

13. ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΚΤΑΚΤΟΥ ΑΝΑΓΚΗΣ

Παρακάτω θα μελετήσουμε τρόπους αντιμετώπισης κάποιων «καταστάσεων εκτάκτου ανάγκης», οι οποίες, ευτυχώς σπάνια, απειλούν την ασφάλεια του σκάφους μας, αλλά και τη δική μας.

13.1 Αβαρίες

Με τον όρο «αβαρίες» εννοούμε όλες τις ζημιές που μπορεί να προκληθούν στο σκάφος μας.

1. **Θραύση πηδαλίου:** Συνεχίζουμε την πορεία μας και προσπαθούμε να αντικαταστήσουμε το πηδάλιο με μια απλή κατασκευή, χρησιμοποιώντας ένα κουπί ή κάποιο άλλο αντικείμενο (π.χ. καθρέπτης). Κάνουμε χρήση της εφευρετικότητάς μας (σχήμα 13.1).
2. **Θραύση πόρπης ή βελόνης:** Καταρχήν βγάζουμε γρήγορα το πηδάλιο για να μην το χάσουμε. Στη συνέχεια ακολουθούμε την ίδια διαδικασία όπως στη θραύση πηδαλίου.
3. **Κόψιμο σκότας:** Γυρίζουμε το σκάφος στον καιρό και δένουμε την εφεδρική σκότα. Αν το επιτρέπει η ένταση του ανέμου, αυτό μπορεί να γίνει και χωρίς να γυρίσουμε στον καιρό.
4. **Κόψιμο - Λύσιμο ποδαριού:** Αυτό συνεπάγεται ότι η αντένα θα έχει γυρίσει ανάποδα, αφού το κέντρο βάρους της είναι υψηλότερα από το σημείο που κάνουμε το ξυλόδεσμο. Γυρίζουμε το σκάφος στον καιρό, κατεβάζουμε την αντένα και την ελέγχουμε για τυχόν ζημιές. Αφού αντικαταστήσουμε το ποδάρι (αν κόπηκε), την ξανασηκώνουμε.
5. **Κόψιμο - Λύσιμο μανταριού:** Φέρνουμε τη βάρκα στον καιρό και ελέγχουμε την αντένα για πιθανές ζημιές. Αν το επιτρέπει ο καιρός, αντικαθιστούμε το μαντάρι, αφού κατεβάσουμε το κέντρο βάρους, ώστε να μπορέσει κάποιος να ανέβει στο άλμπουρο, και ξανασηκώνουμε την αντένα. Αν ο καιρός δεν το επιτρέπει αναγκαζόμαστε να κρατήσουμε την αντένα στο σκάφος και να συνεχίσουμε με ένα πανί.
6. **Θραύση αντένας:** Φέρνουμε το σκάφος στον καιρό και κατεβάζουμε τη σπασμένη αντένα με προσοχή, ώστε να μη σχιστεί το πανί. Συνεχίζουμε με ένα πανί και όταν βγούμε στη στεριά, επιδιορθώνουμε την αντένα, αν αυτό είναι δυνατό. Συνήθως όταν μιλάμε για θραύση αντένας, εννοούμε ξεκόλλημα μεταξύ των κομματιών που αποτελούν την αντένα, και όχι θραύση του ξύλου, οπότε μπορεί να επιδιορθωθεί αρκετά εύκολα με ξυλόκολλα και σφικτήρες.
7. **Θραύση άλμπουρου:** Είναι μια από τις πιο επικίνδυνες αβαρίες με πιθανότητες τραυματισμού κάποιου μέλους του πληρώματος. Γυρίζουμε το σκάφος στον καιρό. Λύνουμε τα ξάρτια (όσα από αυτά δεν ξηλώθηκαν) και την αντένα. Τακτοποιούμε το άλμπουρο και την αντένα μέσα στο σκάφος και συνεχίζουμε με ένα πανί μέχρι την πλησιέστερη ακτή.
8. **Κόψιμο ξαρτιών - ξήλωμα ξαρτόριζας:** Είναι και αυτή μια επικίνδυνη περίπτωση, διότι αν δεν αντιδράσουμε έγκαιρα υπάρχει μεγάλος κίνδυνος να σπάσει και το άλμπουρο. Πρώτη κίνηση είναι να γείρουμε τη βάρκα προς την πλευρά του σπασμένου ξαρτιού ή της ξηλωμένης ξαρτόριζας. Στην περίπτωση της ξηλωμένης ξαρτόριζας μπορούμε να δέσουμε το ξάρτι στη ζώστρα ή να χρησιμοποιήσουμε μια σκαρμωδόχη, ενώ στην περίπτωση του κομμένου ξαρτιού κατεβάζουμε την αντένα το γρηγορότερο δυνατό.
9. **Σχίσσιμο πανιού:** Ακόμα και αν το σχίσσιμο είναι μικρό πρέπει να γίνει ένα πρόχειρο μπάλωμα οπωσδήποτε, διότι διαφορετικά η τρύπα θα μεγαλώσει. Αν το επιτρέπει ο καιρός και η τρύπα βρίσκεται σε προσιτό σημείο, το μπάλωμα μπορεί να γίνει επί τόπου, συνεχίζοντας την πορεία μας. Διαφορετικά κατεβάζουμε την αντένα και επιδιορθώνουμε το πανί.
10. **Ρήγμα:** Προσπαθούμε να κλείσουμε την τρύπα με κάποιο πρόχειρο υλικό (π.χ. κομμάτι πανιού, ξύλου, sleeping-bag). Μπατάρουμε το σκάφος έτσι ώστε το ρήγμα να βρέχεται όσο το δυνατό

