

## ANALIZA WYPADKÓW UTRATY JACHTÓW MORSKICH W OKRESIE POWOJENNYM

Niniejszy referat analizuje wypadki utraty jachtów w szerokim znaczeniu tego słowa. Są tu zatem jachty, które zginęły i nic lub prawie nic nie wiemy co się z nimi stało. Następnie jachty, które zatonięły - chociaż niektóre zostały potem wydobyte i część z nich pływa do dziś. Kolejno jednostki bardzo poważnie uszkodzone, których naprawa okazała się nieopłacalna i wreszcie porzucone, czasem bez poważniejszych uszkodzeń.

Znajdują się tu wyłącznie jachty, które uprawiały samodzielną żeglugę po wodach morskich jak również brały udział w regatach. W tym ostatnim przypadku nie uwzględniono małych łodzi mieczowych, których co najmniej kilka powiększyłoby ten rejestr.

Wśród wymienionych popniżej znajdują się dwa, które w czasie wypadku nie nosiły bandery sportowej.

3.08.48	"Poświst", wywrotka, porzuc.
31.10.53	"El-Hakim", zderzenie, zaton.
31.10.53	"Komsomolec", zderzenie, zaton.
27.09.59	"Wopista", mielizna, rozbicie
24.07.60	"Santa Maria", mielizna, rozbicie
18.09.61	"Gad", rozbicie o budowlę
12.09.62	"Cassiopea", wywrotka, zaton.
19.09.62	"Witez II", mielizna, rozbicie
24.07.65	"Delfin", wywrotka, zaton.
1.11.65	"Wielkopolska", porzucenie
24.09.66	"Cefeusz", rozbicie o budowlę
23.09.68	"Kismet", zderzenie, nieopł. naprawy
18.12.69	"Polonia", zaginięcie
9.07.70	"Misia II", zderzenie, zaton.
28.10.70	"Atol", rozbicie o budowlę
24.05.71	"Pampero", wywrotka, zaton.
29.09.73	"West", mielizna, rozbicie
16.09.75	"Janosik", zatonięcie
4.10.75	"Komar", mielizna, rozbicie

17.08.76	"Otago", mielizna, rozbicie
15.10.76	"I. Pieńkawa", porzucenie
15.10.76	"Centaur", rozbicie o budowlę
9.09.77	"Kryl", wywrotka, zaton.
4.06.80	"Tavaa", rozbicie o budowlę
29.11.80	"Raczyński", porzucenie
7.09.81	"Spaniel", wywrotka, zaton.
12.12.81	"Zew Morza", wywrotka, zaton.
2.09.83	"Carmen", wywrotka, zaton.
15.09.83	"Almatur II", wywrotka, rozbicie
25.09.83	"Polaris", wywrotka, zaton.
12.08.84	"Euros", mielizna, rozbicie
22.04.85	"Zyndram", zatonięcie
19.07.85	"Barbórka", mielizna, rozbicie
29.04.87	"Telemach", mielizna, rozbicie
20.12.87	"Dar Przemysła", mielizna, rozbicie

Rodzaje wypadków jachtów, które zostały utracone można porównać ze statystyką dotyczącą statków morskich. Wg M. N. Aleksandrowa „Bezопасnost' челowieка в морье” udział poszczególnych grup awarii w latach 1975-79 wyniósł w procentach:

- utrata stateczności - 38,9%
- wejście na mieliznę - 33,1%
- pożary i wybuchy - 17,7%
- zderzenia - 10,3%.

Ze względu na specyfikę żeglarstwa amatorskiego wyróżniono nieco inne grupy, które dla polskich jachtów w omawianym okresie przedstawiają się, jak następuje:

- uszkodzenie sztormowe, w tym wywrotka - 31,4%
- wejście na mieliznę - 22,9%
- uderzenie o budowlę hydrotechniczną - 20,0%
- inne - 20,0%
- nie ustalone - 5,7%.

Najliczniejsza grupa bywa określana krócej jako wywrotka. Opierając się o szczegółowe dane z Fastnet Race Inquiry Report uzyskujemy potwierdzenie, że najbardziej podatne są na nią jachty małe. Efektem jej może być po prostu zatonięcie, ale również poważne uszkodzenie kadłuba i takielunku oraz spustoszenia wnętrza.

Najważniejszym bodaj pytaniem przy każdym wypadku jest „dlaczego?”. Prawie we wszystkich omawianych wypadkach o przyczynie orzekła Izba Morska. Niestety, tu interpretacja nawet orzeczenia Izby nie jest sprawą prostą. Można najwyższej przyjąć za Izbą przyczynę główną - innych, jakby ubocznych, zawsze znajdzie się więcej i ustalenie ich hierarchii jest praktycznie niemożliwe. Następną sprawą są wątpliwości, które się miewa rozgraniczając



takie np. podstawowe hasła jak: wadliwa nawigacja własna, podjęcie nadmiernego ryzyka i braki w kwalifikacjach. Albo drugi zestaw: warunki hydrometeorologiczne i stan zdrowia (w tym choroba morska).

