt tengeren; a leggyakoribb baleset a felborulás (31%), amelyet a vízbeesés követ 23%-kal. A hajóbalesetek leggyakoribb oka az összeütközés, a személyi sérüléssel járó és halálos kimenetelű balesetek esetében pedig a „hibás döntés vész helyzetben” és figyelmetlenség, valamint az alkoholos befolyásoltság (15%). Az esetek jelentős része a nyári csúcsezszonban következett be, szinte kizárólag férfiak voltak az áldozatok, akiknek 90%-a nem viselt mentőmellényt. Megdőböntő az arány az emberi mulasztásokból és a környezeti kockázatokból (rossz időjárás, navigációra veszélyes területek) eredő balesetek között: 5:1 arányban az emberi felelőtlenség viszi a pálmát.

Új-Zélandon a tengeri balesetek elemzésekor két fő problémakört találtak: 1. a biztonsági felszerelések hiánya – vagy hiányoztak a hajóról az előírt felszerelések, vagy nem, illetve nem megfelelően használták őket a sürgősségi helyzetben; 2. a sporthajósok hiányos felkészültsége – az időjárási körülmények téves megítélése, a hajó

képességeinek túlértékelése szélsőséges időjárási körülmények között és helytelen döntés vészhelyzetben. A legtöbb halálos baleset a 8 méternél rövidebb hajók legénységét éri.

Az Egyesült Államok partiőrsége (USCG) elmúlt öt éves statisztikája alapján az ismert jachtbalesetek száma meghaladta a negyvenezret; ezek majd tizede halálos kimenetelű volt, több mint 22 ezren szenvedtek személyi sérüléseket, és az anyagi kár meghaladta a 142 millió dollárt.

A WORLD TOP 13 „slágerlistát” az alábbi baleseti típusok alkotják; a dőlő betűsek felelősek a halálos szerencsétlenségek 90%-áért:

1. Összeütközés másik hajóval
2. Összeütközés fix parti vagy vízi műtárggyal
3. Felborulás
4. Egyéb – ismeretlen eredetű – balesetek
5. Vízbeesés a hajóról
6. Zátanyra futás
7. Hajótűz (üzemanyag égésével)
8. Összeütközés úszó tárggyal
9. Hajó elárasztása
10. Elsüllyedés
11. Hajótest vagy a propeller sérülése
12. Hajón történt, személyi sérüléssel járó baleset
13. Hajótűz vagy robbanás (nem üzemanyag eredetű tűz)

A világon mindenütt a tengeri mentőszolgálatok az IMO (Nemzetközi Tengerészeti Szervezet) által előírt mentési és felkutatási szolgálatok fejlesztése és magas színvonalra emelése mellett egyre inkább a megelőzésre fektetik a hangsúlyt. A megelőzés alapja az, hogy a hajótulajdonosokat, a bérhajókkal túrázó amatőröket és a strandokon vízi sportokat űző, veszélyeztetett embereket ingyenes ismeretterjesztő, felvilágosító és tájékoztató kiadványokkal, élő bemutatókkal és tanfolyamokkal felkészítsek arra, hogy felismerjék és elkerüljék a rájuk leselkedő tengeri veszélyeket (itt elsősorban nem a narválra és az óriás polipra gondolnak...). Ezt a feladatot a parti őrségek, a nemzeti tengeri biztonsági hivatalok (Ausztráliában pl. a kormány irányítása alatt álló Australian Maritime Safety Authority) és nonprofit szervezetek (pl. az RNLI Angliában) látják el. Az utóbbi időben az internet rohamos terjedése jelentősen növelte ennek a munkának a hatékonyságát, de ez nem csökkenti a gyakorlati felkészülés fontosságát.





A VÍZIMENTŐK BALATONI SZAKSZOLGÁLATA

Az egyesületi keretek között működő szervezet 1999-ben alakult. Céljaul a balatoni vízimentést, a biztonságos fürdözést és a környezet védelmét tűzte ki. Saját diszpécserközpontja, és a Balatrönk URH rádiós rendszer előnyeit kihasználva 0–24 órás ügyeletet tart a Balaton teljes területén, összhangban a Vízirendészet, az Országos Mentőszolgálat és a Katasztrófavédelem egységeivel. A strandi vízimentők mint őrsemek vállalják a legfontosabb szerepet. Strandnyitástól strandzárásig figyelik a vizet, a fürdőzőket, vízi sporteszközöket. Egészségügyi képzettségük és folyamatos rádiókapcsolatuk van a központon keresztül a mentőhajókkal és a búvárszolgálattal.

A vízimentő munkaköre a strandi bejárók, hullámtörő kövek tisztántartásától a mentőcsónak használatán keresztül igen széles skálán mozog.

A 2004-es nyári szezonban a Vízimentők Balatoni Szakszolgálat 44 északi és déli parti strandon, illetve 5 saját és 8 közreműködő partnerszervezet által üzemeltetett mentőhajóval teljesített szolgálatot. A napi munka koordinálását a társszervezetek, a strandok és rendvédelmi szervek között idén is a Zánka Központ végezte, főszezonban két fővel, egész évben 0–24 órában.