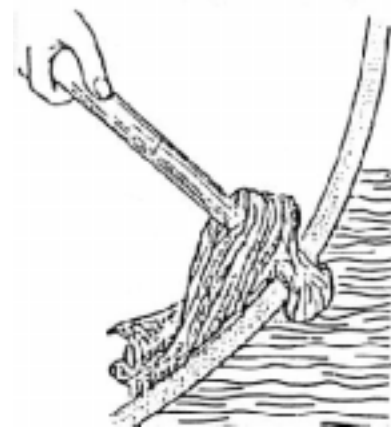
λιγότερο (σχήματα 13.2, 3). Κατευθυνόμαστε στην πλησιέστερη ακτή, για να επιδιορθώσουμε το ρήγμα.



σχήμα 13.1
Αντιμετώπιση θραύσης πη-
δαλίου



σχήμα 13.2
Αντιμετώπιση ρήγματος



σχήμα 13.3

13.2 Λοιπές καταστάσεις κινδύνου

1. **Νερό στη βάρκα:** Μπορεί να προέρχεται από κύμα, από μη στεγανοποιημένα κλιμακωτά, ή από κάποιο μη στανιωμένο αρμό. Τα νερά μέσα στη βάρκα αποτελούν ένα μη ελεγχόμενο έρμα και συνεπώς, όταν αυτά είναι πολλά, υπάρχει κίνδυνος ανατροπής. Γι' αυτό φροντίζουμε να τα αδειάζουμε συνεχώς.
2. **Διαρροή υγραερίου:** Προφανώς αναφερόμαστε στις φιάλες υγραερίου που έχουμε στα σκάφη μας κατά τη διάρκεια των κατασκηνώσεων. Το υγραέριο, επειδή είναι βαρύτερο από τον ατμοσφαιρικό αέρα, «κάθεται» στη βάρκα μας. Για να το αφαιρέσουμε, βάζουμε νερά από τη θάλασσα μέχρι τα φάρσια και τα βγάζουμε. Επαναλαμβάνουμε αυτή τη διαδικασία μερικές φορές. Παρενθετικά αναφέρουμε ότι οι φιάλες πρέπει να προστατεύονται από τον ήλιο και τη ζέστη. Για το σκοπό αυτό μπορεί να χρησιμοποιηθεί μια βρεγμένη πετσέτα. Επίσης, λαμβάνοντας υπ' όψη τη διαστολή του αερίου λόγω της ζέστης, όταν αγοράζουμε φιάλες υγραερίου για τις θερινές κατασκηνώσεις μας δεν τις γεμίζουμε εντελώς.
3. **Προσάραξη:** Η καλύτερη λύση είναι να πέσει το πλήρωμα στη θάλασσα (με σαγιονάρες) και να σπρώξει τη βάρκα, ή να βγάλουμε και την άγκυρα (για να ελαφρύνει το σκάφος) και να τραβήξουμε από το αγκυρόσχοινο. Αν ο βυθός είναι επικίνδυνος τότε προσπαθούμε να ξεκολλήσουμε δίνοντας στη βάρκα μεγάλες κλίσεις, αργά και προσεκτικά, και κάνοντας «γόνδολα».
4. **Ανατροπή σκάφους:** Πρώτα απ' όλα κάνουμε καταμέτρηση του πληρώματος και φοράμε σωστίβια (αν δεν έχουμε φορέσει από νωρίτερα). Κρατιόμαστε όλοι από το σκάφος, το οποίο δε βυθίζεται καθότι είναι ξύλινο. Κολυμπώντας συγχρονισμένα φέρνουμε τη βάρκα στον καιρό. Κατόπιν ελευθερώνουμε τις αντένες λύνοντας ή κόβοντας μαντάρια, ποδάρια και ποδεώνες. Το σκάφος έχει μια τάση να γυρίσει στην ορθή θέση, αλλά και το υποβοηθούμε. Επόμενη κίνηση είναι να αδειάσουμε το νερό. Όλα αυτά τα κάνουμε μόνο αν μας το επιτρέπουν οι συνθήκες του καιρού, της κατάστασης της θάλασσας και του πληρώματος.

