

12. Rzeszowiak



S/y Rzeszowiak

Typ: kecz

LOA: 13,74 m

Materiał kadłuba: stal

Rok budowy: 2000

Rzeszowiak to dzielny, stalowy jacht typu Bruceo. Typowy „pancernik”. Idealna jednostka na bałtycki wakacyjny rejs. W sierpniu 2005 roku takie właśnie pływanie na nim odbywano.

Rejs przebiegał zgodnie z planem. Dwóch doświadczonych mężczyzn czuwało nad bezpieczeństwem młodej, bo dwudziestoparoletniej załogi. Jej członkowie byli na początku swojej drogi żeglarskiej i z pewnością pływanie morskie pod okiem starszych kolegów stanowiło dla nich idealny sposób na zdobywanie dalszych szlifów. Gdy 8 sierpnia 2005 roku przed 18.00 *Rzeszowiak* wychodził z Lipawy (Liepaji) na Łotwie z zamiarem powrotu do Górek Zachodnich, wiało jakieś 5°B.

Po wyjściu w morze rejs przebiegał prawidłowo – pod dostosowanym do warunków zestawem żagli żeglowano kursem 260° z przywoitą prędkością 3,5 węzła. Wiatr powoli tężał. Pozycję na mapę nanoszono na koniec każdej wachty, spisując ją uprzednio do brulionu z jednego z dwóch znajdujących się na jachcie odborników GPS. O 02.00 wykonano zwrot przez sztag na kurs 190° . Wiało już na tyle silnie, że trzeba było wspomóc się silnikiem w celu przepchnięcia dziobu przez linię wiatru. Regularne 6°B z NW dawało załódze popalić i półtorej godziny później, po pozbyciu się grota, postawiono sztormowy fok i bezan. *Rzeszowiak* położył się na kurs 220° .

Prognoza, chociaż czasem lubi płatać figle, tym razem sprawdziła się z nawiązką. Około południa siłę wiatru oceniano już na $8\text{--}9^\circ\text{B}$, a stan morza na 7–8. Żeglowanie powoli zmieniało się w walkę o przetrwanie, a próba utrzymania kursu sprowadzała się do zmagania z rosnącym dryfem. Sytuacja pogarszała się z godziny na godzinę. Padał deszcz. Po południu siła wiatru z sektora W–NW dochodziła do 11°B , a wypiętrzające się fale górowały nad jachtem. W takich warunkach odpoczynek z prawdziwego zdarzenia to mrzonka.

Około 14.00 UTC kapitan przedstawił załódze sytuację jachtu oraz swoje obawy i rozważane opcje dalszego postępowania. Podstawowym problemem była, według niego, bliskość rosyjskiego wybrzeża. Nieuchronne zbliżanie się do lądu to zawsze powód do niepokoju, a co dopiero przy tak silnym wietrze. Według kapitana w grę wchodziło wejście do Bałtyjska lub sztrandowanie. Nie jest jasne, czy w wyniku załogowej narady coś konkretnego ustalono. Godzinę później wykonano jednak kolejny zwrot przez sztag za pomocą silnika, ale przejście na kontrkurs niewiele dało – szybkość dryfu na tym etapie wynosiła aż 3–4 węzły. Jacht był znoszony na SE. Silnik nawet na wysokich obrotach niewiele dawał, więc wyłączono go, aby nie zużywać paliwa.

Kapitan nie miał już złudzeń. Powiedział otwarcie „jest źle” i ponownie przeprowadził rozmowę z załogą. Pierwszy oficer mówił coś

o stanięciu w dryf, ale to nie wydawało się rozwiązaniem problemu, lecz jedynie przeciąganiem gehenny. Załoga miała dość. Sytuacja zdawała się patowa. Pozostało ryzykować rozbitcie bądź próbować sztrandowania albo powierzyć ratowanie życia profesjonalistom. W oczach zmęczonych i naprawdę przerażonych ludzi wybór był prosty. Kapitan ociągał się chwilę, bo przecież jacht nie przeciekał i był sprawny. Może warto byłoby jeszcze powalczyć... tylko co z załogą?