Összesen 171 regisztrált esetben történt riasztás, ami 122 főt érintett. Ebből 101 esetben mentőhajókat riasztottak, 70 esetben olyan strandi baleset történt, ami egyéb intézkedést vont maga után. 6 esetben a búvárszolgálatot kellett a helyszínre vezényelni, 14-szer az eset súlyossága miatt a bajbajutottat az Országos Mentőszolgálat vette át, a többi ügyben a Vízimentők Balatoni Szakszolgálatának kollégái, búvárai, illetve az idén is a köteléket erősítő orvosok oldották meg a feladatot. A rádiós rendszer segítségével közvetlen a kapcsolat az Országos Meteorológiai Szolgálat síófoki telephelyén lévő obszervatóriumával.

A mentőhajós kivonulások a viharjelzés függvényében a következő képen alakultak: a teljes riasztási szám 24,5%-nál a viharjelző rendszer alapon volt, 27,3%-nál I. fokot, míg 48,3%-nál II. fokot mutatott. A strandi eseményeknél: 53,6%-ban alapon volt a jelző rendszer, 35,7%-ban I. fok, illetve 10,7 %-ban II. fokot jelzett a rendszer.

ifj. Bagyó Sándor, elnök

Tengeri balesetek fajtái, mentési eljárások.

Mit ír a MERSAR és SOLAS?

A tengeri mentőszolgálatok több kategóriába sorolják a baleseteket: parti vagy strandon elszenvedett sportbaleset, partközeli baleset, nyílttengeri baleset és óceáni baleset. Nyilvánvalóan a strandon bekövetkezett balesetek a vízi sporteszközök (windsurf, kajak, vízibicikli stb.) használatával kapcsolatosak, valamint a fürdőzők elővigyázatlanságából erednek – az okok között leggyakrabban az erős hullámmzás, áramlás vagy az épített tereptárgyak óvatlan használata szerepelnek. Cápatámadás csak ritka helyeken jelent kockázatot. Az ilyen balesetek megelőzése és a mentés a strand vízimentőinek feladata.

A partközeli balesetek a csónakokra, kishajókra, dingikre, és néhány órás, maximum egynapos, kisebb kirándulásokra induló vasárnapi hajósokra, horgászokra és amatőr búvárokra nézve jelentenek kockázatot. A mentés akár kisebb fel-fűjható mentőcsónakokkal megoldható.

A nyílttengeri havariák közé azok az esetek tartoznak, amelyek a parttól olyan távolságon belül történnek, hogy a mentéshez légi járművek, helikopterek és parti bázisú mentőegységek a segítségnyújtásban rendelkezésre állhatnak.

Az óceáni balesetek, amelyeknél nagy hatósugarú hajók és légi járművek állnak rendelkezésre a segítségnyújtáshoz, azonban a távoli óceáni körzetekben csak hajókkal érhetők el, vagy csak a közeli hajóforgalomtól lehet segítséget remélni.

A tengeri felkutatás és mentés alapszabályaival a „Kereskedelmi Tengeri Hajók Felkutatási és Mentési Kézikönyve” (MERSAR, Merchant Ship Search and Rescue Manual) 1987. évi IMO kiadványa foglalkozik. A kézikönyv útmutatóként szolgál mindazoknak, akik vészhelyzetbe kerülnek a tengeren, és esetleg mások segítségére szorulnak, illetve azok számára, akik képesek saját maguk ilyen segélynyújtásra. Az IMO ajánlása alapján a tengerparti államok a hajók bizton-



ságának növelése érdekében szervezett és hatékony felkutatási és mentési rendszereket állítottak fel. A felkutatási és mentési műveletek hatékony végrehajtása alapvetően megköveteli az érintett szervezetek és egységek (légi és vízi járművek és a parti bázisú életmentő létesítmények) közötti együttműködést. A mentési feladatokat rendszerint olyan parti szolgálati helyek látják el, amelyeket meghatározott körzetekben a felkutatás és mentés összehangolására létesítettek. Ezeket a szervezeti egységeket Mentés Koordináló Központnak (RCC), Mentési Alközpontnak (RSC), a kijelölt területeket pedig Felkutatási és Mentési Körzeteknek (SRR) nevezik. A körzetekben különleges hajók és légi járművek (SRU, RU – felkutató és mentőegységek) állnak rendelkezésre. Alkalmazhatják a haditengerészet és a parti őrség (Coast Guard) hajóit is. Mikor a balesetek nagyon távoli óceáni körzetekben következnek be, a SAR légi járművek nem minden esetben képesek a műveletben részt venni, mert a nagy óceáni távolságok miatt a baleset helyszíne hatókörzetükön kívül eshet (példa az 1996/97-es Vendée Globe földkerülő versenyen Tony Bullimore, Thierry Dubois és Raphaël Dinelli esete). A tengeri körzetek többségében rendszerint a tengeri kereskedelmi hajók is képesek a műveletekben közreműködni. Ezzel összefüggésben a Parti Rádióállomások (CRS) szerepe különösen fontos, mivel ezek szoros kapcsolatban állnak a parti bázisú felkutatási és mentési hatóságokkal. A felkutatások sikerében jelentős előrelépést jelentettek a műholdas rendszerek, az INMARSAT és a COSPAS-SARSAT, valamint a GMDSS-rendszer 1999-es bevezetése, amely a leghatékonyabb rádiókommunikációs eszközök világméretű egységes rendszerét hozta létre.