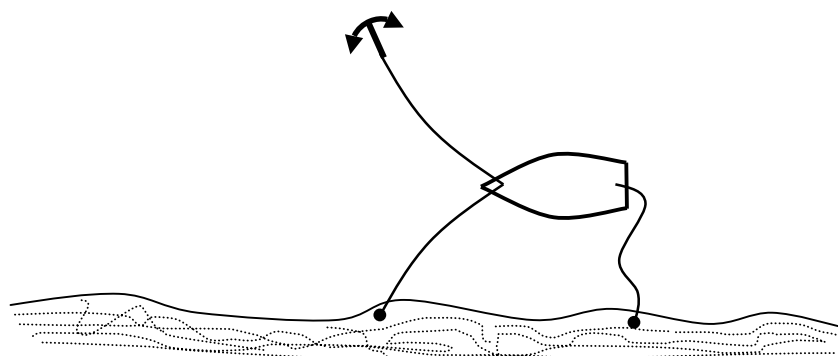
13.3 Αντιμετώπιση κακοκαιρίας

I. ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

1. **Πολύ δυνατός αέρας:** Ελαττώνουμε την ιστιοφορία ανάλογα με την ένταση του αέρα. Κατεβάζουμε πρώτα το πλωριό και συνεχίζουμε με το πρυμνιό. Σε σπάνιες περιπτώσεις και έχοντας τον αέρα από πίσω συνεχίζουμε μόνο με φλόκο ή και χωρίς φλόκο, **ξυλάρμενοι**. Προσέχουμε το έρμα, γι' αυτό και κάθετα το πλήρωμα ένδον. Σε περιπτώσεις που έχουμε απότομες ριπές ανέμου, προσπαθούμε όσο γίνεται να τις προβλέψουμε. Δεν αφήνουμε το σκάφος να πάρει επικίνδυνη κλίση, αφήνοντας τα πανιά μας να παίζουν, όταν πάει να μπατάρει.
2. **Μεγάλο κύμα:** Το πλήρωμα τοποθετείται έτσι ώστε να μην είμαστε ούτε έμπλωροι ούτε έμπρυμνοι, και το κέντρο βάρους μας να είναι χαμηλά. Ο κυβερνήτης κάνει κατάλληλους πηδαλισμούς, ώστε να μη σκάνε τα κύματα πάνω στη βάρκα, αλλά το σκάφος να τα καβαλικεύει.
3. **Μπουρίνι:** Αν προλαβαίνουμε και αν η μορφολογία της ακτής είναι καλή, τότε βγαίνουμε στη στεριά. Διαφορετικά κάνουμε τα εξής: ρίχνουμε την άγκυρα, ακόμα κι αν είμαστε τόσο ανοιχτά ώστε να μην πιάνει. Κατεβάζουμε την ιστιοφορία μας. Σε εξαιρετικές καταστάσεις κατεβάζουμε και τα άλμπουρα, και τα δένουμε μαζί με τις αντένες έξω από τη βάρκα, για να κατέβει το κέντρο βάρους χαμηλά. Ασφαλίζουμε όλα τα αντικείμενα. Φοράμε τα αδιάβροχά μας, τα σωσίβια μας και καθόμαστε ένδον. Σε κατάσταση κινδύνου καλούμε βοήθεια με το VHF.

II. ΣΤΗ ΣΤΕΡΙΑ

1. **Πολύ δυνατός αέρας:** Η πιο σωστή και εύκολη αντιμετώπιση είναι να βγάλουμε τις βάρκες μας έξω. Στην κίνηση αυτή καταλήγουμε οπωσδήποτε όταν έχουμε αγκυροβολήσει σε ριχά ή κοντά σε βράχια, όταν τα αγκυρόσχοινά μας είναι μικρά ή όταν είναι νύχτα και θέλουμε να κοιμηθούμε ήρεμα.
