Wypadek nurkowy

Scenariusz sytuacji awaryjnej

# Opis nurkowiska

Malta, wyspa położona na Morzy Śródziemnym na południe od Sycylii. Nurkowisko Wied Iż Żurrieq położone w południowej części wyspy, w pobliżu miejscowości Iż Żurrieq. Celem nurkowania był popularny wrak El Faroud.



Rysunek 1 Zdjęcie satelitarne obszaru

Transportowiec został zbudowany w 1969 r. w Anglii. W 1995 roku trafił na Maltę w celu przeprowadzenia generalnego remontu. W trakcie prac remontowych doszło do olbrzymiej eksplozji nagromadzonych gazów, w wyniku której zginęło 9 robotników i doszło do znacznego uszkodzenia statku. Naprawa statku po eksplozji okazała się nieopłacalna i postanowiono zatopić go jako atrakcję dla nurków, po uprzednim oczyszczeniu.

Wrak przełamał sie na pół w wyniku sztormu w listopadzie 2006 roku. Obydwie części są oddziela przerwa szerokości ok. 5 m. Spowodowało to ze wrak jest jeszcze bardziej interesujący., gdyż dało to łatwy dostęp do przednich ładowni okrętu.

Wrak ma ponad 110 metrów długości, szerokość 15 m, wysokość 22 m i ponad 10.000 ton wyporności. Okręt spoczywa na 36 metrach i jest dostępny z brzegu, w odległości ok. 200m od Wied Iż Żurrieq.



Wejście do wody jest zlokalizowane w płytkiej zatoce, intensywnie wykorzystywanej również przez małe łódki turystyczne. Wejście do wody jest wykonywane techniką wielkiego kroku z pomostu. Ze względu na prąd i wiatr od strony Afryki, fale w miejscu wejścia/wyjścia z wody często osiągają ponad 1m.

# Przygotowanie do nurkowania

W nurkowaniu brały 2 pary nurków (wszyscy ze stopniem AOWD oraz doświadczeniem około 20-30 wykonanych nurkowań) oraz dive master.

Nurkowanie odbywało się w lipcu, temperatura powietrza w cieniu wynosiła 33 stopnie C. ze względu na zimny prąd, temperatura wody na głębokości 30m wynosiła 17-18 stopni C. Ze względu na niską temperaturę wody, nurkowie korzystali z pianek typu overall o grubości 7mm i zabierali ze sobą znaczną ilość balastu.

Zaplanowano 2 nurkowania:

* Dłuższy, połączony z opłynięciem znacznej części wraku, z wykorzystaniem butli 15l
* Krótszy – bliższe obejrzenie przerwy we wraku, z wykorzystaniem bulti 12l

W obydwu przypadkach zaplanowano zejście na głębokość 30m.

Przed klarowaniem sprzętu dive master opowiedział historię wraku oraz pokazał z brzegu trasę nurkowania:

* zejście do wody techniką wielkiego kroku z pomostu i natychmiastowe zanurzenie na 3-5 m ze względu na fale
* przepłynięcie na drugą stronę zatoczki poniżej głębokości 5m, ze względu na ruch łódek
* przepłynięcie nad rafą znajdującą się przy wejściu do zatoki i dopłynięcie do wraku na głębokości 5-8m (w celu oszczędzenia powietrza)
* zanurzenie do wraku i nurkowanie zgodnie z założeniami pierwszego / drugiego nurkowania
* rozpoczęcie powrotu w momencie, gdy pierwszy nurek osiągnie ciśnienie 100bar w butli
* powrót do rafy połączony ze stopniowym wynurzaniem do głębokości 8m
* przystanek bezpieczeństwa po zachodniej stronie zatoki
* przepłynięcie na drugą stronę zatoki na głębokości ok. 5m (ruch łódek)
* wynurzenie i szybkie wyjście na brzeg (fale)

Powtórzyliśmy również procedurę postępowania w przypadku zgubienia pary. W samochodzie pozostawionym na parkingu na brzegu dive master miał przygotowaną apteczkę oraz zestaw tlenowy.

# Wypadek nurkowy

Pierwsze nurkowanie odbyło się bez większych przeszkód. Wrak prezentował się majestatycznie, widoczność osiągała ponad 30m. W drodze do wraku napotkaliśmy dosyć silny prąd w stronę brzegu, ale zmniejszył się on znacznie przy powrocie. Jedynym problemem był silny prąd boczny przy rafie, który powodował ryzyko uderzenia w ścianę i wymagał większego wysiłku, niż się wcześniej wydawało. Zakończyłem nurkowanie mając ciśnienie 40 bar w butli.

Po uzupełnieniu płynów i odczekaniu 1,5h rozpoczęliśmy przygotowanie do drugiego nurkowania. Ze względu na mniejszą butlę (12l) dołożyłem dodatkowe 2kg balastu.

Drugie nurkowanie rozpoczęło się od kilku małych problemów:

W czasie przerwy wzmógł się wiatr i fale przy brzegu były istotnie większe natomiast mój partner zapomniał dodać balastu po zmianie butli, w związku z czym nie mógł się zanurzyć. Ze względu na wysoką falę trójka nurków postanowiła zaczekać na niego na głębokości 4-5m, natomiast dive master czekał na powierzchni, aż partner dołoży balast i dołączy do nas.