A MERSAR útmutatást ad, milyen mentési eljárásokat kell alkalmazni vízi és légi mentés, valamint a manőverképtelen (árboctörött, géphavariás, kormányképtelen), a felborult vagy elárasztott hajó, a mentőtutajban sodródó túlélők, illetve a tengerbe esett ember(ek) felkutatása esetén.

2003 júniusában (2006. július 1-jei hatályba lépéssel) új szabályokat fogadott el az IMO a SOLAS (Safety of Life at Sea, Az Élet Biztonsága

a Tengeren Nemzetközi Egyezmény) keretén belül, melyek a sporthajósokat is közvetlenül érintik (bár a SOLAS elsősorban a nagy kereskedelmi hajókra vonatkozik, de az alapvető szabályok minden tengeri hajóra és azok személyzetére kötelező érvényűek). Ezek a szabályok az Egyezmény V. fejezetének részét képezik. A SOLAS szabályok figyelmen kívül hagyása egy tengeri baleset során komoly következményeket vonhat maga után.

A SOLAS 34. szabálya (amely a biztonságos hajózásról és a veszélyes helyzetek megelőzéséről, elkerüléséről szól) szerint a tengeren járó hajónak írásbeli útvonaltervet kell készítenie, melyben a hajóutat befolyásoló minden tényezőt figyelembe kell venni.

A SOLAS V. új, 24. függelékében külön rendelkezik a kishajókról és a kedvtelési célú, valamint a sporthajókról a 34. szabályban meghatározott útvonalterv tekintetében. Előzetes terv elkészítését a kishajókon is kötelezővé teszi, de azt nem szükséges feltétlenül leírni. Az útvonalterv meghatározásakor a hajó vezetőjének az alábbi szempontokat kell szem előtt tartania:

- **időjárás:** indulás előtt a hajó vezetője tanulmányozza át a legfrissebb időjárás-jelentést és -előrejelzést, továbbá az út során a rendelkezésre álló eszközökkel (VHF R/T, rövidhullámú rádió, NAVTEX, stb.) rendszeresen kövesse figyelemmel a jelentéseket.

- **árapály:** rendelkezzen a tervezett útvonalra és időszakra érvényes árapálytáblázatokkal, és folyamatosan ellenőrizze az érintett területeken az adott időpontban beálló vízszint-változásokat és árapályáramlásokat.

- **a hajó CE osztályozása és felszereltsége:** vegye tekintetbe, hogy a hajója milyen CE besorolással rendelkezik, és milyen biztonsági eszközökkel, valamint készletekkel van ellátva.

- **hajózási veszélyforrások:** legyen tisztában a hajózást és a navigációt érintő veszélyekkel, rendelkezzen a megfelelő napra kész tengeri térképekkel, hajózási útmutatókkal és almanachokkal.

- **váratlan események:** mindig legyen felkészülve arra, hogy előre nem látható események bekövetkezésekor milyen lehetőségei vannak az útvonal megváltoztatására. Jelölje meg azokat a helyeket, ahol menedéket talál az időjárási körülmények rosszabbodása vagy egy véletlen baleset bekövetkezése esetén. Ne feledje, hogy a GPS-készülék meghibásodhat, ezért ne bízson benne feltétel nélkül. Legyen képes arra, hogy a hagyományos módszerekkel is biztonságosan tudjon navigálni.

- **parti háttér:** legyen gondja arra, hogy az indulási kikötőben ismerjék az útvonaltervét, és tartsák vele a kapcsolatot az út során. (Angliában ezt a célt szolgálja a „Parti őrség önkéntes azonosító rendszere” [CG66] néven közismert ingyenes szolgáltatás.)

Mobiltelefonok alkalmazása tengeri vészhelyzetben

A mobiltelefonokat rendszeresen és széles körben használjuk a tengeren is a szokásos napi kapcsolataink fenntartása érdekében, hiszen a parti sávban is találunk elegendő térerőt. Azonban tudni kell, hogy a mobiltelefon nem helyettesítheti a VHF rádiót, különösen nem vészhelyzetben. A tengeri rádiók ún. műsorszóró (broadcast) üzemmódban dolgoznak, azaz a rádió típusától és teljesítményétől függően kisebb-nagyobb körzetben minden hajó veszi a vészfrekvencián leadott hívásokat, ezzel szemben a mobil telefon csak egy meghatározott partnerrel veszi fel a kapcsolatot. A mentőszolgálatok nincsenek a mobiltelefonok frekvenciasávjában kalibrált rádióiránymérővel felszerelve, hogy azok rádióiránylatát képesek legyenek be mérni. Ugyanakkor a mobiltelefon a rádiókörzetten kívül nem használható, a telepek egy idő után kimerülhetnek, és nem vízállóak.

YM