Κάτω από συνθήκες «ασφαλούς αγκυροβολίου» (αν δηλαδή δε συμβαίνει τίποτα από τα παραπάνω), μπορούμε να δέσουμε τις βάρκες με μουστάκια (σχήμα 13.4), ή να τις αγκυροβολήσουμε αρόδο. Στήνουμε αντίσκηνα, όπου βάζουμε τα προσωπικά μας αντικείμενα. Κατεβάζουμε σκιάδια, τέντες, κατασκευές και οτιδήποτε έχει μεγάλη αντίσταση στον αέρα.
2. **Μεγάλο κύμα:** Στην περίπτωση αυτή μας ενδιαφέρουν μόνο τα σκάφη, τα οποία ή τα βγάζουμε έξω ή τα αγκυροβολούμε βαθιά και αφήνουμε όλο το αγκυρόσχοινο. Με το δεύτερο τρόπο αντιμετώπισης όμως σε πολύ μεγάλο κύμα κινδυνεύουμε να δημιουργηθεί πρόβλημα στα κοράκια των σκαφών.
3. **Μπουρίνι:** Ασφαλίζουμε τις βάρκες με μουστάκια ή τις βγάζουμε έξω. Σκεπάζουμε τα πανιά με νάιλον ή τα θάβουμε στην άμμο για να μη βραχούν. Στήνουμε αντίσκηνα, όπου βάζουμε όλα μας τα πράγματα, και σκάβουμε ρυάκια γύρω τους. Κατεβάζουμε σκιάδια, τέντες και κατασκευές.



Σχήμα 13.4: Το μουστάκιωμα

13.4 Άνθρωπος στη θάλασσα

Η πτώση ενός ανθρώπου στη θάλασσα είναι πολύ σοβαρό γεγονός, ειδικά με άσχημες καιρικές συνθήκες ή τη νύχτα. Για τη περισυλλογή ενός ανθρώπου από τη θάλασσα πρέπει να γίνουν από το πλήρωμα μια σειρά κινήσεων με ψυχραιμία και ταχύτητα. Οι κινήσεις είναι οι εξής:

1. Ρίχνουμε το σωσίβιο που είναι στα ξάρτια.
2. Φωνάζουμε «Άνθρωπος στη θάλασσα», ώστε να το ακούσουν όλα τα μέλη του πληρώματος και να κινητοποιηθούν.
3. Ένας από το πλήρωμα αναλαμβάνει να παρακολουθεί συνέχεια τον άνθρωπο. Προσπαθούμε να μην το χάσουμε ούτε στιγμή από τα μάτια μας.
4. Κρατάμε την ψυχραιμία μας.
5. Σχεδιάζουμε τη διάσωση.