Czekanie na partnera przy dosyć silnym prądzie i falach oznaczało dla mnie pewne zużycie powietrza, jeszcze przed rozpoczęciem nurkowania. Dodatkowo użycie mniejszej butli zmieniło mój trym i nie byłem w stanie osiągnąć optymalnej pozycji pod wodą, co powodowało pewien dyskomfort i zwiększało opory wody, a w konsekwencji zużycie powietrza.

Droga do wraku zabrała nam tym razem mniej czasu niż przy pierwszym nurkowaniu. Zaaferowani czekaniem na partnera i falami nie zwróciliśmy uwagi, że prąd zmienił kierunek i obecnie pchał nas delikatnie w stronę wraku.

Przerwa w kadłubie wraku dała nam niespotykaną gdzie indziej możliwość obejrzenia wielu pokładów i przestrzeni ładunkowych statku w krótkim czasie i bez konieczności wpływania głęboko do wnętrza statku. Podziwianie statku wciągnęło mnie tak bardzo, że nie sprawdzałem przez dłuższą chwilę wskazań manometru i dopiero po pytaniu dive mastera zorientowałem się, że pozostało mi już tylko 80bar powietrza. Rozpoczęliśmy powrót.

W ciągu 20 minut które upłynęły od wejścia do wody, wiatr i prąd odpychający nas od zatoki wzmogły się jeszcze bardziej. Płynięcie pod prąd wymagało bardzo dużej energii i dramatycznie zwiększyło nasze zużycie powietrza. Druga para nurków miała jeszcze większe problemy z płynięciem pod prąd. Byliśmy już blisko rafy przy wejściu do zatoki, więc pokazaliśmy dive masterowi, żeby zajął się nimi a my wpłyniemy w zatokę i zakończymy nurkowanie.

Na wysokości rafy prąd był tak silny, że nie byliśmy w stanie przepłynąć nad nią bez ryzyka bardzo silnego uderzenia o skały. Postanowiliśmy obniżyć się na ok. 12m i wybrać dłuższą drogę - opłynąć rafę wokół trzymając się dna. W tym momencie miałem już niecałe 30bar powietrza w butli. Mój partner miał jeszcze około 60bar, ale ze względu na silny prąd i konieczność trzymania się obiema rękami dna nie byłem w stanie korzystać z jego octopusa.

Po opłynięciu rafy pozostało mi butli kilka atmosfer na głębokości 6m. Ze względu na silny prąd i fale w wąskiej zatoczce nie byłem wciąż w stanie skorzystać z octopusa partnera. Zasygnalizowałem mu, żeby zrobił przystanek bezpieczeństwa a sam przepłynąłem pod wodą (łódki) kilkanaście metrów na drugi brzeg zatoki, gdzie było wyjście z wody. W tym momencie skończyło mi się powietrze, więc wykonałem kontrolowane wynurzenie techniką CESA z 5m.

Utrzymanie pływalności oraz nie uderzenie w brzeg na powierzchni wymagało istotnego wysiłku a ja byłem bardzo zmęczony. Na szczęście przypomniałem sobie, żeby napompować jacket ustami i, dalej walcząc z falami, dopłynąłem do drabinki. Udało mi się wyjść na brzeg. Po chwili wynurzył się dive master – po tym jak pomógł drugiej parze nurków zauważył, że nie ma mnie na umówionym przystanku bezpieczeństwa i skrócił swój przystanek bezpieczeństwa, żeby upewnić się, czy ze mną wszystko OK.

Po wyjściu na brzeg i zdjęciu sprzętu położyłem się na brzegu a dive master profilaktycznie podał mi tlen i podał coś do picia. Przez kolejną godzinę byłem pod obserwacją instruktora z tej samej szkoły nurkowej, który nurkował w pobliżu i dołączył do nas poinformowany przez dive mastera. Na szczęście nie wystąpiły żadne symptomy choroby dekompresyjnej, pomimo opuszczenia przystanku bezpieczeństwa po głębokim nurkowaniu i nie była konieczna hospitalizacja.

Postanowiłem jednak opuścić nurkowanie kolejnego dnia i zwiedzić stolicę wyspy - Vallettę. Dwa dni później wróciłem do grupy i nurkowaliśmy na wraku P29 w Cirkewwa.

# Podsumowanie

Sytuacja nauczyła mnie, żeby zwracać uwagę na zmiany wiatru i prądu podczas nurkowania w morzu i nie pozwolić sobie na dekoncentrację jak miało to miejsce przy problemach z falami i balastem partnera. Dodatkowo, postanowiłem wyrobić w sobie nawyk bardzo częstego patrzenia na manometr, bez względu na to jak ciekawe jest otoczenie.

Zastanawiam się też, czy nie warto wyposażyć się w drugi stopień automatu na długim przewodzie, jak przy znurkowaniach technicznych. Gdyby mój partner miał 2m przewód przy octopusie, mógłbym z niego oddychać pomimo problemów z prądem i falami.

# Dane kontaktowe

## Organizator

Neptunes Diving Centre

Main Street, Balluta Bay, St. Julians

Telefon: +356 9943 6209

## Centrum DAN na Malcie

National Director: Dr. Ramiro Cali Corleo M.D.

26, Triq Fidiel Zarb, Gharghur NXR07, Malta ,

Telefon: +356 2141 9804