

GDYNIA

11 KWIETNIA 2015



KONFERENCJA

OD SZKOLENIA DO BEZPIECZNEGO ŻEGLOWANIA

**Bogdan Matowski**

## **Analiza przyczyn wypadków jachtowych na przykładzie wydarzeń ostatniej dekady**

Porozumienie, w którym miałem skromny udział, tzw. notatka słujska z 1991 r. otworzyło możliwość żeglowania przez sterników jachtowych i morskich poza zakłętą krąg Zatoki Gdańskiej. Dzisiaj zwolnienie z obowiązku posiadania uprawnień do prowadzenia jachtów o długości do 7,5 metra szeroko otwiera bramę i powoduje, że więcej żeglarzy wyrusza na morze. Ale czy wszyscy są świadomi realnych zagrożeń?

Żeglarstwo morskie jest nierozzerwalnie związane z ryzykiem, które winno mieścić się zawsze w rozsądnych granicach. Każdorazowa decyzja o wyjściu w morze winna uwzględniać w szczególności takie aktualne czynniki i warunki mające wpływ na bezpieczeństwo załogi i jachtu, jak jego stan techniczny i wyposażenie, warunki hydrometeorologiczne – aktualne i przewidywane – trasę rejsu, wiek i poziom wyszkolenia załogi, i w końcu doświadczenie żeglarskie samego kapitana.

Na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat w sposób zdecydowany zmienił się model polskiego żeglarstwa morskiego. Radykalne obniżenie wymogów uprawnień (stopni) żeglarskich, odejście od nadzoru technicznego nad jachtami nie sprzyja poprawie bezpieczeństwa żeglugi. Na większości jachtów jedyną osobą posiadającą kwalifikacje jest prowadzący. W mediach bardzo często żeglowanie po morzu jest przedstawiane jako „proste i łatwe”. Wzrost popularności „turystyki” żeglarskiej i dominująca konsumencka filozofia „płacę i wymagam” powoduje wywieranie presji na prowadzącego czy armatora jachtu. „Nowi żeglarze” oczekują, że wszystko zawsze pójdzie zgodnie z planem, a jeśli nie, to natychmiast „wysiadamy”, ale morze nie akceptuje takiej postawy! Taka właśnie postawa załóg spowodowała tragedię jachtów *Rzeszowiak*, *Portowiec Gdański* czy *Nashachata*.

Między bajki należy włożyć często głośzoną tezę, że jachty obcokrajowców mają skromne wyposażenie, a ich załogi żadnych umiejętności czy kwalifikacji. Wielu z nich posiada udokumentowane kwalifikacje, mimo że nie są formalnie wymagane. Sławna Ellen MacArthur, w wieku 18 lat uzyskała patent Yachtmaster Offshore otrzymując na egzaminie najwyższe z możliwych ocen z teorii i praktyki! W Polsce tak jak kierowcami jesteśmy najczęściej w pierwszym pokoleniu, podobnie jest z żeglowaniem, mała praktyka, pływa się przeciętnie raz na

kilka lat po tygodniu i w dobrych warunkach. Właściciel jachtu w Zachodniej Europie spędza na jego pokładzie każdego roku co najmniej 3 miesiące, żeglując w każdy weekend. Nie mamy dużej tradycji, a lata ograniczeń zrobiły swoje. W rezultacie nie najlepiej jest z wiedzą i umiejętnościami, tak naprawdę jesteśmy niedzielnymi kierowcami na wodzie. Wielu uznaje, że wiedza raz zdobyta na podstawowym kursie wystarcza na zawsze, nie ma potrzeby uczyć się więcej. Po co poznawać klasyczną nawigację, GPS załatwia całą sprawę, minimum wiedzy o meteorologii też jest zbędne. Według tych poglądów świadectwo radiotelefonisty jest zbędne, no może w Chorwacji, bo tam jest skrupulatnie kontrolowane, zresztą telefon komórkowy wystarczy. Kurs radarowy to wymysł biurokratów, przecież od dziecka obcujemy z telewizorem. A potem okazuje się, że można mieć 3 odbiorniki GPS i wylądować na skałach!

Na przestrzeni ostatnich 10 lat na morzu zginęło sporo żeglarzy i zatono kilkanaście jachtów, np. w 2007 roku 5, między innymi *Portowiec Gdańsk*, *Blue Dream*, *Bloom*, w 2008 r. *Bona*, *Terra* i *Ilma*, w 2009 r. *Nmea* i *Mariolka*, w 2010 *Nashachata* i w 2014 r. co najmniej 2. Na podstawie analizy wypadków w żeglarstwie morskim w minionej dekadzie autor pragnie zwrócić uwagę na podstawowe i niezmiennie zasady, jakie obowiązują w żegludze po morzu. Wypadki są najczęściej spowodowane wystąpieniem równocześnie co najmniej 2 niżej przedstawionych czynników.

## Warunki hydrometeorologiczne

Wiele wypadków spowodowanych jest wyjściem w morze, mimo prognoz przewidujących silne wiatry. Wyjście w morze bez znajomości aktualnej prognozy pogody lub jej lekceważenie jest igraniem z losem. Najlepszą metodą przetrwania sztormu jest założenie podwójnych cum i dodatkowych odbijaczy w bezpiecznym porcie. Brak elementarnej wiedzy z meteorologii oraz zasad żeglowania w trudnych warunkach zaowocował prawdziwym kataklizmem na Mazurach w 2007 roku, kiedy to wywróciło się kilkadziesiąt jachtów i zginęło kilkanaście osób. Każdego roku wiele polskich jachtów ma poważne kłopoty spowodowane wyjściem w morze w sytuacji, kiedy już wieje a prognozy zapowiadają sztorm. Doszło do kompromitujących przypadków porzucenia w sztormach sprawnych jachtów - *Hetmana*, *Rzeszowiaka*, *Kmicica*, *Blooma* czy *Marii S*, które bez załóg całkiem dobrze sobie radziły!

Niechlubną listę wypadków ostatniej dekady rozpoczyna *Rzeszowiak*, który wychodzi z Lipawy 8 sierpnia 2005 r., mimo ostrzeżenia przed silnym sztormem. Panika, jaka zapanowała na jachcie w momencie nadejścia silnego wiatru pozbawia kapitana zdolności do racjonalnej oceny sytuacji. Na jachcie żeglującym po Środkowym Bałtyku rozważano: „osadzenie jachtu na piaszczystej mieliźnie”! Stres wywołany trudnymi warunkami hydrometeorologicznymi powoduje pochopne wezwanie pomocy przez w pełni sprawny jacht. Efektem jest pełna dramatyzmu akcja ratownicza, porzucenie jachtu i śmierć kapitana.

W czerwcu 2007 roku *Bloom*, jacht typu Carter 30 wychodzi z Farosundu do Gdyni, mimo prognozy ostrzegającej przed sztormem o sile 8-10, w porywach do 11 stopni B. Sternik a zarazem właściciel jachtu, z pełną świadomością wyszedł w morze, ponieważ chciał sprawdzić samoster w jak najcięższych warunkach: „tym lepiej im silniejszy był wiatr”. Efektem testowania samosteru było porzucenie na morzu sprawnego jachtu, który wg prowadzącego: „mocno nabiera wodę i utrzyma się na powierzchni 2-3 godziny”. Porzucony jacht zdryfował na Mierzeję Kurońską.

Innym wzorcowym przykładem lekceważenia nie tylko prognozy o sztormie 7-9 stopni B., ale i aktualnych warunków hydrometeorologicznych, tj. silnego wiatru jest wyjście na Zatokę Gdańską dziewięciometrowego *Wezyra* w sierpniu 2008 roku. Finałem kilkunastogodzinnej żeglugi jest powrót na holu ratownika do Gdyni.

W czerwcu 2009 roku nadawane od kilku dni prognozy pogody podają: „Ostrzeżenie przed silnym sztormem, wiatr o sile 9, okresami 10 do 11 B”. Od rana 12 czerwca, wiatromierz w Kapitanacie Portu Łeba wskazuje wiatr SW o sile 7-8 B. Pomimo takich warunków, w południe z mariny w Łebie wychodzi w morze otwartopokładowa mieczówka klasy Omega *Pol-25*. Do żeglującej pod osłoną falochronów dochodzą podmuchy sztormu, a załoga ma trudności w kontrolowaniu idącej prawie pełnym wiatrem łodzi. Po minięciu głowicy krótszego Wschodniego Falochronu pojawia się silny przybój i omega momentalnie wywraca się łamiąc maszt. Jacht dryfuje w sztormowe morze. Dwóch żeglarzy życie zawdzięcza wyłącznie błyskawicznej reakcji ratowników BSR z Łeby, którzy w ciągu 9 minut od powiadomienia zwodowali swoją *R-24* i ruszyli na pomoc. We wrześniu tego samego roku kolejny jacht mieczowy usiłuje wyjść z Łeby w morze przy sile wiatru 7-8 stopni B. Rejs kończy się tak samo jak wspomniany *Pol-25*.