Υπάρχουν πολλές τεχνικές διάσωσης, αλλά αυτή που έχει επικρατήσει είναι η μέθοδος του Αμερικανικού Ναυτικού, σύμφωνα με την οποία (προσαρμοσμένη για τις ναυτ/πικές λέμβους):

1. Ερχόμαστε στον καιρό.
2. Τυλίγουμε τα πανιά.
3. Βγάζουμε κουπιά και πλησιάζουμε τον άνθρωπο.
4. Φθάνουμε κοντά του με μικρή ταχύτητα και τον περισυλλέγουμε από τη σοφράνο (προσήνεμη) πλευρά, προσέχοντας ιδιαίτερα αν είναι τραυματισμένος.

13.5 Ρυμούλκηση σκάφους

Στις καταστάσεις ανάγκης θα συμπεριλάβουμε και τη ρυμούλκηση σκάφους, αφού υπό κανονικές συνθήκες δε μας ρυμουλκούν. Υπάρχουν κάποια πράγματα που πρέπει να γνωρίζουμε και να προσέχουμε κατά τη ρυμούλκηση.

Όταν πρόκειται να ρυμουλκηθούμε από κάποιο μικρό σκάφος, το οποίο θα μας ρυμουλκήσει με μικρή ταχύτητα, μπορούμε να δέσουμε το σχοινί ρυμούλκησης στο σέλημα των προκόπων κάνοντας και μια βόλτα από το κοράκι. Καλό είναι το σχοινί ρυμούλκησης να μη δεθεί στους κρίκους που υπάρχουν στην πλώρη και στη πρύμνη του σκάφους, ούτε στο ρυμουλκό, ούτε στο ρυμουλκούμενο, αλλά σε κάποιο πιο σταθερό σημείο. Επίσης καλό είναι να υπάρχει κάποιο βαρίδιο στο μέσο του σχοινιού ρυμούλκησης, ώστε να απορροφώνται οι κραδασμοί και να μη μεταδίδονται από το ρυμουλκό στο ρυμουλκούμενο.

Όταν πρόκειται να ρυμουλκηθούμε από μεγάλο σκάφος, **δε δένουμε τον κάβο ρυμούλκησης στο σκάφος μας**, αλλά πάνω στον κάβο αυτό δένουμε μικρότερα σχοινιά με ψαλιδιές, τα οποία δένουμε σε κάποια σταθερά σημεία του σκάφους μας, όπως τα σέλιμα, η ζώστρα και οι στραγαλιές.

Όταν πρόκειται ένα μεγάλο σκάφος να ρυμουλκήσει πολλές φαλαινίδες, ο κάβος ρυμούλκησης πρέπει να φθάσει μέχρι και το τελευταίο σκάφος και όλα τα ρυμουλκούμενα να δεθούν πάνω στον κάβο, όπως περιγράφηκε παραπάνω και όπως φαίνεται στο σχήμα 13.5.