Nadano DISTRESS, a potem MAYDAY. Początkowo łączność z rosyjską stacją nie przyniosła wymiernych skutków. Chwilę trwało, zanim wołanie o pomoc dotarło do MRCK Gdynia. Odebrał je też znajdujący się stosunkowo blisko jachtu, bo w odległości 20 mil, statek ro-ro, który był aktualnie w drodze do St. Petersburga. Zameldował on swoje położenie do RCC Kaliningrad i otrzymał polecenie udania się na pozycję jednostki w niebezpieczeństwie. Miał zidentyfikować jacht i zająć się koordynacją akcji, oceniwszy na miejscu sytuację. Na szczęście pierwszym oficerem był Polak, więc kwestie językowe nie stanowiły problemu.

Kontakt udało się nawiązać sprawnie. Załoga przedstawiła marynarzowi swoją sytuację, opisując problemy z utrzymaniem kursu i prędkości, czyli z jakąkolwiek kontrolą nad jachtem. Chcieli wskazać, gdzie znajduje się najbliższa mielizna, na której mogliby osadzić stalową jednostkę. Oficer zdziwił się nieco, a żeglarze jeszcze bardziej, gdy uświadomił im, że znajdują się między Gotlandią a Estonią, a głębokość w tym miejscu wynosi 100 metrów.

Polak na promie chciał jednak pomóc. Poprosił o podanie pozycji z GPS-u i skierował tam statek. Potrzebował godziny na pokonanie dzielącego obie jednostki dystansu. Chwilę później wywołał RCC Kaliningrad i opisał sytuację jachtu. Stan załogi, psychiczny i fizyczny, określił jako dobry. Tym większe było jego zdziwienie, gdy dyspozytor w stacji polecił mu podjąć działania ratownicze. „To kiepski pomysł...” – pomyślał oficer. Wysokość burt mającego 156 metrów długości promu i brak możliwości precyzyjnego manewrowania nim

w tej pogodzie w pobliżu stosunkowo niewielkiego, tańczącego na falach i niesterownego jachtu stanowiły poważne utrudnienie. Polak nie dał za wygraną – nalegał na wystanie śmigłowca, statku ratowniczego lub choćby holownika. Bezskutecznie. Wyglądało na to, że inna pomoc nie nadejdzie.

Siła wiatru wynosiła wówczas około 10⁰B z WNW, a stan morza 8–9. Otrzymana ze stacji brzegowej prognoza zapowiadała utrzymanie się takich warunków przez kolejne 12 godzin. Załoga na jachcie gorączkowo rozważała możliwości dalszych działań. Jedynym sensownym wyjściem było zażądanie ratowania życia, czyli ewakuacji z jachtu. Pierwszy oficer na promie poprosił o potwierdzenie, że właśnie o to żeglarzom chodzi, i przekazał tę informację do RCC Kaliningrad. Tu jednak kolejny raz odbił się od ściany: żadna jednostka nie wyjdzie w morze, za działania ratownicze odpowiada prom. Polak próbował jeszcze dyskutować, tłumacząc, że przy tak dużych gabarytach statku jest to przedsięwzięcie bardzo ryzykowne. Bezskutecznie.

Na mostku narada trwała długo. Wszyscy zdawali sobie sprawę z tego, że mają przed sobą niezwykle trudne zadanie, którego najchętniej by się nie podejmowali. Za mało sprzętu ratowniczego, za mało możliwości... i jeszcze ten sztorm. Postanowili użyć rzutki pirotechnicznej i za jej pośrednictwem podać na jacht linę holowniczą. Potem wystarczyło ustawić stalową jednostkę przy burcie na wysokości drzwi pilotowych, przez które miało nastąpić podjęcie żeglarzy. Wszystkie inne pomysły odrzucono. Poziom ryzyka związanego z ich realizacją był nie do przyjęcia.

Załoga *Rzeszowiaka* zgodziła się na opisany sposób ratowania. Przyjęła również informację o koniecznym porzuceniu jachtu po zakończeniu ewakuacji. Byli zmęczeni, mieli dość. Chcieli tylko, aby koszmar się skończył.

Pierwsza próba podania rzutki miała miejsce o 21.00 czasu statkowego. Strzał okazał się niecelny. Targany falami jacht przemieszczał się nieustannie. Druga rzutka co prawda została przez załogę

pochwycona, ale na jej końcu nie było liny. Sytuacja powtórzyła się przy trzeciej rzutce. Z komory pracującego wytrwale silnika jachtu wydobywał się dym, więc maszynę odstawiono.