Mimo prognozy ostrzegającej przed wiatrem o sile 6-7 w porywach 8 stopni B., *Maria*, mierzący 10 metrów długości jacht, opuszcza wieczorem 22 lipca 2011 roku Kołobrzeg. Po kilku godzinach żeglugi, kiedy siła wiatru wzrosła do 6 stopni B. pojawiają się problemy ze sterem. Efektem jest wzywaniem pomocy, chaotyczna akcja ratownicza i holowania, a w rezultacie końcowym porzucenie jachtu, który zaginął.

Podane wyżej przykłady pochodzą z długiej listy liczącej kilkadziesiąt podobnych przypadków, jakie wydarzyły się w ostatnich latach. Być może źródła lekceważenia prognoz pogody tkwią w śródlądowych korzeniach wielu nowych żeglarzy. Mazurscy żeglarze podobnie jak myśliwi i wędkarze, którzy mnożą swoje sukcesy, z reguły podwajają siłę wiatru. Przyzwyczajeni do opowieści o 8-10 stopniach B. na Mazurach, czy do umiarkowanych podmuchów w Chorwacji lekceważą prognozy, które przewidują silne wiatry na Bałtyku.

Dzisiaj w dobie internetu i telefonów komórkowych dostęp do prognoz morskich jest praktycznie nieograniczony. Wychodząc nawet na kilka godzin zawsze należy sprawdzić prognozę, a podczas żeglugi odbierać kolejne i stale obserwować zmiany. Obserwacja wskazań barometru i zmieniającego się wyglądu nieba z reguły pozwoli dostrzec nadchodzący szkwał z wyprzedzeniem, który umożliwi redukcję ozagłowania.

## Żeglowanie

Ilu żeglarzy tyle metod, a przecież teoria żeglowania wyjaśnia wiele. Dyskusje czy tylko na samym fokku lub tylko na grocie, przypominają satyryczne programy profesora mniemanologii stosowanej Jana Stanisławskiego o wyższości Świąt Wielkiej Nocy nad Świątami Bożego Narodzenia. Jeszcze kilkanaście lat temu, na Mazurach w trudniejszych warunkach żeglowano wyłącznie na grocie. Jak wiatr się nasilał, zrzucano kłopotliwego w obsłudze fokka (trudności ze zrzuceniem, sklarowaniem i aż dwa szoty) pozostając na grocie. Teraz moda się zmieniła i w dół idzie grot, a żegluje się na wygodnym w przypadku posiadania rolera fokku, który można zrefować z kokpitu.

Typowy słup jest tak zaprojektowany, że zrównoważenie i tym samym optymalną sprawność osiąga żeglując jednocześnie na fokku i grocie. Jak od każdej reguły są wyjątki. Na pełnych kursach przy silnym wietrze fok źle pracuje w cieniu grotu i zdecydowanie spokojniej żegluje się na samym fokku, ponadto zmniejsza się ryzyko niekontrolowanego zwrotu przez rufę i przerzucenie bomu grotu. W żegludze na wiatr w trudnych warunkach dobre efekty daje zrefowany i wybrany na „blachę” grot oraz silnik. Grot stabilizuje, zmniejsza kołysanie poprzeczne i tym samym poprawia sprawność napędu mechanicznego, a jacht idzie zdecydowanie ostrzej do wiatru. Dlatego jeszcze do niedawna skandynawscy rybacy nosili żagle na swoich kutrach i tak pływali. Ale w typowych warunkach zawsze żeglujemy na obydwu żaglach. Kiedy wzrasta siła wiatru, najpierw zmieniamy genę na fokka lub rolujemy, a następnie refujemy grotu. Nisko położony lik dolny genu narażony jest na rozdarcie od uderzeń wchodzącej od nawietrznej fali. Również przy gwałtownym głębokim przechyle na fali, dolna część genu może wejść do wody i pod jej naporem zostaje rozdarta. Genua

czy duży fok uszyty jest z tkaniny o mniejszej gramaturze i jest słabszy od grota. Proporcjonalnie zmniejszenie powierzchni obydwu żagli, pozwala na zachowanie właściwego zrównoważenia i ułatwia sterowanie. Na samym fok dobrze się odpada od wiatru i żeglują pełnymi kursami, ale zrefowany na rolerze fok ma zdecydowanie mniejszą sprawność. Zrównoważenia oraz zjawiska nawietrzności i zawietrzności nie da się oszukać, a bejdwind czy halsowanie przy dużej fali na samym fok jest nieefektywne. Jak tragicznie może się skończyć żeglowanie wyłącznie na fok świadczą losy dwóch jachtów w tym samym miejscu, w podobnych okolicznościach i warunkach meteorologicznych. W kwietniu 1980 roku *Tavva* mierzący 7,25 metrów jacht balastowy typu Nefryt, przy wietrze z NW o sile 6 B uderzył w falochron Portu Północnego, a następnie wskutek uderzeń doznał przebicia poszycia i zatonął. Idący wyłącznie na fok jacht przy dociskającym wietrze nie był w stanie odejść od zawietrznego falochronu, Izba Morska orzekła, że sternik „spowodował częściową utratę zdolności manewrowej jachtu, zmniejszając w sposób nieprawidłowy powierzchnie ożaglowania (zrzućenie grota przy pozostawieniu genui)”. Historia się powtarza, w lipcu 2008 roku *Ilma*, mieczowy, kabinowy jacht typu MAK 666 żeglował z dwuosobową załogą do Gdańska. Jacht szedł na fok i silniku, a na zatoce wiatr N o sile 6 B i stan morza 4. Na wysokości głowicy Falochronu Wyspowego Portu Północnego skończyło się paliwo i zgasł silnik. W warunkach sporej fali przybojowej i silnego wiatru żeglująca wyłącznie na fok *Ilma* nie była zdolna do efektywnej żeglugi na wiatr. Usiłowano ratować się zwrotem przez rufę, w trakcie manewru interferencyjna fala rzuciła jacht na falochron, w który uderzył dziobem. Dryfując uderzał w falochron, a za burtę wypadł załogant. Zszokowany sternik nie zarejestrował w pamięci kolejnych zdarzeń. Na ratunek pospieszyły jednostki portowe, podjęty z wody żeglarz pomimo reanimacji zmarł. Tuż przed wypadkiem przeszedł na wyczekiwaną emeryturę i bardzo chciał „przejechać się po ładnych falach”! Izba Morska uznała, że do wypadku doszło w wyniku popełnionych błędów i zaniedbań oraz braku umiejętności sternika *Ilmy*. Sprawne żeglowanie i manewrowanie zależy zawsze od zastosowania właściwego ożaglowania. Zdaniem Izby „gwarantowało je postawienie na początek kontrolnie zarefowanego grota – jako żagla zabezpieczającego podstawowy napęd. Do wyczerpania paliwa, funkcję tę, choć mniej efektywnie spełniał silnik. W tym układzie, postawiony fok poprawiał manewrowość, ale po wyłączeniu się silnika w strefie przyboju, w niczym już nie mógł pomóc. W istniejących warunkach, jacht pod fokiem i grotem, nie miałby kłopotów.” Tak na marginesie, na jachcie była tylko 1 kamizelka ratunkowa małego rozmiaru. Armator i zarazem sternik *Ilmy* legitymował się patentem sternika jachtowego od 22 lat i uchodzi za autorytet żeglarstwa? W obu tych przypadkach utrata zdolności manewrowania poprzez żeglowanie wyłącznie na fok i utrzymywanie niebezpiecznego kursu w pobliżu falochronu przy silnym dopychającym wietrze i wysokiej przybojowej fali doprowadziło do wypadków.

Trudną do zrozumienia stała się powszechna dzisiaj praktyka żeglowania w trudnych warunkach hydrometeorologicznych wyłącznie na silniku zamiast na żaglach. Zaufanie wyłącznie do silnika przyczyniło się do wielu wypadków.

Pływanie na zbyt dużych żaglach to grzech pierworodny polskiego śródlądzia. Jachty żeglujące po morzu zawsze miały co najmniej 2 komplety żagli i normalne są częste zmiany i refowanie. Na jachtach śródlądowych ograniczano się do foka i grota i stąd bierze się brak nawyków do zmiany i redukcji ożaglowania. Współczesne bardzo szerokie jachty o nadmiernych wolnych burtach źle żeglują w przechyłach. A jeśli do tego dochodzi ster na pawęży to drastycznie zmniejsza się zdolność manewrowa. Ponadto w przechyle zmniejsza się efektywna powierzchnia bocznego oporu tak istotna do żeglowania na wiatr, a zwiększa powierzchnia nawiewu burty, która powoduje dryf. W efekcie jacht idący w imponującym przechyle mocno dryfuje zamiast żeglować. Żeglując na wiatr na wzburzonym morzu, wielu żeglarzy narzeka na „tłuczenie” jachtu na falach. Czyżby nie wiedzieli, że wchodząc na fale należy ostrzyć, a na jej wierzchołku odpaść, a nie żeglować prosto jak kuter pod fale i brać wodę na pokład?