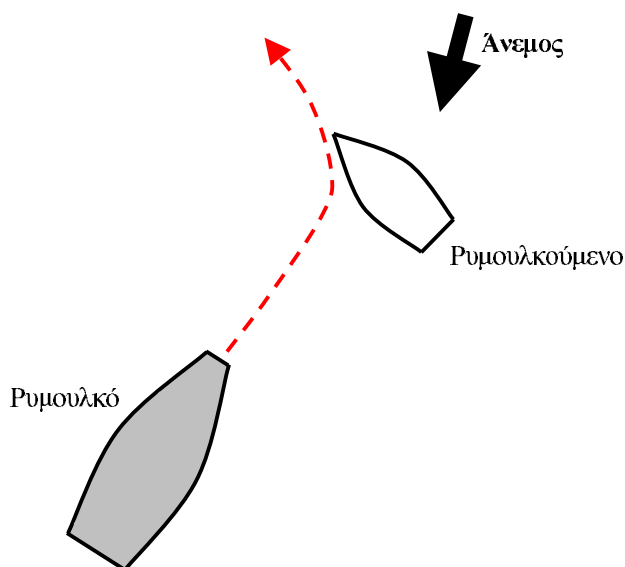


Σχήμα 13.5: Ρυμούλκηση πολλών φαλαινίδων

Επίσης πρέπει να θυμόμαστε τα εξής:

- Καλό είναι για λόγους ασφάλειας τα πληρώματα όλων των σκαφών να επιβιβαστούν στο ρυμουλκό, αν υπάρχει αυτή η δυνατότητα, διαφορετικά πρέπει να καθίσουν οπωσδήποτε ένδον.

- Αν τα σκάφη είναι αρματωμένα για ιστιοπλοΐα, οι αρματωσιές τους (άλμπουρα και αντένες) πρέπει να κατέβουν και να δεθούν στο σκάφος.
- Το τελευταίο σκάφος πρέπει να έχει πηδάλιο (σε αντίθεση με όλα τα ενδιάμεσα), ώστε να βοηθάει κατά τις στροφές.
- Πάντα βάζουμε τα νεότερα σκάφη στην πρώτη θέση μετά το ρυμουλκό και στο τέλος του ρυμουλκίου, αφήνοντας τις ενδιάμεσες θέσεις για τα παλαιότερα. Αυτό το κάνουμε, διότι η πρώτη και η τελευταία θέση δέχονται το μεγαλύτερο ζόρι.
- Το πρώτο ρυμουλκούμενο πρέπει να απέχει αρκετά από το ρυμουλκό, για να μην έχει πρόβλημα με τα απόνερα του ρυμουλκού.
- Τέλος, όταν πρόκειται το ρυμουλκό να προσεγγίσει το ρυμουλκούμενο (αν π.χ. το ρυμουλκούμενο είναι ακυβέρνητο), αυτό το κάνει από τη σταβέντο πλευρά του ρυμουλκούμενου, όπως φαίνεται στο σχήμα 13.6

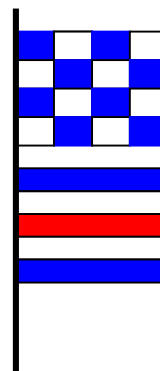


Σχήμα 13.6: Προσέγγιση του ρυμουλκούμενου από το ρυμουλκό

13.6 Σήματα κινδύνου

Τα παρακάτω αποτελούν διεθνή σήματα κινδύνου και χρησιμοποιούνται από τα σκάφη για να δηλώσουν ότι χρειάζονται βοήθεια. Παρότι αν είμαστε εμείς σε κίνδυνο κάποια από αυτά δεν μπορούμε να τα χρησιμοποιήσουμε, διότι δεν έχουμε στα σκάφη μας τα απαραίτητα υλικά, πρέπει να τα γνωρίζουμε προκειμένου να αναγνωρίσουμε άλλα σκάφη που βρίσκονται σε κίνδυνο.

- Εκπομπή σήματος MAYDAY με το VHF στο κανάλι 16.
- Εκπομπή ηχητικού ή οπτικού μορσικού σήματος SOS (... --- ...).
- Εκτόξευση κόκκινων φωτοβολίδων
- Άναμμα κόκκινων πυρσών.
- Άναμμα πορτοκαλί καπνογόνων.
- Οι ναυτικές σημαίες N και C υψωμένες σε εμφανές σημείο του σκάφους η μια κάτω από την άλλη (σχήμα 13.7).
- Η σημαία του σκάφους υψωμένη ανάποδα.



Σχήμα 13.7: Οι σημαίες N και C