Tak więc określenie przyczyn nie może być doskonałe, a w każdym razie niemożliwe jest ich ostre rozgraniczenie.

Na pierwszym miejscu plasuje się wadliwa nawigacja własna, w tym podjęcie nadmiernego ryzyka. Jeżeli dodamy do tego wadliwą nawigację wynikającą z braku kwalifikacji oraz nadużycia alkoholu będziemy mieli przyczynę bezwzględnej większości wypadków. Mieści się tu wszystko - lekkomyślny wybór kotwicowiska, brak wyobraźni już przy wyjściu z portu, ale również ulegnięcie silniejszemu przeciwnikowi po ciężkiej walce, na skutek popełnienia błędu, którego można było uniknąć. Osobnym aspektem jest wyczerpanie sztormem i zimnem, kiedy reakcje są zwolnione, a jedynym celem „nawigacji” staje się zakończenie tak nieprzyjemnej żeglugi. Wiąże się z tym najczęściej porzucenie jachtu w morzu albo podjęcie desperackiej próby wejścia do portu.

Kolejna pod względem częstotliwości przyczyna to warunki hydrometeorologiczne. Są one w każdym wypadku istotne, w niektórych jednak wysuwa się je na plan pierwszy i jest to grupa podobnie jak poprzednia niejednorodna.

Pod tym hasłem znajdują się trzy jachty, które znalazły się w śmiertelnej pułapce jaką stał się niebezpieczny port. Pod tym hasłem również mieszczą się trzy jachty ewidentnie regatowe. Oczywiście inaczej wyglądały te warunki w przypadku Starów "Cassiopea" i "Delfin", inaczej w przypadku Solinga "Pampero", który samotnie trenował. Przy tym ostatnim zawiodła konstrukcja wystawiona na nadmierny stres - i tu można by mówić również o podjęciu nadmiernego ryzyka, podobnie jak w przypadku kolejnych jachtów regatowych - „Carmen” i „Almatura”.

Najważniejsze okoliczności wypadku można ustalić stosunkowo łatwo. Miejsce - jest to z przyczyn oczywistych najczęściej Bałtyk. Tu zginęły 22 z przedstawionej listy, wypada zatem zająć się tym akwenem szczegółowo. Było tu 5 wypadków uderzenia w budowlę hydrotechniczną, wiążące się z postojem w porcie lub ryzykownymi bądź nieudolnymi manewrami, do tego trzeba dodać 4 wejścia na mieliznę skończone rozbiciem jachtu na elementach budowli hydrotechnicznych, bądź umocnień brzegowych.

Najniebezpieczniejszym miejscem na tym morzu okazują się Górki Zach. (4 jachty). Ile ich siedziało na mieliznie wchodząc lub wychodząc - gdy ryzyko najgorszego przeszło o włos, nikt już chyba nie policzy. Taki to port jachtowy ma morską stolicą Polski.

Analizując sytuację jachtu przy proponowanym wyróżnieniu - port, kotwicowisko, reda (podejście, wyjście), kanał, wody osłonięte i morze otwarte, na pierwszym miejscu plasuje się reda i związane z tym miejscem poczynania mające na celu wejście do portu. Wchodząc, a ściślej chcąc wejść do portu utracono 7 jachtów, jeden nie zdołał go opuścić - razem 8. Dochodzi

kolejny, który daleko nie odplynął, dogoniony przez szybszą jednostkę, która również wyszła z portu. W każdym przypadku załoga była w znacznym stopniu świadoma co się dzieje i gotowa do podjęcia różnych działań. Niestety, były to zawsze ojczyste porty.

Co się tyczy kotwicowisk lub wypadków gdzie kotwiczenie nastąpiło już w chwili zagrozenia, to wszystkie 3 miały miejsce na wodach egzotycznych, w sąsiedztwie skalistych wybrzeży.

Inne określenia to morze otwarte i osłonięte. Tu podziały powinny wynikać ze stanu morza i możliwości schronienia i są na pewno nie zawsze ostre. Bez wątplenia na morzu otwartym utracone zostały: „Wielkopolska”, „Janosik”, „Pieńkawa”, „Raczyński”, „Zew Morza”, „Carmen”, „Polaris”, „Zyndram”. Co do innych należałoby się zastanowić, w jakim związku ze stanem morza pozostają przyczyny wypadku.

I na końcu pora roku. Wzięto pod uwagę 26 jachtów utraconych w żegludze małej i bałtyckiej, gdzie określenie pory roku (zimnej lub ciepłej) jest sprawą daty, na którą wystarczy rzucić okiem. Przyjęta przez autora w innym referacie sprzed paru lat granica 15 września dzieli te wypadki na połowę. Znaczy to, że w końcówce sezonu, kiedy żeglują mało kto i na krótszą metę, utracono tyle samo jachtów co przez całą wiosnę i lato.

**ŻAGLIE**   
**MAGAZYN SPORTÓW WODNYCH**

*fachowy, niezależny i aktualny  
miesięcznik każdego żeglarza*

**KAŻDY NUMER ZAWIERA  
BLANKIET PRENUMERACYJNY**