Sterowanie na dużej fali, która „spycha” jacht z kursu wymaga sporej koncentracji. Szczególnie niebezpieczna może być żegluga pełnymi kursami. Zaleca się wówczas założenie kontraszota grota, który uniemożliwi przerzucenie bomu i wykonanie niekontrolowanego zwrotu przez rufę. Naturalną tendencją podczas żeglugi w baksztagu jest nadmierne ostrzenie, ponieważ żagle wówczas lepiej pracują, a sternik podświadomie nie chce dopuścić do ich przerzucenia na drugi hals. Wielu żeglarzy nieprzyzwyczajonych do sterowania według kompasu ma nawyk do żeglowania ostro do wiatru nie patrząc na wyznaczony kurs kompasowy. Warto również pamiętać o trudnej do określenia tzw. „poprawce sternika”, która zależy od panujących warunków i staranności sternika. Sterując kołem sterowym większość ma tendencję do nadmiernego skręcania w prawo, a przy pomocy rumpla najczęściej ciągniemy go do siebie. A potem przekłada się to na dokładność pozycji jachtu.

Chyba mazurską praktyką, albo żartobliwą radą mamy pilota „lataj synku nisko i powoli” można wytłumaczyć fakt żeglowania w trudnych warunkach (wiatr, mgła czy fala) tuż przy samym brzegu, praktycznie na granicy przyboju. Zawsze należy liczyć się z sieciami rybackimi lub innymi przeszkodami, które w trudnych warunkach są niewidoczne. Na polskim wybrzeżu przy silnych wiatrach z kierunków od strony morza, w związku z zmniejszającymi się głębokościami, już w pasie 1 Mm od brzegu zaczynają się tworzyć niebezpieczne fale o charakterze przybojowym. Nadmierne zbliżanie się przy silnym wietrze do nawietrznego brzegu jest zawsze ryzykowne, w przypadku awarii czy błędu, praktycznie nie ma żadnego marginesu na manewry „ostatniej szansy” (dryf, kotwiczenie) czy oczekiwanie na pomoc. Nim dotarła pomoc, sporo jachtów wylądowało na plaży. W wyniku przyjęcia takiej taktyki żeglowania w 2007 r. ster traci *Villa l Art* pod Czołpinem, w 2008 r. *Bostrom* zostaje wyrzucony na plażę również pod Czołpinem, a *Rock n Roll* pod Dziwnowem.

Dzielność morska i zdolność do efektywnej żeglugi ma swoje granice. Podczas Regat Opali, 28.09.1986 roku z pokładu 14 metrowego *Kapitana Haski* za burtę wypadł III oficer. W akcji poszukiwania uczestniczyły jeszcze inne Opale, między innymi *Mokotów*, *Komandor II*, *Bosmat*, *Kajetan*. Izba Morska stwierdziła, że „przy pogarszających się warunkach pogodowych, wzroście siły wiatru do 8 stopni B i stanie morza 4-5, wszystkie praktycznie jachty, mimo pracy silnikami i żaglami, nie były zdolne wykonywać zwrotów na wiatr.” Wykonując zwroty przez rufę, pomimo pracy silników na pełnych obrotach systematycznie dryfowały z wiatrem i nie mogły utrzymać się na pozycji wypadku! Warty uwagi jest fakt, że to duże, dzielne jachty i co istotne obsadzone były licznymi i doświadczonymi załogami, jakie dzisiaj rzadko spotyka się na polskich jachtach.

Większość współczesnych jachtów tak naprawdę nadaje się do żeglugi w dobrych i średnich warunkach. Mimo dużych rozmiarów z reguły powyżej 6 stopni B kończy się fascynacja nimi, przerost funkcji hotelowych nad nautycznymi ma swoją cenę. Jachty o długości 9-10 metrów mają trudności idąc na wiatr już przy 7 B i typowej morskiej fali, a dla 7-8 metrowych granicą efektywności żeglugi na wzburzonej morzu jest 6 B. Relacje o żeglowaniu na wiatr 7 metrowym jachtem przy sile 8-9 stopni B należą wyłącznie do marynistycznych opowieści o przysłowiowej d... Maryni. Sprawdziłem kilka relacji z rzeczywistymi rejestrowanymi pomiarami i okazało się, że zamiast 8-10 B było maksymalnie 6 B. Między trwającym kilkadziesiąt sekund podmuchem o sile 7-8 B, a regularnym, stałym wiatrem 6 B jest wielka różnica! Na morzu groźniejsze od wiatru jest zafalowanie, już przy wietrze 5 B pojawia się fala o wysokość 1,25-2 metra (stan morza 4). Nie tylko moczy i męczy, ale utrudnia efektywne żeglowanie na wiatr. Niedowiarkom proponuję żeby postali przez godzinę na głowicy falochronu w Uście czy Darłowie, kiedy na morzu wieje regularna 6 i poobserwowali morze.

## Nawigacja

Wielu kierowców nie ruszy się samochodem na drugi kraniec rodzimego miasta bez GPS, dlatego też klasyczna nawigacja jawi się im jako zbyt archaizm. Kiedy w latach 50. ub.w. w sposób bezkrytyczny zafascynowano się radarami, pojawił się termin „zderzenia radarowe”, teraz zaś mnożą się wypadki spowodowane wiarą w GPS. Na wstępie instrukcji każdego odbiornika GPS znajduje się ostrzeżenie, że system GPS jest wspaniąły, ale stanowi pomoc, która nie zwalnia z obowiązku prowadzenia nawigacji. Ocenę sytuacji zapewnia wykreślony na mapie kurs i nanoszona pozycja. Stałe kontrolowanie wszystkimi metodami własnej pozycji, obserwacja obiektów, namiary i wskazania echosondy zwiększają bezpieczeństwo. Wiele wypadków spowodowanych jest brakiem elementarnej wiedzy nawigacyjnej, tj. wykreślenia kursu, namiaru czy nanoszenia pozycji z odbiornika GPS na mapę! W wielu przypadkach przyłożenie trójkąta do mapy wyjaśnia wątpliwości. Lekceważenie elementarnych zasad nawigacji spowodowało wejście na skały i poważne uszkodzenia *Andromedy* w 2007 roku, czy swoisty „rejs komediantów” *Alfa*, który w 2006 r. trzykrotnie wchodził na mielizny, a na koniec doszło do buntu załogi. Często wzywający pomocy nie potrafią określić swojej pozycji, były już takie sytuacje, że „precyzyjnie” lokalizował się: na środku zatoki, lub 1-2 kilometry od statku na kotwicy, nie potrafiąc określić namiaru na widoczną latanię czy port!

Groźne jest lekceważenie lub niezapoznanie się z informacjami podanymi w locjach i na mapach. W 2002 roku młody sternik *Luizy* nie poświęcił 3 minut na przeczytanie 2 stron opisu portu Rowy, gdzie maksymalne zanurzenie wchodzących jednostek określono na 1,2 metra. Usiłował wejść jachtem mającym 1,6 metra zanurzenia, efekt - poważne uszkodzenia! Podobnie, prowadzący 14 metrowego *Kapitana Haskę* o zanurzeniu 2 metrów usiłował wcisnąć się do Mrzeżyna, dostępnego dla jednostek o zanurzeniu do 1,5 metra. Mimo, że na południowym cyplu Półwyspu Helskiego od dziesiątek lat stoi pława HL-S ostrzegająca przed mieliznami, każdego roku kilka jachtów regularnie ląduje na plaży skracając sobie drogę. Podobnie w Łebie, gdzie co sezon 4-5 jachtów ląduje na brzegu, ponieważ sternicy nie czytają locji i unikają rozmów z bosmanem portu. Ale chyba nikt nie przebije w niefrasobliwości młodzieży, która w idealnych warunkach doprowadziła do wejścia na skały i utraty *Portowca Gdańskiego* w 2007 roku, a wystarczyło tylko przeczytać znajdującą się na pokładzie locję i wykazać trochę staranności!

Znajomość własnej pozycji to podstawa bezpieczeństwa.