Linę udało się ostatecznie podać za czwartym razem. Na wysokiej fali *Rzeszowiak* dwukrotnie uderzył w górującą nad nim niczym ściana burtę promu. Bezanmaszt wylądował w wodzie, grotmaszt został uszkodzony. Z drzwi pilotowych opuszczono drabinkę. W asyście marynarzy pierwsza ewakuowała się druga oficer. Tylko na to wystarczyło czasu. Lina holownicza pękła. Więcej rzutek na stanie nie było.

Rzeszowiak przesuwiał się w stronę tłukącej w wodę niczym młot rufy statku. W tym czasie pierwszy oficer promu prowadził gorączkową łączność z RCC Kaliningrad, tłumacząc, że wobec braku możliwości kontynuowania działań ratowniczych musi przybyć jednostka specjalistyczna. Znów odmowa. Jacht był już przy rufie. Wtem ta uniosła się i z impetem opadła, przygniatając go aż po śródkręcie. Zniszczenia były duże. Dwie osoby, w tym kapitan, znalazły się za burtą. Miały na sobie pasy ratunkowe.

Załogant oddalił się od jachtu i dryfował oświetlany przez reflektor z promu. Reszta załogi próbowała wyciągnąć znajdującego się przy burcie kapitana. Mężczyzna był przytomny, ale zaplątany w takielunek. Z jakiegoś powodu nie miał już na sobie kamizelki ratunkowej. W pewnym momencie burta jachtu zbliżyła się niebezpiecznie do promu. Żeglarze odskoczyli w obawie przed uderzeniem. Bezpowrotnie stracili z oczu kapitana.

Statek nic więcej nie mógł zrobić. Oddalił się na bezpieczną odległość i reflektorami oświetlał zarówno jacht, jak i dryfującego żeglarza. Mijały godziny. Ostatecznie z Gotlandii wystartowały dwa śmigłowce SAR, które nad ranem podjęły załogę.

11 sierpnia 2005 roku dryfującego i mocno pokancerowanego *Rzeszowiaka* odnalazła załoga innego jachtu. Po przeholowaniu go do Kłajpedy przy burcie odkryto zaplątane w liny zwłoki kapitana.

■ PRZEMYŚLENIA

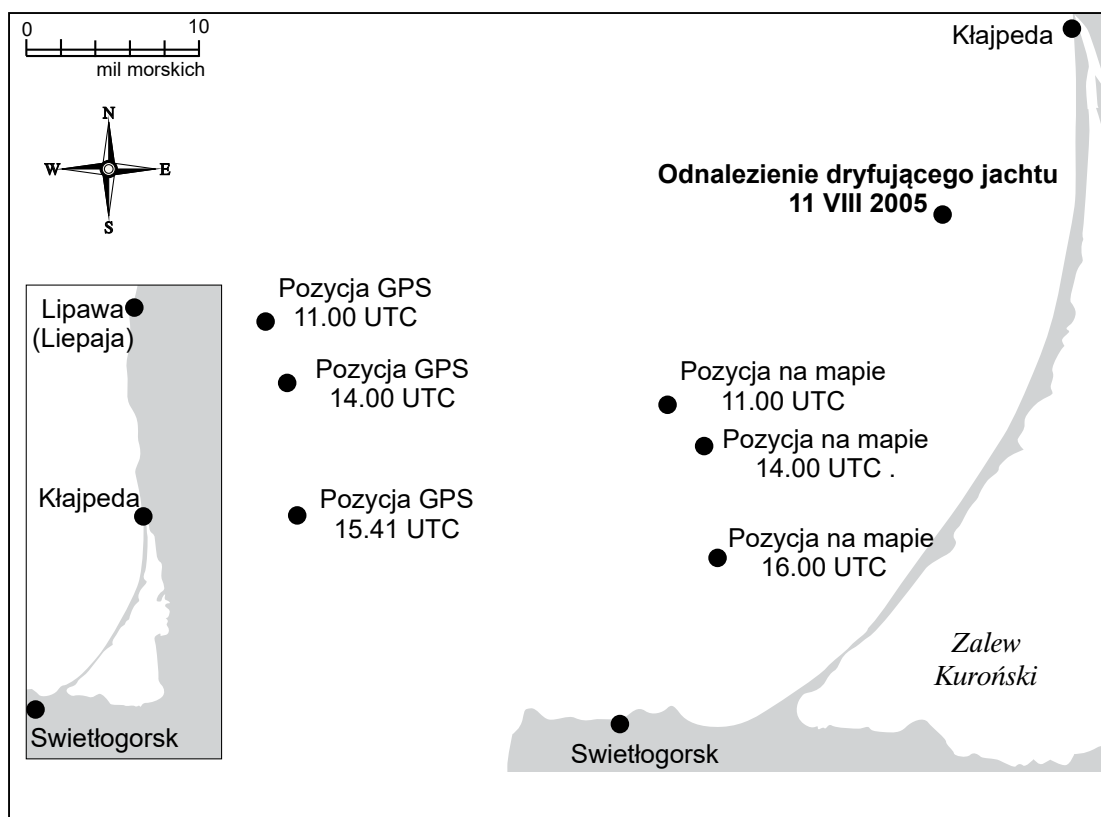
Wymagania dotyczące kwalifikacji załogi narzucone w Karcie Bezpieczeństwa były w większości spełnione. Kapitan musiał legitymować się patentem jachtowego sternika morskiego, a oficer istniejącym wówczas patentem sternika jachtowego. W rzeczywistości kapitan co prawda odpowiedni patent miał, ale pomimo swojego znacznego stażu morskiego pełnił tę funkcję pierwszy raz. Wysokie kwalifikacje miał pierwszy oficer, który uprawnienia jachtowego sternika morskiego zdobył niemal 30 lat wcześniej. Z pozostałych ośmiu osób zdecydowana większość miała patent żeglarza jachtowego. Nikt na pokładzie nie posiadał natomiast świadectwa radiooperatora VHF, które zgodnie z Kartą Bezpieczeństwa ktoś mieć powinien. Fakt ten nie ma jednak bezpośredniego przełożenia na przebieg zdarzeń z 2005 roku. Jak zatem obiektywnie ocenić poziom formalnego wykwalifikowania załogi do pływania po morzu, nawet abstrahując od wymagań widniejących w dokumentach jachtu? Nie będzie przesadą stwierdzenie, że był całkiem przyzwoity.

