

Niebezpieczeństwo na pokładzie.

Często wydaje się, że nurkowanie i pływanie łodzią są nierozłączne. Bez znaczenia jak wspaniałe może być nurkowanie przy brzegu, nurkowie, w poszukiwaniu podwodnej przygody, zawsze wydają się być od niego odciągani.

Przy najlepszym planowaniu poprzedzającym nurkowanie, kupionym na podwodnym bezpieczeństwie, łatwo można przeoczyć niebezpieczeństwa, które czają się na powierzchni. Bez względu na to, czy jesteśmy pasażerami (płacącymi lub nie) na czyjejś łodzi, czy kierujemy swoją własną, zawsze ważne jest zachowanie pewnych podstawowych zasad bezpiecznego pływania łodzią.

Przygotowywanie się

Za każdym razem, gdy ryzykujemy opuszczenie naszego portu, powinniśmy być dobrze przygotowani do spotkania wyzwań zaplanowanych i nieplanowanych okoliczności. Przepisy straży przybrzeżnej identyfikują podstawowy zestaw wyposażenia bezpieczeństwa, obejmujący osobisty sprzęt pływający (Personal Floating Device - PFD) dla każdej osoby na pokładzie, urządzenia do sygnalizacji wizualnej (Visual Distress Signals - VDS), gaśnice i urządzenia wytwarzające dźwięk. Zgodnie z przepisami, PFD - czyli kamizelki ratunkowe muszą być homologowane przez straż przybrzeżną, odpowiedniej wielkości, w stanie przydatnym do użytku i łatwo dostępne - NIE spakowane w plastikowych torbach, ułożone w schowkach lub zagrzebane pod stosem sprzętu nurkowego.

Chociaż nurkowie mogą być doskonale przystosowani do przeżycia w wodzie, gdy są wyposażeni, gdy tylko nałożą suche ubrania, powinni mieć łatwo dostępne kamizelki. Dane straży przybrzeżnej ujawniają, że 90 procent utonięć związanych z wodniactwem zdarza się na wodach śródlądowych - większość z nich o kilka kroków od bezpiecznego miejsca. Sugeruje to, że użycie kamizelek ratunkowych mogłoby uratować 80 procent ofiar śmiertelnych zdarzeń na wodzie. Przepisy straży przybrzeżnej wymagają również, aby łodzie były wyposażone w zatwierdzone urządzenia sygnalizacyjne.

Łodzie krótsze niż 4,8m (przepisy US) nie muszą posiadać sygnałów dziennych, lecz muszą mieć sygnały nocne, gdy pływają między zachodem i wschodem słońca. Nawet, gdy nie są one wyposażone, wielu szyprów uznaje istotną rolę sygnalizacji. Gdyby łódź wywróciła się dnem do góry, doświadczyła awarii silnika, lub osiadła na mieliźnie, urządzenia sygnalizacyjne pozostają kluczowym elementem wzywania pomocy.

Mimo, iż zwykle nie myślimy o zagrożeniu pożarowym na łodzi, gaśnice są wymagane na wszystkich łodziach, gdzie można spodziewać się zagrożenia pożarowego ze strony silników lub systemu paliwowego. Przepis ten stosuje się do łodzi z zamkniętymi pomieszczeniami, jak również do tych otwartych, gdzie zbiorniki z paliwem umieszczone są pod siedzeniami. Biorąc pod uwagę, że naszą jedyną inną opcją może być opuszczenie statku, oplota się posiadać w pogotowiu sprawną gaśnicę (lub jeszcze lepiej dwie).

Urządzenia wytwarzające dźwięk wymagane są jako zasadniczy sprzęt komunikacyjny, typowo używany podczas operowania na szlakach wodnych bez widoczności (przeszkody na drodze) lub we mgle. Najlepszym produktem do spełnienia tych wymagań jest zwykle przenośny róg powietrzny. Poza tymi narzuconymi przez straż przybrzeżną istnieją tysiące pozycji przygotowujących nas do niezależnego działania w czasami niegościnnym środowisku, do rozwiązywania sytuacji, które zachodzą nieoczekiwanie i przede wszystkim do zapobiegania takim problemom.