## Obserwacja

Stała i rzetelna obserwacja jest podstawowym obowiązkiem wachtowych. Nie można koncentrować się na sektorach dziobowych, należy obserwować cały widnokrąg, zwracając szczególną uwagę na rufę i obszar zasłonięty żaglami. Genua potrafi skutecznie zasłonić widoczność od dziobu aż za trawers. Sporo błędów tkwi w szkoleniu, kiedy wmawia się, że żaglowiec ma zawsze pierwszeństwo i nie kładzie się nacisku jak ważne jest prowadzenie ciągłej obserwacji. Trzeba pamiętać, że oszczędności armatorów statków powodują, iż regułą stają się jednoosobowe wachty, a oficer ma jeszcze sporo papierkowej roboty. Podobnie jest na kutrach rybackich, gdzie zmęczony praktykant zostaje sam za sterem. Dlatego tak ważna jest obserwacja, szczególnie że dziobowe światła jachtu podczas przechyłu i kołysania na fali są naprawdę niewidoczne, jedno świeci w morze, drugie w niebo. Kontenery na pokładzie statku czy wysoki bak na dziobie jednostki rybackiej ograniczają widoczność. Również skuteczność niektórych reflektorów radarowych budzi wątpliwości, popularne cylindryczne są wykrywalne z odległości niewiele większej niż 2 Mm i to w dobrych warunkach! Jeszcze przed zmierzchem należy sprawdzić światła, a w nocy zawsze mieć włączone. Przy zbliżaniu należy oświetlać swoje żagle latarką i zawsze włączyć światła podsalingowe. Niestaranna obserwacja była przyczyną tragedii *Bieszczad* i śmierci 7 żeglarzy.

Obserwacja pozwala dostrzec inne jednostki, ale również ląd i takie niebezpieczeństwa jak rybackie sieci, dryfujące belki czy zmiany pogody i nadchodzący szkwał.

## Łączność

Latem w portach panuje bardzo intensywny ruch. W Łebie, Ustce czy Kołobrzegu kilkanaście jednostek pasażerskich oraz szybkich motorówek przewożących żądnych wrażeń, manewruje na ograniczonym akwenu portu i torze podejściowym. Zawsze wszystkim się śpieszy, bo sezon krótki. W locji przy opisie Władysławowa czy Łeby zawarta jest informacja, że w związku ze stale zmieniającymi się głębokościami, jednostki powinny każdorazowo zasięgnąć informacji w Kapitanacie Portu o aktualnej sytuacji nawigacyjnej i głębokościach. Wywołanie Kapitanatu i uzgodnienie wejścia czy wyjścia zawsze ułatwi współdziałanie wszystkim użytkownikom portu i pozwala na uniknięcie stresujących sytuacji. Byłem świadkiem rozmów, kiedy skipper wyrażał oburzenie z powodu jakoby nagłego pojawienia na torze wodnym pracującej pogłębiarki i nie miał pojęcia jak ją bezpiecznie minąć! Ale wielu odczuwa tak wielką dumę z faktu bycia „kapitanem”, że uważa, iż jakakolwiek rozmowa z bosmanem portu byłaby poniżej ich godności.

Bardzo pouczającym i kosztownym przykładem zaniedbania łączności jest wejście na mieliznę *Rzeszowiaka* podczas wychodzenia z Łeby w maju 2008 roku. Kapitan nie zgłosił do Kapitanatu Portu i tym samym nie dowiedział się o splyceniach na torze wodnym. Kiedy szyper idącej za jachtem łodzi rybackiej *Leb-55*, znający lokalne warunki stwierdził, że *Rzeszowiak* kieruje się na mieliznę usiłował ostrzec jacht za pomocą radiotelefonu na kanale 12 UKF. Bezskutecznie, ponieważ po zgłoszeniu do Straży Granicznej na jachcie przełączono radiotelefon z 12 na 16 kanał. Większość radiotelefonów ma funkcję Dual Watch umożliwiającą jednoczesny nasłuch na 2 kanałach, a znajdujący się na jachcie przenośny radiotelefon nie został włączony. Obsługujący radiotelefon I oficer uważał, że nie było potrzeby utrzymywania łączności! Jacht na własne życzenie wszedł tak głęboko na plażę, że doznał skrzywienia i wbicia płetwy balastowej oraz zgięcia trzonu sterowego. Kilkuminutowa, bezpłatna rozmowa z bosmanem Portu pozwoliłaby zaoszczędzić 160 tys. złotych, bo tyle kosztował remont jachtu, nie mówiąc już o stresach niepełnosprawnej załogi. Kapitan, *Rzeszowiaka* wątpił w celowość i znaczenie informacji udzielanych przez bosmanów. Izba Morska nie podzieliła poglądów młodego kapitana i uznała, że jego zachowanie „nie było należyte staranne. Nie postępował ani z najlepszą wiedzą, bo jej nie miał, ani w poczuciu odpowiedzialności za specyficzną załogę”. Uznała również, że wykazał się brakiem wyobraźni i niesumiennością, a jako kapitana dyskredytuje go między innymi to, że nie dostrzegł w danej sytuacji przydatności dysponowania w zasięgu ręki radiotelefonem (przenośnym). W maju 2009 roku bosman Portu w Łebie usiłował ostrzec kapitana jachtu *Kalispera* o splyceniach, w odpowiedzi usłyszał, że zna sytuację i nie potrzebuje dodatkowych informacji. Kilka minut później wylądował na mieliznie. Akcja ratownicza i naprawa poważnie uszkodzonego jachtu kosztowało około 17,5 tys. euro. Być może pewność siebie kapitana wzmacniała spora dawka alkoholu, jaki stwierdziła po wypadku policja? Kilkanaście dni później historia się powtarza i kapitan sporego jachtu *Jumbo*, który także zlekceważył bosmana w Łebie i tak „sprawnie” wyszedł z portu, że wylądował na plaży. Duma „kapitana” oprócz stresu była warta 3 tys. złotych za holowanie.

Często sytuację w rejonie portu i redy są bardzo dynamiczne (zmienne), prowadzenie stałego nasłuchu na roboczym kanale portu jest elementarnym obowiązkiem zapewniającym bezpieczeństwo podczas żeglugi na tych akwenach. Z nasłuchu roboczego kanału można się dowiedzieć, co się „dzieje”, o manewrach innych jednostek. Dopiero po oddaleniu się od portu można przełączyć radiotelefon na 16 i prowadzić nasłuch na tym kanale. Na większości jachtów radiotelefon UKF zamontowany jest wewnątrz, przy stole nawigacyjnym. Kiedy jacht idzie na silniku, a cała załoga jest na pokładzie, można nie usłyszeć wywoływania. Bardzo praktyczne jest

posiadanie dodatkowego, tzw. ręcznego radiotelefonu UKF, który leży w kokpicie. Bez problemów można prowadzić stały nasłuch i nawiązać łączność bez konieczności schodzenia do kabiny.

Osobiście, dzięki łączności UKF wielokrotnie zaoszczędziłem sporo czasu, nie musiałem nadkładać drogi, a i stres był mniejszy. Wchodziłem do portu we mgłę tuż za rufą prowadzącego kutra czy statku, pod Taranem trafiłem na flotę kilkudziesięciu rosyjskich kutrów rybackich, które „zrobiły” mi wolne przejście między sobą. Często można przejść przez ustecki poligon – wystarczy tylko zapytać. Mimo różnych opinii o CB-radiu czy telefonach komórkowych, w łączności na morzu jedynie radiotelefon UKF zapewnia właściwy poziom bezpieczeństwa. Łączność z innymi statkami, a szczególnie sprawna współpraca z ratownikami podczas akcji możliwa jest wyłącznie za pomocą UKF. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości należy natychmiast nawiązać łączność.

Z analizy wypadków wynika, że wielu sterników nie ma elementarnej wiedzy o organizacji ratownictwa, łączności w niebezpieczeństwie i wzywaniu pomocy. W sytuacji zagrożenia dzwonią o pomoc na policję, do Straży Pożarnej, WOPR czy do kolegów, wydłużając czas rozpoczęcia akcji. Zdarzały się telefony do Polski z jachtów znajdujących się na wodach niemieckich, szwedzkich czy nawet z oceanu! Telefony do Morskiego Ratowniczego Ośrodka Koordynacyjnego SAR oraz do poszczególnych stacji i statków ratowniczych na polskim wybrzeżu dostępne są w internecie i powinny być na każdym jachcie. Przed rejssem należy wpisać do pamięci telefonu numery do pełniących całodobowy dyżur bosmanów w poszczególnych kapitanatach. Znam przypadki, kiedy żeglarze wyrażali oburzenie, że w kapitanacie nikt nie odbierał. Zamiast wpisać numery do bosmanów, dzwoniли do sekretariatów nieczynnych po południu i w weekendy!

Zgłoszenia do kapitanatu portu planowanych manewrów (wejścia, wyjścia, zmianę miejsca postoju) nigdy nie należy traktować jako przykrego obowiązku – jest to przejaw dobrej współpracy z gospodarzem akwenu. Dzięki temu „Port Kontrol” ma na uwadze nasze manewry i może uprzedzić innych, aby uważali na nas.