W swoim orzeczeniu Odwoławcza Izba Morska podsumowała przebieg zdarzeń tak: „Najbardziej prawdopodobną przyczyną opuszczenia przez załogę jachtu „RZESZOWIAK” na Morzu Bałtyckim w dniach od 9 sierpnia 2005 r. do 10 sierpnia 2005 r. na pozycji: 55°17’N, 019°21’E, przy sile wiatru WNW 8–10°B, w porywach do 12°B, stanie morza 6-7, było przekonanie o grożącym jachtowi i załodze niebezpieczeństwie wynikające z oceny, że warunki hydrometeorologiczne przekraczają aktualne zdolności psychofizyczne załogi – początkowo pogłębione błędnym określeniem pozycji jachtu na mapie”.

Zacznijmy od tego, jak prowadzona była nawigacja. Oficerowie nanosili pozycję na mapę na koniec wachty, a więc co cztery godziny. Przy założeniu, że prędkość jachtu wynosiła od 3 do 5 węzłów, dystans przebyty przez niego w tym czasie to 12–20 mil. Bardzo dużo, jeśli jacht znajduje się w sztormie w pobliżu lądu. W tym

przypadku nawigację prowadzono w sposób raczej różny od ciągłego. Zaznaczanie pozycji jachtu na mapie tylko na koniec wachty byłoby zasadne podczas żeglugi oceanicznej, ale na pewno nie na akwenie takim jak Bałtyk. Stare zasady dobrej praktyki morskiej nakazują przestrzegać ciągłości prowadzenia nawigacji, a także nigdy nie ufać sobie w pełni. Jeżeli jest się czegoś pewnym, należy sprawdzić jeszcze raz. Jednocześnie kapitan ma obowiązek zapewnić bezpieczeństwo dowodzonemu przez siebie jachtowi i jego załodze wszystkimi dostępnymi mu sposobami. Mając do dyspozycji dwa odbiorniki GPS, opierano się tylko na wskazaniach jednego z nich, a odczyty regularnie porównywano, co akurat było właściwe. Problem polega na tym, że na którymś etapie doszło do niepoprawnego naniesienia pozycji na mapę i nie zostało to wykryte. Czy zatem kapitan nie kontrolował działań oficerów, z których dwoje miało przecież jedynie uprawnienia żeglarza jachtowego? Można było się spodziewać, że osoby te nie będą miały wprawy w pracy na mapie. Dziwi też fakt, że po jednorazowym błędnym oznaczeniu pozycji nikt się nie zastanowił, czy przypadkiem coś jest nie tak, nanosząc kolejną. Gdyby nawigacja na mapie była prowadzona zgodnie ze sztuką, a więc w sposób ciągły, szanse na zdiagnozowanie błędu na bieżąco byłyby prawdopodobnie większe.