Takie pozycje mogłyby obejmować ilość paliwa wystarczającą do osiągnięcia miejsca przeznaczenia i

powrotu, jak również rezerwę paliwa w razie zboczenia z trasy lub innych nieoczekiwanych potrzeb. Gdy sprawy mają się źle, posiadanie działającej pompy zęzowej, kotwicy oraz kilka podstawowych narzędzi i części zapasowych, może uczynić różnicę między dniem złym i dużo gorszym. W końcu, dobrze wyposażona łódź powinna być zaopatrzona w tlen oraz sprzęt pierwszej pomocy, wodę i inne racje żywieniowe, sprzęt nawigacyjny, sprzęt komunikacyjny oraz w ludzi i wiedzę do skutecznego użycia tych środków.

Know-How wodniactwa

Jeżeli chodzi o sztukę marynarską, istnieje pewien substytut doświadczenia. Dla świeżo upieczonych wodniaków oraz tych, którzy chcą wypełnić luki w swojej wiedzy, przez wiele straży przybrzeżnych krajów europejskich, służby pomocnicze, kluby jachtowe i podobne organizacje, oferowane są kursy bezpiecznego pływania łodzią.

Przez większość czasu nasi pasażerowie są spokojni, lecz w rzadkich przypadkach coś idzie w złą stronę. Wtedy ważne jest utrzymanie naszych przysłowiowych kaczek w szeregu. Przez podjęcie kilku prostych środków ostrożności, możemy pomóc w zapewnieniu bezpieczeństwa naszego własnego oraz tych, którzy nurkują z nami.

Rady bezpiecznego wodniactwa

- Przed opuszczeniem portu, zawsze zadbać, aby łódź była odpowiednio utrzymana, zatankowana i wyposażona w niezbędny sprzęt ratowniczy.
- Zawsze przekazać plan pływania przyjaciółom, krewnym lub innej odpowiedzialnej osobie.
- Znać swoją łódź, jej systemy oraz i sposoby obsługi.
- Zawsze utrzymywać wysoki stopień świadomości sytuacyjnej: wiedzieć, gdzie się znajdujemy i jakie czyhają na nas otaczające lub bliskie zagrożenia.
- Kontrolować zmiany pogody.
- Znać i praktykować zasady nawigacji.
- Znać i przestrzegać wszystkich przepisów oraz oznakowania szlaków wodnych.
- Nigdy nie przeciążać łodzi. Przeciążenie zmniejsza odległość między linią wodną i górną krawędzią burty (wysokość wolnej burty) oraz pogarsza zdolności nautyczne, zwiększając ryzyko wypadku. Nigdy nie przekraczać limitów przedstawionych w specyfikacji łodzi.

Potrzeby nawigacyjne

Powyżej lub poniżej powierzchni morza ważne jest, aby przez cały czas wiedzieć, gdzie się jest. Mimo, iż nowoczesne systemy nawigacji satelitarnej oraz plotery nawigacyjne wykonują szybką pracę zwykłych zadań nawigacyjnych, istnieją przypadki, gdy najlepszymi przyjaciółmi są mapa morska i kompas - jeżeli umiesz je odczytać. Tym nie obeznanym z zasadami nawigacji przybrzeżnej, warto jest poświęcić czas na poznanie podstaw. Rozpocznijcie z mapą morską swoich miejscowych wód, a następnie rozważcie uczestnictwo w kursie nawigacji lub bezpiecznego pływania łodzią.

Komunikacja

Sprzęt komunikacyjny może być istotny dla spełnienia potrzeb związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa na otwartych wodach. Blisko brzegu, wspólnym sposobem wzywania pomocy może być telefon komórkowy, lecz daleko na morzu, usługa jest w najlepszym razie ograniczona. Prawdopodobnie najlepszą formą komunikacji jest morskie radio VHF, pozwalające na bezpośredni kontakt ze strażą przybrzeżną oraz innymi statkami znajdującymi się w pobliżu. Dodatkowo, statki wymagają syreny przyzywającej lub jakiegoś innego sposobu alarmowania w nagłych przypadkach nurków, że nadszedł czas powrotu.

Bez względu na to, czy jesteśmy wyposażeni w komunikację statku z brzegiem, omówienie planu pływania z odpowiedzialną osobą na brzegu pomoże zapewnić, że jeżeli zdarzy się katastrofa, ktoś będzie miał pojęcie dokąd się udaliśmy i kiedy spodziewać się nas w domu. Plan pływania identyfikuje statek, osoby na pokładzie, miejsce docelowe i zaplanowaną drogę rejsu, spodziewany czas powrotu. Jeżeli statek nie powraca, gdy jest to spodziewane, plan pływania może pomóc ratownikom rozpocząć skuteczne poszukiwania.