## **Port**

Zawsze należy wchodzić zgodnie z instrukcją podaną w locji, zapewnia to maksimum bezpieczeństwa. Nigdy nie można podchodzić z boku i raptownie zakręcać zaraz za głowicą falochronu jak to czynią jachty motorowe. Wysokie falochrony skutecznie zasłaniają wychodzącą z portu małą jednostkę. Na torze wodnym i w porcie zawsze należy iść prawą stroną, a pierwszeństwo ma wychodzący z portu. Zdecydowanie prościej wchodzi się do portu w nabieżniku, jeśli go nie ma to na podejściu kontrolujemy kurs kompasowy, którym wchodzimy. Pozwala to na ocenę wielkości dryfu, czego nie możemy stwierdzić sterując na jeden obiekt. Zdarzało się, że jachty zaczynały podchodzić do portu w baksztagu i systematycznie ostrzyły nie kontrolując kursu kompasowego, tuż przed główkami okazywało się, że znalazły się w ostrym bajdewindzie pozbawione zdolności manewrowych. Z powodu zaniechania obserwacji nabieżnika i kursu kompasowego w idealnych warunkach wszedł na mieliznę w 2009 r. *Bonbon* wychodząc z Trzebieży.

Większość sterników przed portem zrzuca żagle i wchodzi wyłącznie na silniku. Zawsze należy liczyć się z awarią lub zalaniem przyczepnego silnika na przyboju albo liną czy plastikowym workiem, które mogą zablokować śrubę. Aby utrzymać bezpieczną szybkość i pełną zdolność manewrową trzeba mieć postawione zarówno foka jak i grota oraz rozgrzany silnik. Nie możemy pozwolić na utratę szybkości, a tym samym sterowności, gdyż przy małej szybkości można nie pokonać fali przybojowych, prądu i dryfu wywołanego wiatrem. Przy dużym zafalowaniu i przechyłach jachtu śruba częściowo wychodzi na powierzchnię i pracuje w wodzie o mniejszej gęstości, rozrzedzonej powietrzem tym samym sprawność napędu mechanicznego zostaje mocno obniżona. Na wielu jachtach, silnik przyczepny na pawęży nie jest zamocowany w linii symetrii,



a jest przesunięty w kierunku burty. Sprawność takiego napędu na przyboju jest niewielka! W większości portów zawsze jest sporo miejsca, aby po minięciu głowic zrzucić żagle, przygotować cumy i odbijacze na spokojnych wodach. Szybkość w porcie jest ograniczona przepisami do 4 węzłów. Brak umiejętności manewrowania na żaglach powoduje, że przypadku awarii silnika często woła się pomoc i wchodzi się do portu na holu nawet przy słabym wietrze. Wyjście z portu z reguły jest łatwiejsze niż ponowne do niego wejście, w morze jacht wyskakuje jak korek z butelki szampana, na odwrót jest trudniej.

## Jachty motorowe

Wielu traktują je jak inny rodzaj samochodu, którego użytkowanie nie wymaga szczególnej wiedzy czy umiejętności. Najczęściej to właśnie sternicy motorówek mają trudności w określaniu własnej pozycji, nawet na takim akwenie jak Zatoka Gdańsk, co dobitnie świadczy o poziomie wiedzy i umiejętnościach.

Setki ściągniętych z USA motorówek nie zawsze są w najlepszym stanie technicznym. Trapią je awarie napędu, szwankuje silnik, a to w śrubę wkręci się lina, zdarza się, że cała śruba odpadnie! Wystarczy wzorem cudzoziemców oprócz silnika głównego zaopatrzyć się w dodatkowy, mały 5-10 konny silnik przyczepny, który w sytuacji awaryjnej pozwoli dotrzeć do portu. Dodatkowy silnik to tak jak zapasowe koło w samochodzie, można całymi latami go nie ruszać, ale ten jeden raz jest niezbędny. Innym często zdarzającym się „grzechem” jest brak paliwa na morzu. Statki SAR kilkakrotnie wychodziły do jachtów motorowych, którym zabrakło paliwa. Stres wywołany oczekiwaniem na pomoc i powrót na holu pogłębia jeszcze rachunek za holowanie.

## Wyposażenie jachtu

Na przestrzeni lat wylewano kubły pomysł na obowiązkowe wyposażenie, że zbędne, że za dużo. Kwestionowano wymóg posiadania tratwy ratunkowej, uznając za nieprzydatną i kosztowną w żegludze bałtyckiej. W ostatnich latach było kilka przypadków zatonięcia lub porzucenia jachtów, kiedy to dzięki tratwie załogi uratowały życie, między innymi w 2001 r. na *Kmicicu*. W 2007 r. pod Olandią załoga opuszcza tonący *Blue Dream* i przez 5 godzin na tratwie oczekuje pomocy. Załoga *Blooma* miała szczęście, że w pobliżu znajdował się statek. W 2009 r. 10 metrowa *Nemea* gwałtownie nabiera wodę, załoga przygotowuje się do opuszczenia jachtu. Po wyciągnięciu z pojemnika tratwy około 2 metrów linki operacyjnej uznali, że jest niesprawna. Na każdym pojemniku tratwy znajduje się bardzo czytelna instrukcja rysunkowa jak ją uruchamiać, z informacją, że linka operacyjna (fał) ma długość kilkanaście metrów!

Częste przypadki utraty masztów nawet na nowych jachtach czy liczne awarie sterów budzą wątpliwości, co do stanu technicznego wielu jachtów?

Wbrew opiniom różnych „ekspertów” wyposażenie określone w polskich przepisach nie jest nadmierne. Wyposażenie nawigacyjne, ratunkowe, sygnalizacyjne, przeciwpożarowe czy kotwiczne stanowi naprawdę niezbędne minimum na jachtach żeglujących po morzu. W swoich relacjach, początkujący na morzu żeglarze często „odkrywają” czego im jeszcze brakuje, w wielu przypadkach jest to tak wyśmiewane wyposażenie jakoby zbędne. Jakie są wymogi techniczne i wyposażenie przedstawił na łamach „Żagli” 5/07 armator jachtu żeglującego pod brytyjską banderą. Uznał, że polskie przepisy zaniżają standardy bezpieczeństwa, są jak to określił „śmiesznie niskie”. W krajach, w których nie ma obowiązkowych wymogów wyposażenia, rozważni żeglarze często sięgają do przepisów regatowych ORC – Offshore Racing Council, których wymogi w wielu przypadkach są znacznie wyższe niż polskie.

## Dzielność załóg i umiejętności

Hasło śpiewać każdy może, zamienione zostało na żeglować każdy może. Tak, każdy może tylko jak? Mimo wyszydzenia patentów PZZ, w ciągu pierwszych trzech lat reformy ministra Lipca przybyło 900 „lipcowo-plastikowych”, a może tak naprawdę lipnych kapitanów i 3000 jachtowych sterników morskich, na co w epoce egzaminów trzeba było 20 lat. Inni zaopatrują się w patenty chorwackie. Egzamin przy stole, za pośrednictwem tłumacza, zajmujący nie więcej niż półgodziny, kosztuje 150 euro i po chwili otrzymujemy patent. Ale czy zawsze za dumnymi tytułami idzie wiedza i umiejętności? Dzisiaj na pokładach jachtów przeważają pasażerowie, żeglują się po mazursku czy chorwacku, do portu dociera na 17, a wieczór spędza w pubie. W realiach bałtyckich często tak się nie da i po jednej nocy w morzu załoga jest kompletnie „skonana”. Wyraźnie widoczna jest bardzo słaba odporność załóg na trudy żeglugi. Nieświadomi czekających ich obowiązków oraz realnych zagrożeń, w momencie trochę trudniejszych warunków pojawia się panika i wołanie o pomoc. Każdego roku zdarzają się przypadki, kiedy w dobrych warunkach jachty proszą o wholowanie do portu, bo awarii uległ silnik! Liczne wypadki świadczą o braku elementarnej wiedzy czy umiejętnościach. Polak, I oficer na promie *Finlandia* na pytanie o rodzaj pomocy jakiej potrzebuje *Rzeszowiak* usłyszał, żeby wskazać „najbliższą mieliznę, na którą mogliby zdryfować, by poczuć się pewniej!”. Jacht znajdował się wówczas na środku Bałtyku, pomiędzy Gotlandią a wybrzeżem Estonii, gdzie głębokości wynoszą 100 metrów. Na pokładzie jachtu były 2 odbiorniki GPS i komplet map. Podobna sytuacja z pogranicza paniki zapanowała na pokładzie jachtu *Nashachata*, którego załoga w większości miała żeglarski staż z dużych żaglowców czy ciepłych i łagodnych mórz.

Wieczorem 6 maja 2009 r. *Freya* stalowy jol o długości 13,5 metra wślawniony licznymi rejsami po wodach polarnych, na podejściu do Helu prosi o asystę przy wejściu do portu. Jacht nie ma żadnych uszkodzeń, a 7 osobowa załoga jest w dobrym stanie. Na morzu są ciężkie warunki, zachodni wiatr 8 do 10 B. Bazujący na Helu sztorm wychodzi z portu i podchodzi do jachtu, *Freya* prosi o holowanie do portu. Przez godzinę ratownicy odradzają holowanie do portu w takich warunkach, ponieważ może to spowodować zagrożenie dla jachtu. Proponują przejście do Gdyni w asyście *Sztorma 2* i łodzi *R-12*. Ratownicy przekonali żeglarzy, ponadto poinstruowali załogę, co mają robić z żaglami i konwój rusza do Gdyni. Po prawie 8 godzinach docierają do Gdyni, Na wielkie uznanie zasługuje profesjonalizm ratowników z 5 metrowego, bezpokładowego RIBA, *R-12* który przez prawie 10 godzin asystował *Freyi*.