Kolejne zagadnienie to decyzja o wyjściu z Lipawy. Warunki, w momencie opuszczenia portu, co prawda umożliwiały szybką żeglugę, ale prognoza nie nastrajała już tak optymistycznie i kapitan o tym wiedział. Wiatr z sektora W–NW miał tężeć do 8°B. Inna prognoza była nieco bardziej łaskawa, bo wzrost siły wiatru zapowiadała dopiero na godziny poranne do 7°B, a do 8°B w ciągu kolejnych kilku godzin. Dopiero po południu i w nocy z 9 na 10 sierpnia zapowiadano 9–10°B przy stanie morza do 6, co zostało poparte wydaniem ostrzeżenia przed silnym sztormem. Kapitan, wychodząc w morze, miał więc w perspektywie dobrą żeglugę przed rozpętnaniem się na morzu piekła. Co myślał i jaki miał plan – tego się już nie dowiemy.



Pozycje jachtu naniesione na mapę i rzeczywiste przed ewakuacją

Smutna prawda jest taka, że optymizm na morzu nie popłaca nigdy. Przezorny żeglarz zawsze rozpatruje najgorszy scenariusz, mając nadzieję na to, że mimo wszystko ziści się najlepszy. W tym przypadku załoga, mając do dyspozycji wszelkie niezbędne dane pogodowe, i tak wyszła w morze. To prawda, że nie zapowiadano 11°B , lecz „jedynie” do 10°B , ale czy to cokolwiek zmienia? Prognoza to tylko szacunek. Jeżeli zapowiada ciężki sztorm, a za taki należy bez wątplenia uznać $9\text{--}10^{\circ}\text{B}$, o którym była mowa, nie wychodzi się w morze. Nie wybiera się żeglowania w takich warunkach z własnej woli.

Problem w tym, że nie wiadomo, czy kapitan wiedział, na co się pisze. Pływał po morzu od wielu lat, zapewne nie jeden sztorm przeżył, ale czy doświadczył żeglugi w wietrze $10\text{--}11^{\circ}\text{B}$? Być może nie

i właśnie dlatego zabrakło mu wyobraźni. Tego również nigdy się już nie dowiemy.

S/y Rzeszowiak, porządny „pancernik”, radził sobie świetnie. Nie brał wody, pracował na wysokiej fali prawidłowo. Długotrwała żegluga w warunkach sztormowych jest jednak męcząca i wyczerpująca nie tylko fizycznie, ale też psychicznie.

Załoga składała się z młodych osób bez uprawnień morskich. O wiele starszy i opływany kapitan z pewnością był dla nich autorytetem i ufali podejmowanym przez niego decyzjom. W takim układzie psychicznie i emocjonalnie załoga polegała w całości na swoim dowódcy. To trochę tak jak w przypadku bojącego się dziecka, które szuka schronienia w ramionach rodzica, mimo że ten może także się bać. Tu kapitan otwarcie dzielił się z załogą swoimi obawami. Jest to zachowanie naturalne w grupie ludzi w warunkach lądowych. Na morzu sprawdza się rzadziej. W obliczu strachu o własne życie wyzwala zupełnie inny mechanizm – skoro opoka, jaką a priori jest dowodzący, nie daje wyczuwalnego podparcia, trzeba wziąć swój los we własne ręce. Prawdopodobnie tak właśnie stało się na *Rzeszowiaku*. Gdy kapitan ogłosił, że jest źle, logicznym nasuwającym się wnioskiem było poproszenie o pomoc z zewnątrz. Zgodnie z orzeczeniem Odwoławczej Izby Morskiej u dowodzącego dało się zauważyć niezdecydowanie, i to presja załogi skłoniła go do wezwania pomocy. Warto przy tym uzmysłowić sobie, że w warunkach sztormu osiągającego 10–11°B, biorąc pod uwagę przekonanie o położeniu jachtu w odległości 20 mil lub mniej od brzegu, żadna z rozważanych przez kapitana opcji co do dalszej strategii działania nie byłaby pozbawiona ryzyka.