Zmieniająca się pogoda

Gdy dorastałem w Nowej Anglii, istniało powiedzenie: „Jeżeli nie podoba ci się pogoda, poczekaj chwilę, ona się zmieni.” Dla żeglarza, zmieniające się warunki pogodowe są rzeczą, którą należy starannie uwzględnić. Mogą one nie tylko wpłynąć na warunki nurkowania, lecz również szybko stworzyć stan zagrożenia na powierzchni.

Wytrawni szyprowie wiedzą, że radio pogodowe, raporty pogody i komunikacja radiowa między statkami mogą ostrzec nas przed zmieniającymi się warunkami. Warto mieć oko na pogodę.

Być świadomym zmieniających się warunków barometrycznych, zmian wiatru (kierunku lub szybkości) oraz zmian temperatury.

Nasilający się wiatr oraz gwałtownie spadająca temperatura lub ciśnienie barometryczne mogą wskazywać pogarszające się warunki. Jeżeli chodzi o wskazówki wizualne, miejcie oko na zachód, gdyż systemy pogodowe na średnich szerokościach półkuli północnej nadciągają z zachodu.

Tworzenie się mgły stanowi szczególnie poważne zagrożenie, ponieważ może ona utrudnić lub uniemożliwić nawigację i wykrywanie niebezpieczeństw. Za każdym razem, gdy powietrze schładza się do punktu rosy, możliwe jest tworzenie się mgły. Bardzo szybkie tworzenie się mgły może spowodować stosunkowo gorące, wilgotne powietrze przemieszczające się na chłodniejszą wodą.

Burze z piorunami są prawdopodobnie najbardziej niebezpiecznym stanem pogody spotykanym przez żeglarzy. Oprócz błyskawic, gradu i zmniejszonej widzialności przy ciężkim opadzie atmosferycznym, silne, porywiste wiatry szybko przekładają się na wysokie stany morza. Przepis na burze z piorunami obejmuje stosunkowo gorące, powie trze o niestabilnej wilgotności w połączeniu z siłami wznoszącymi. Często coś, co rozpoczyna się jako niewinnie wyglądające chmury cumulusowe, gwałtownie przekształca się w prawdziwie złowrogie burze.

Za każdym razem, gdy niestabilne powietrze wznosi się na wysokości powyżej poziomu zamarzania (na ogół 3000 do 5000 metrów), tworzą się kryształki lodu, wymieniające ładunki przez mechaniczne kolizje, dokładnie w taki sam sposób, w jaki stajemy się „naładowani” podczas szurania nogami po dywanie w rześki, zimowy dzień. Gdy rozpoczynają się błyskawice, burza osiągnęła dojrzałość i wraz z nią pojawiają się smagające wiatry, oślepiająca ulewa i wzburzone morze.

Partner na pokładzie

Za każdym razem, gdy prowadzimy eksplorację świata poniżej, ważnym jest posiadanie „pilnującej” lub uważającej, odpowiedzialnej osoby pozostającej na pokładzie. Wiele lat temu nie pozostawiałem takiej osoby na pokładzie. Byłem nocnym nurkiem i po wynurzeniu się na powierzchnię odkryłem, że ciemno pokolorowany kadłub i niewyraźnie świecące światło kotwicy utworzyły doskonały kamuflaż w odniesieniu do nocnego nieba i rzadko rozświetlonej linii brzegowej. Szczęśliwie, płynąc do brzegu uderzyłem w łódź (dosłownie) i zaoszczędziłem sobie kłopotu, lub co gorsza, utraty naszej łodzi. Lekcja ta nie była jeszcze dla nas straconą.

Do podstawowych obowiązków obserwatora należy baczenie na pogodę, obsługa radia, obserwowanie rzeczy takich jak wleczenie kotwicy i opieka nad wynurzającymi się na powierzchnię nurkami. Osoba ta

powinna być przeszkolona nie tylko w bezpiecznej obsłudze łodzi, lecz również w udzielaniu pierwszej pomocy i radzeniu sobie przy wypadkach.

Innym ważnym obowiązkiem tego „partnera na pokładzie” jest zadbanie, aby nikt nie był pozostawiony. System identyfikacji nurków DAN (DIDS) jest wspaniałym narzędziem do utrzymywania śladów nurków, lecz również inne strategie mogą być skuteczne, w zależności od wielkości łodzi oraz liczebności załogi i nurków.