Po południu 8 czerwca 2009 r. do MRCK Gdynia dzwoni żeglarz informując, że idą z wiatrem, nie mają możliwości zrzucenia żagli, obawiają się minięcia Helu i zdryfowania na pełne morze, nie znają swojej pozycji. Na *Krężółku* (typ Nefryt, długości 7,25 m.) są 4 osoby, w tym dwoje dzieci. *Sztorm 2* wychodzi z Helu i po kwadransie znajduje jacht 1,7 Mm od wejścia do portu. Ze *Sztorma* na jacht przechodzi st. oficer Marek Witbrod, który rozplątał fały, sklarował żagle i przygotował je do postawienia, a następnie uruchomił silnik. *Krężolek* samodzielnie ruszył do Helu! Po półgodzinie jacht zacumował w porcie. W międzyczasie kolejny telefon do MRCK Gdynia z informacją, że dzwonił do niego kolega z jachtu *Karo*, że proszą o pomoc. Po nawiązaniu bezpośredniej łączności, *Karo* informuje „żagle opuszczone, silnik pracuje, ale nie poruszamy się pod wiatr”. Na pytanie o pozycję podają, że widzą latarnię i są na przedłużeniu Helu. *Sztorm* znajduje *Karo* i bierze na hol. Przed główkami Helu zrzucają hol i *Karo* samodzielnie wchodzi do portu, raptownie gaśnie silnik jachtu, po dolaniu paliwa jacht cumuje w porcie. Sądzę, że oprócz profesjonalnych umiejętności, ratownicy muszą się cechować wielką cierpliwością dla „tak dzielnych i rozważnych” żeglarzy.

Truizmem jest mówienie, że alkohol i morze nie idą w parze, ale coraz liczniej wykrywane przypadki pijanych sterników i spowodowanych przez nich wypadków, łącznie ze śmiertelnymi muszą budzić niepokój. Alkohol był przyczyną wypadnięcia za burtę i śmierci doświadczonego kapitana *Bo Warmi* w 2005 roku, czy sternika *Mojej Marii* pod Helem w 2007

roku. W wyniku nadużycia alkoholu całej załogi, wypadła za burtę i zginęła żeglarka na szczecińskiej *Astrze*. Bulwersujący jest przypadek z Zatoki Gdańskiej z 2007 r., kiedy pijany sternik zasnął za sterem jachtu motorowego *Szymon* i uderzył w dryfujący jacht *Brzydkie Kaczątka*, następnie oddalił się nie udzielając pomocy żeglarzom, którzy w wyniku uderzenia wpadli do wody. Rekordzistą jest 61-letni sternik motorówki w Stepnicy, który w 2009 r. miał – 2,65 promili. Czy to próba dogonienia pijanych kierowców?

Nie tylko skipper, ale każdy powinien zawsze mieć świadomość i poczucie odpowiedzialności, że odpowiada za bezpieczeństwo jachtu i całej załogi. Należy rzetelnie przedstawiać zagrożenia związane z żeglowaniem po wodach morskich, unikając lekceważenia czy fantazjowania. Sądziłem, że nowo powstałe stowarzyszenia i organizacje będące w opozycji do PZZ poruszą sprawy bezpieczeństwa, przeanalizują wypadki i będą pełne dobrych rad. A mazurska tragedia z 2007 roku zaowocuje licznymi i dogłębnymi analizami poczynając od metod żeglowania a kończąc na konstrukcjach jachtów i wyposażeniu? Genialne narzędzie, jakim jest internet ma piętno polskiego piekielka. Na portalach dyskutuje się o wszystkim, ale najmniej o bezpieczeństwie i wypadkach. Zamiast czerpać wiedzę z wypowiedzi „ekspertów” głoszących, że radar ma martwą strefę 2-5 Mm, czy o reflowaniu grota na pełnym wietrze, polecam książki, ale dobre. Niektóre budzą wątpliwości co do ich rzetelności. Archaiczne, powielane od 50 lat rysunki, wszystkie możliwe typy ożaglowania itp. masa zbędnych informacji, natomiast o żeglowaniu w trudnych warunkach czy praktyce śladowe informacje. W napisanym dla mazurskich żeglarzy przewodniku po Chorwacji, 15 stron, czyli 10 proc. objętości zajmują przepisy kulinarne, łącznie z przyrządzaniem sosów i sałatek. Autor, wieloletni szkoleniowiec, żeglowaniu w trudnych warunkach poświęcił 1 stronę! Zagraniczne publikacje reprezentują zdecydowanie wyższy poziom, „Żeglarstwo bez tajemnic” autorstwa Steve’a Sleichta jest nie do pobicia. Wspomniana Ellen MacArthur pisze: „...Steve ma coś do zaoferowania wszystkim żeglarzom, od tych, którzy czują początkowy dreszcz podniecenia, kiedy po raz pierwszy wypływają na wodę, do tych, którzy już mają za sobą wieloletnie doświadczenie. Jeśli masz wątpliwość - zjrzyj”. Jestem przekonany, że opinia sir Petera Blake o „Żeglowaniu w trudnych warunkach” wystarczy za wszelkie komentarze: „tę książkę powinien przeczytać każdy żeglarz i nieustannie do niej wracać, niezależnie od tego czy jest kobietą czy mężczyzną i czy ma ambicje przepłynięcia oceanu, czy po prostu chce żeglować wzdłuż wybrzeża, w roli kapitana lub załogi.” Z polskich pozycji „Vademecum żeglarstwa morskiego” Jerzego Dąbrowskiego reprezentuje należyty poziom.

Znany z dalekich rejsów po morzu na 5-metrowej bezpokładowej mieczówce angielski żeglarz Frank Dye, w trudnej sytuacji, kiedy jego żona myślała o wzywaniu pomocy, odpowiedział jej, że nikt im nie kazał być tutaj (na morzu). Małżonka nauczyła się, że każde wyjście w morze trzeba zawsze starannie zaplanować i być rozważnym. Zawsze na jachcie musi panować porządek i klar w myśl znanej maksymy, że „statek zatonął, bo zapalki nie leżały na swoim miejscu”. Każdego roku polskie porty odwiedza kilkaset zagranicznych jachtów, zastanawiające jest, że tylko niewielka ich liczba (2-5) potrzebuje pomocy. W porównaniu do liczby wypadków polskich jachtów, fakt ten nie wystawia naszym żeglarzom najlepszej opinii. Świadczy, że obcokrajowcy mają większą wiedzę, umiejętności i są bardziej rozważni!

Za końcowy komentarz niech posłużą wnioski kapitana Adama Woźniaka, który mocno zaakcentował jak wielkie znaczenie ma stałe kształcenie żeglarzy: „Spopularyzowanie wśród kapitanów wszystkich stopni (od sterników jachtowych do kapitanów żeglugi wielkiej) mody na samokształcenie, którego nic nie zastąpi, Allen, w „The Atlantic Crossing Guide” w rozdziale The Crew, pisze: „Even more important than the training of his crew, is the skippers own schooling of himself. He may sailing for thirty years, he may have a lot of cups, he may have been a flag officer of his club – but unless he has been in charge, on an ocean voyage, he still has something to learn.” Mądra rada doświadczonego marynarza, wyrażona w „Okrutnym morzu” Nicholasa, Monsarrata, że „na morzu wiele da się zrobić ze zdrowym rozsądkiem, lecz bez niego – diabelnie mało” pozostanie aktualna

Pamiętajmy podstawowym na morzu hasłem „SAFETY FIRST” – bezpieczeństwo najważniejsze.

### **Historia Portowca gdańskiego**

Okoliczności wejścia na kamienie, a następnie utrata *Portowca Gdańskiego* 25 września 2007 r. jest ewenementem w dziejach polskiego żeglarstwa. Najczęściej do zatonięcia dochodziło w ciężkich warunkach atmosferycznych, z powodu poważnych awarii czy zderzeń. Ale w dzień, przy dobrej widoczności, gładkim jak stół morzu i wietrze o sile 1 stopnia B! Tego jeszcze nie było!

Zbudowany w 1979 roku *Portowiec Gdański* o długości prawie 14 metrów należał do typu Conrad 45, był kolejną wersją Opala. W Gdańsku powstało kilkadziesiąt tych wspaniałych, mahoniowych jachtów zwanych kredensami. Armatorem był Jacht Klub Portowiec Gdański w Gdańsku.