Jako jedną z możliwości przedstawił on załodze próbę samodzielnego wejścia do Bałtyjska. Rozważanie wejścia do portu w takich warunkach, a nawet znalezienia się w strefie płytczn przybrzeżnych świadczy o braku świadomości ogromnego ryzyka, jakie jest z tym związane. Fala na zmniejszającej się głębokości wypiętrza się i skracca, co przy stanie morza tamtego dnia dawało obraz nienapawający

optymizmem. Trzeba jednak wziąć pod uwagę to, że kapitan był zmęczony i prawdopodobnie mocno zestresowany sytuacją, w jakiej znalazł się dowodzony przez niego jacht. Załoga z kolei, nie mając kwalifikacji pozwalających na pełne zrozumienie okoliczności i zagrożeń związanych z proponowanymi przez kapitana rozwiązaniami, nie była zapewne w stanie w sposób świadomy określić swojego stanowiska. Dodatkowo brak snu i zmęczenie nie pomagały w zachowaniu trzeźwego spojrzenia.

Co ciekawe, pierwszy oficer podsunął kapitanowi pomysł ustawienia jachtu w dryfie i przeczekania najgorszego. Z jakiegoś powodu, zapewne w wyniku nacisków ze strony załogi, i mając w perspektywie rychłe zniesienie na brzeg, taką możliwość odrzucono. Wciśnięto za to przycisk DISTRESS na DSC, opatrując ten fakt komentarzem: „Możemy wysłać swoją pozycję”. Czy zatem brak świadectwa uprawniającego do obsługi urządzeń służących do łączności oznaczał brak znajomości zasad działania wywołania alarmowego na DSC i konsekwencji jego nadania? Nie wiadomo. Ważne, że w wyniku alarmowania została przeprowadzona łączność ze stacją Kaliningrad-1, podczas której kapitan poprosił o holowanie do portu. Holowanie przy wysokim stanie morza jest niezwykle trudne, ale szansa powodzenia istnieje. Gorzej z wprowadzeniem holowanej jednostki do portu. Na tym etapie widać, że ocena ryzyka została zachwiana. Często się zdarza, że wymęczona żegluga w trudnych warunkach załoga myślami jest już w porcie i próbuje przekonać kapitana, że wejście do tego znajdującego się najbliżej jest z pewnością najlepszym możliwym pomysłem. Być może tutaj również to marzenie o schronieniu, jakie daje port, wpłynęło na postępowanie dowodzącego.

Ostatecznie podjęcie decyzji o ewakuacji załogi na pokład promu mogło być wynikiem podobnego mechanizmu. Zetknięcie się statków burtami na wysokiej fali to zawsze ogromne zagrożenie, a co dopiero przy rozkołysie towarzyszącym panującym wówczas warunkom. Uszkodzenia w wyniku siły uderzenia to jedno, ale w tym

przypadku istniało jeszcze ryzyko przygniecenia przez ogromny kadłub statku ro-ro. Oba te scenariusze, niestety, się ziściły. Jaka zatem była alternatywa?

Zaznaczam, że każda sytuacja jest inna i sugerowanie idealnych rozwiązań, siedząc w kapciach na kanapie, nie powinno mieć miejsca. Analiza na zimno sytuacji *Rzeszowiaka* i jego załogi daje jednak do myślenia i może stanowić świadectwo tego, jak słabym ogniwem na morzu jest człowiek. Otóż prawda jest taka, że jacht był sprawny. Szczelny i zdolny do sztormowania. Znajdował się też na dogodnej do tego pozycji, o czym załoga dowiedziała się, gdy nawiązano kontakt z promem. Według Izby Morskiej rozwiązaniem było zapewnienie przez statek osłony jachtu od wiatru i fali i oczekiwanie na poprawę warunków. Przesłanek do ratowania życia nie było, ponieważ nie miało miejsca jego bezpośrednie zagrożenie. Mimo to woli walki w załodze zabrakło i zdecydowano się na rozwiązanie obiektywnie bardziej ryzykowne. Nie wzięto pod uwagę możliwości chociażby sztormowania na dryfkotwie. Można więc z dużym prawdopodobieństwem założyć, że możliwości psychofizyczne załogi nie były wystarczające do kontynuacji żeglugi.

Gdy już taka sytuacja ma miejsce, cały ciężar podtrzymania hartu ducha w ludziach spoczywa na kapitanie. To jest między innymi ten ciężar, czasem przygniatający, który jest związany z obowiązkiem zapewnienia bezpieczeństwa załodze.