Wycarterowany *Portowiec* wystartował w regatach Classic Cup, których ideą jest żeglowanie bez elektronicznych przyrządów nawigacyjnych jak GPS, log czy echosonda. W regatach uczestniczyło 10 jachtów. Załoga składała się z 9 osób, trójka oficerów z patentami sterników jachtowych, a kapitan jachtowego sternika morskiego. Prowadzący nie znalazł na jachcie tabeli dewiacji i uznał, że wystarczającym będzie porównanie wskazań kompasu magnetycznego z GPS podczas przejścia do Gdyni. Wykonano kilka lub kilkanaście kursów przyjmując poprawkę 0. Uznano, że kąt drogi nad dnem odpowiada kursowi kompasowemu i nie uwzględniano deklinacji! Nie było też ręcznej sondy, log sporządzono z plastikowej butelki z linką, a locję kapitan uznał za przestarzałą i nie była wykorzystywana.

Start nastąpił z Gdyni 23 września, etap I prowadził na Hel. Wieczorem jachty wyszły na kolejny, który wiódł na pławę WŁA, a następnie na drugą stronę Bałtyku. Metą był położony po zachodniej stronie szwedzkiej wyspy Oland port Gronhogen. Po niewiele więcej niż dobie, nad ranem na metę dotarło 9 jachtów. Warunki były dobre, południowo wschodni wiatr o sile 1-3 stopni B. Po minięciu Rozewia *Portowiec* tak jak inne jachty obrał taktykę żeglowania baksztagami, a nie pełnym wiatrem. Przez całą noc żadna z wacht nie dostrzegła światła 2 latarni, które powinni zobaczyć już z odległości 15,5 i 17 Mm. Między godziną 5.00-6.00 II oficer zaobserwował białe światło i obudził kapitana. Światło nie zostało zidentyfikowane, a z chwilą dostrzeżenia ładunku zmieniono najpierw kurs na 270 stopni, podchodząc do brzegu na odległość 1-2 Mm, następnie zaś na 180 stopni. Kapitan wraz z II oficerem mimo prowadzonej obserwacji, dostrzeżenia wiatraków na lądzie, portu i kutrów rybackich nie zdołali określić pozycji. Rozważano włączenie odbiornika GPS i bezskutecznie próbowano nawiązać kontakt z innymi jachtami na UKF oraz za pomocą telefonów komórkowych. Kapitan z II oficerem do godziny 8.00 nie ustalili pozycji i uznali, że jacht znajduje się nie więcej niż kilkanaście mil od południowego cypla wyspy.

Rano warunki na morzu były plażowe, słaby dolądowy wiatr SSE (157) o sile 1 stopnia B., gładkie morze i bardzo dobra widzialność. O godzinie 8.00, w chwili przejęcia wachty przez III oficera, do dziennika wpisano KK - 180 stopni, co znaczyło, że *Portowiec* szedł do wiatru pod kątem 22 stopni! Tak ewidentna bzdura nie wywołała żadnych refleksji i wątpliwości zarówno oficerów jak i kapitana! W warunkach zbliżonych do bezwietrznych jacht wykonał kilkakrotnie niekontrolowaną cyrkulację. O godzinie 8.15 kapitan polecił płynąć na południe, równoległe do brzegu i udał się do koi. Już wówczas jacht był w odległości około 1 Mm od brzegu. Kilka lub kilkanaście minut później, wykorzystując powiewy wiatru, jacht położył się na KK 110-120 stopni oddalając się od brzegu. Między 8.30-8.40 dochodzi do kolejnego niekontrolowanego zwrotu, jacht przeszedł na kurs 230 stopni żeglując bejdewindem lewego halsu. Jeśli uwzględnimy deklinację wynoszącą w tym rejonie prawie 4 stopnie i minimum 3 stopnie dryfu, otrzymamy kąt drogi po wodzie 237 stopni i to bez uwzględnienia dewiacji kompasu. Na jakiej podstawie III oficer twierdziła, że w jej

ocenie jacht szedł kursem równoległym do linii brzegu jest tajemnicą. Wystarczyło tylko przyłożyć trójkąt nawigacyjny do wschodniego brzegu Olandu, aby stwierdzić, że nie można przekroczyć linii 197 stopni w kierunku zachodnim, kurs powyżej tej wartości prowadził na ląd. Kilka lub kilkanaście minut przed godziną 9.00 zaniepokojony załogant zwrócił uwagę oficerowi na zbyt małą odległość od brzegu. Zaraz po tym III oficer zeszła do kabiny nawigacyjnej, aby próbować określić pozycję i niebezpieczeństwa dla żeglugi. Po powrocie na pokład nie podjęła żadnych działań i jacht nadal szedł kursem 230. Około godziny 9.00 *Portowiec* wszedł na przybrzeżną kamienistą płyciznę przechylając się na prawą burtę. Wstrząs wywołany uderzeniem w kamienie obudził załogę, która przybyła na pokład. Na polecenie kapitana wyluzowano żagle i uruchomiono silnik, a załoga założyła pasy ratunkowe. Próby przebalastowania oraz wyrwania się z pułapki na silniku nie powiodły się. Wiejący od morza wiatr wpychał jacht głębiej między skały. Pomimo wyluzowania żagli, unieruchomiony, leżący na kursie 230 stopni jacht zaczął się obracać z wiatrem i osiągnął kurs wyższy niż 230 ustawiając się lewą burtą równoległe do brzegu.

Nie było to lekkie utknięcie, jacht mocno „wjechał” na płyciznę, ponieważ od razu przechylił się głęboko na burtę. Wyluzowane, ale częściowo pracujące żagle stwarzały opór, który utrudniał zejście. Uderzenia w skaliste podłoże spowodowało rozszczelnienie lub nawet przebicie kadłuba, ponieważ w wodzie zalewającej wewnątrz widoczne były drewniane fragmenty poszycia. Napływająca woda oraz pogłębiający się przechył spowodował, że po około 15 minutach od wejścia na skały kapitan podjął decyzję wzywania pomocy. Za pomocą GPS ustalono pozycję, na UKF nadano wezwanie MAY-DAY i wystrzelono czerwoną rakietę. Jacht znajdował się około 2 kable od brzegu i 0,35 Mm od portu Gardby. Załoga opuściła jacht przechodząc na tratwę ratunkową. Po około 20 minutach pojawiły się dwie łodzie rybackie z pobliskiego portu, które ewakuowały załogę. Później kapitan wraz z 2 duńskim ratownikami powrócił na jacht i zrzucili żagle!

Bezpośrednio po katastrofie były realne szanse ratunku dla jachtu, ale wymagały energicznych działań. Niestety przypadkowa grupa młodych ludzi, których trudno nazwać załogą, nie była zdolna do takich działań. Wg relacji jednej z uczestniczek regat, choć załozde *Portowca* zaproponowano miejsca na innych jachtach, nikt nie skorzystał z tej propozycji, wybrali wygodniejszy prom.

Wieczorem 27 września nastąpiło pogorszenie pogody, wzmagający się wschodni wiatr wepchnął jacht głęboko między skały, a fala przybojowa tłukąca kadłubem o kamienie pogłębiła dewastację. Andrzej Wątrawicz, komandor Jacht Klubu Portowiec, który przybył na miejsce rano 29 września mógł już tylko pożegnać swój ukochany jacht, z morza wystawał jedynie fragment zalewanej falą lewej burty.

Orzeczenie Izby Morskiej w Gdyni z 2008 roku zostało zaskarżone i trafiło do Odwoławczej Izby Morskiej, która w dniu 18 czerwca 2009 roku wydała werdykt. Izba uznała, że przyczyną wejścia *Portowca Gdańskiego* na kamienistą przybrzeżną płyciznę, a w konsekwencji rozbicie i utrata jachtu, było obranie kursu prowadzącego na brzeg. Winę za wypadek ponosi w 70 proc. kapitan przez to, że nie potrafiąc ustalić pozycji jachtu, zaniechał osobistego prowadzenia i przed udaniem na spoczynek nie wydał III oficerowi precyzyjnych wskazówek co do dalszego kursu i zachowania bezpiecznej odległości od brzegu. Ponadto zastrzeżenie Izby budzi zachowanie kapitana, między innymi polegające na niewłaściwym przygotowaniu jachtu w odniesieniu do wyposażenia w pomoce nawigacyjne oraz przygotowaniu kapitana do prowadzenia żeglugi w oparciu o zasady nawigacji terestrycznej i zliczeniowej. Ponadto Izba uznała, że w 30 proc. winę ponosi III oficer. Nie potrafiąc samodzielnie określić pozycji, nie ustaliła z kapitanem szczegółów, co do dalszej żeglugi, a obierając kurs prowadzący do brzegu nie prowadziła należytej obserwacji i nie zachowała bezpiecznej odległości od lądu. Ponadto Izba uznała, że niezrzucenie żagli przed podjęciem próby zejścia z mielizny było nieprawidłowe.

To co uczestnicy regat porównywali do czasów Kolumba, było normalną praktyką jeszcze 20 lat temu. Do tego czasu na polskich jachtach nie był praktycznie żadnej elektroniki. W połowie lat siedemdziesiątych MORŚ w Gdyni zaczął produkować logi, echosondy i wiatromierze jachtowe. Ta rodzima elektronika była mocno awaryjna, mało precyzyjna i jak wszystko w komunizmie trudno dostępna. Radiotelefon UKF czy radionamiernik były dobrami dostępnymi dla nielicznych. Kompas magnetyczny, ręczna sonda i takież log to było wszystko. Skazani byliśmy na polskie mapy i locje, ponieważ aktualne publikacje zachodnie były nieosiągalne, jak się zarabiał miesięcznie 15 dol. trudno było myśleć o zakupie angielskich map. Tak powszechne dzisiaj kopiarki były wówczas nieliczne i pod szczególnym nadzorem. Angielskie locje czy mapy pożyczano się z klubów, szkół morskich czy statków. Ale zawsze na początku sezonu robiono dewiację kompasu, oficerowie pilnowali dokładności sterowania, zabraniano wynoszenia radia do kokpitu, a przy podchodzeniu do lądu wzmagano obserwację.

Dokładność nawigacji zliczeniowej opiera się o prawidłowe obliczenie kąta drogi, rzetelnym sterowania i częstym pomiarze szybkości. Ustalając kurs trzeba zawsze uwzględnić dewiację (magnetyzm własny jachtu), deklinację (magnetyzm akwenu), wielkość dryfu i poprawkę na prąd, jeśli występuje. Prawidłowo skompensowany kompas magnetyczny na drewnianym czy plastikowym jachcie ma dewiację nieprzekraczającą 2 stopni. Deklinacja w zależności od rejonu może wynosić nawet i 10 stopni. Wielkość dryfu zależy od wysokości wolnej burty, właściwości nautycznych i szybkości.

Dokładność sterowania w normalnych warunkach, w dłuższym okresie wynosi około 5 stopni, dlatego większość kompasów jachtowych jest tak wyskalowana. Ale niedoświadczony żeglarz za sterem jest zdolny rysować takie zygzaki, że „wąż płynący w kilwaterze połamaby sobie kręgosłup”. Do tego dochodzi trudna do określenia wartość, tzw. poprawka sternika. Sterując kołem sterowym większość ma tendencję do nadmiernego skręcania w prawo, a przy pomocy rumpla częściej ciągniemy je do siebie. Ponadto naturalną tendencją podczas żeglugi w baksztagu jest nadmierne ostrzenie, ponieważ żagle pracują lepiej, a sternik podświadomie nie chce dopuścić do ich przerzucenia na drugi hals.

Pomiar logiem ręcznym, którego „czujnik” wykonany jest w kształcie wycinka koła i obciążony, aby w wodzie zachowywał pionową pozycję może mieć dokładność 0,2 proc. Ale wykonany z plastikowej butelki, obciążony „pi raz oko” wodą może dawać błędy sięgające do 5 proc. Opływowy kształt butelki nie stwarza oporu ze względu na jej poślizg. Natomiast na pełnych kursach, butelka popychana nadchodzącymi od strony rufy falami „goni” jacht zaniżając szybkość. Dodatkowo zawirowanie wody za rufą mogą powiększyć błąd. Dokonując pomiaru ręcznym logiem warto sprawdzić wynik mierząc tzw. logiem burtowym. Jeden z żeglarzy na nawietrznej rzuca przed dziób np. kulę papieru. W momencie mijania dziobu okrzykiem daje znać drugiemu, który stoi na rufie, aby włączył stoper. Kiedy kula mija rufę wyłącza stoper. Długość jachtu x 2 podzielona przez czas daje szybkość w węzłach.

Podręczniki określają, że błąd nawigacji zliczeniowej wynosi średnio 5 proc. przebytej odległości. Odległość pomiędzy Rozewiem a Olands Sodra Grund wynosi w linii prostej około 95 Mm. Jeśli od tego odjąć łączny zasięg widoczności Rozewia i Olands Sodra Grund, tj. około 25 Mm, pozostaje 70 Mm bez widoczności lądu. Zaniżenie szybkości oraz nieuwzględnianie dodatniej deklinacji i niekontrolowane ostrzenie spowodowało, że *Portowiec* znalazł się około 37 Mm na NE od zliczonej pozycji!

Przebieg rozprawy wykazał, że kapitan lekceważąco traktował elementarne zasady prowadzenia nawigacji. Tylko sama deklinacja wschodnia, którą trzeba dodać do kursu na trasie regat miała sporą wartość i miejscami przekraczała 4 stopnie. A ponadto tuż przy południowym cyplu Olandu znajduje się rejon zaburzeń magnetycznych. Akwen na południe od Olandu należy do jednego z bardziej „zatłoczonych” miejsc na Bałtyku. Olands Sodra Grund wyznacza strefę rozgraniczenia

ruchu. Natomiast na południe od niej wyznaczona jest zalecana dla statków Trasa Głębokowodna. Na monitorach systemu AIS przez 24 godziny w tym rejonie można zawsze zaobserwować, co najmniej kilka statków równocześnie. *Portowiec* przecinał te ruty, a obserwacja kursów statków bywa cenną wskazówką.

Braki pomocy nawigacyjnych można było skonsultować z innymi załogami, dokonać zakupów w Gdyni lub skopiować. Na pokładzie była wydana w 1982 roku polska Locja Bałtyku nr 507. Mimo że stara, zawiera nadal aktualne i cenne informacje: **„Ostrzeżenie. Ponieważ najwyższy na wyspie Oland łańcuch wzniesień wzdłuż zachodniego jej brzegu jest widoczny z dużej odległości, statkom podchodzącym do wyspy od wschodu podczas słabej widoczności wydaje się, że ląd jest znacznie dalej niż to jest w rzeczywistości. Większość awarii przy wschodnim brzegu wyspy była spowodowana nieprawidłowym określeniem odległości od brzegu”**. I dalej: **„częsty pomiar głębokości pozwala na dostatecznie dokładne określenie odległości od brzegu i uniknięcia niespodziewanego osadzenia na mieliznie przybrzeżnej”**. A zapis, że: **„Przybrzeżna płycizna wzdłuż całego wschodniego wybrzeża wyspy wewnątrz izobaty 6 m jest usiana kamieniami i niebezpiecznymi mieliznami”** wręcz alarmuje nawigatora. Pas izobaty 8-9 metrów z niebezpiecznymi mieliznami przebiega w odległości około 1 Mm od brzegu. Wystarczyło zrobić prowizoryczną sondę i dużo mogło się wyjaśnić.

Regaty przebiegały w ulgowych warunkach, ledwie półtorej doby w morzu, nie było sytuacji, które zmuszały załogę do nadmiernego wysiłku, ale 30-letni kapitan uznał, że musi wypocząć, ponieważ o 5.00 lub 6.00 wyrwano go na pokład! W „Żeglarskim” będącym niemalże biblią, na której wychowały się całe pokolenia żeglarzy, Włodzimierz Głowacki napisał: „Rasowy żeglarz śpi o każdej porze dnia i nocy, potrafi też obywać się bez snu w razie potrzeby i pracować przez wiele godzin bez wypoczynku”. Zachowanie kapitana, który w tak niejasnej sytuacji decyduje się na spanie można określić jako nieodpowiedzialne. Schodzi z pokładu zostawiając niedoświadczoną dziewczynę w trudnej sytuacji. A może to filozofia, że to nie mój problem, to problem III oficera? Obowiązkiem i tradycją kapitana jest osobiste dowodzenie w każdej trudnej czy niebezpiecznej sytuacji, a taka niewątpliwie była tego ranka. A młoda żeglarka, mimo że jest sternikiem jachtowym ignoruje uwagi najmniej doświadczonego kolegi i kieruje jacht na brzeg!

Powszechnie przestrzegana, wielowiekowa tradycja nakazuje, żeby w dzienniku okrętowym nigdy nie wypełniać rubryki portu, do którego podąża statek. Na stronie internetowej ostatniego kapitana *Portowca* umieszczona jest jego Sportowa Książeczka Żeglarska z wykazem odbytych rejsów. Jest również tabelka z tego ostatniego. Jeszcze przed regatami kapitan wpisał skąd i dokąd, z docelowym portem Gdańsk oraz datę końcową rejsu.

Przez 28 lat *Portowiec* nie zawiódł swoich załóg i miał szczęście, które skończyło się kiedy na pokład weszli nieodpowiedzialni ludzie. Ci, którzy żeglują wyłącznie na czarterowanych jachtach, zmieniając je jak kobieta przysłowiowe rękawiczki, nie rozumieją, jakim sentymentem żeglarze mogą darzyć swoje jednostki. Setki przepracowanych przy remontach godzin, niespieszne przyjemnościowe pływania w gronie przyjaciół i wiele czasu, jaki poświęca się jachtom przez cały okrągły rok wywołują specyficzne emocje. Tak naprawdę żegluga na czarterowanych jachtach to tak jak mieszkanie w hotelu zamiast we własnym domu.