

Tűz a fedélzeten!

Minden hajós rémálma: lángok a vízen



DÉNES BALÁZS

Vitorlás hajón tartózkodva, legyen az kicsi vagy nagy, tűz esetén a lángok észlelését követően jellemzően néhány pillanaton belül meg kell hoznunk a döntést: úszunk vagy oltunk. E döntésen sokszor nem kevesebb, mint az életünk múlhat, érdemes tehát e kérdéssel foglalkozni – még ha többségünk úgy is hajózza le az életét, hogy szerencsére sosem találkozik a fedélzeten nyaldosó lángok rémképével.

A hajókon a tüzek meglehetősen ritkák. Egy angol biztosítótársaság közzétett friss adatai szerint az elmúlt hat évben évente átlagosan 72 hajótüzesetet jelentettek, ami figyelembe véve azt, hogy ez a társaság világszerte összesen 60 ezer hajót biztosít, nem számottevő. A tüzek átlagosan 56 ezer, évi szinten pedig 4 millió eurójába kerültek a biztosítónak. Az Egyesült Államok parti őrségének statisztikái szerint a tüzesetek csak az összes hajósbalesetek 4 százalékáért felelősek, de hogy egy-egy, a fedélzeten felcsapó tűz milyen hamar el tud terjedni, és mekkora kárt tud okozni, azt jól mutatja – ha a tulajdonban esett rombolást nézzük – nos, akkor a fenti 4 százalék már az összes káreset 30 százalékáért tehető felelőssé. Hajón tűz oltását akkor kíséreljük meg, ha a tűz kisméretű, és nem terjed gyorsan; a tűzfajta oltásához megfelelő oltókészülékkel rendelkezünk; ismerjük az oltókészülék működtetését, és tudjuk, hogy az oltókészülék mű-

ködik. Fontos, hogy a tűz sikertelen oltási kísérlet esetén se tudja elzárni menekülés útját.

A hajótüzek a parton pusztító tüzesetekhez hasonlóan számtalan módon képesek keletkezni. Vitorlás hajókon a statisztikák szerint a legtöbb tűz három okból támad fel: elektromos vezetékek hibája vagy rövidzárlat okán, a kül- vagy a beépített motor üzemanyag-ellátásával, túlhevüléssel és az üzemanyagtankkal összefüggésben vagy propán-bután gázpalackok használata során – elsősorban főzés vagy esetleg a fűtő-

rendszerek meghibásodása esetén. Az elektromos vezetékekkel kapcsolatban a főszabály, hogy mindig gondosan szigeteljünk a különböző csatlakozásokat, és különösen ügyeljünk a hajóba érkező 220 voltos feszültséget biztosító kábelre. Amennyiben a hajón többféle (például 12 és 24 voltos) alacsony feszültségű rendszer is működik, ezeket – a vezetékek eltérő teherbírása miatt – általában tilos kombinálni.

A folyékony propán-butánt tartalmazó (LPG) gázpalack által okozott tüzesetek nagy része

Tűzoltó készülékek

Nem elég, ha van a hajón egy helyes, kis, piros palackunk (még kevésbé az, ha csak a vizsgáztatás idejére kérünk egyet kölcsön), annak egyrészt működnie is kell, amikor szükség van rá, másrészt tudnunk kell azt helyesen működtetni, és végül a készüléknek az adott tűz oltására alkalmasnak is kell lennie. Rendszeresen ellenőriztessük a készüléket, és hasznos, ha legalább egyszer kipróbáljuk azt egy tábor-tűzön, hogy tudjuk, mire számíthatunk, ha baj esetén kell használnunk. A biztosítótársaságok néhány éve nagyobb vitorlásokon két készüléket írnak elő, egyet a kabinban, egyet a cockpitban kell tartani. A kabinban, a konyha közelében tárolt készülék ugyanis hasznos lehet, ha főzés közben üt ki a tűz, de nem ér semmit, ha éppen a tűz miatt nem tudunk bejutni a kabinba érte. Nem minden készülék alkalmas minden tűz oltására, a hajókon a leggyakrabban előforduló tüzekhez az alábbi készülékek használhatók:

Az égés típusa	Víz	Habbal oltó	Porral oltó	Szén-dioxiddal oltó	Halon-helyettesítők	Nedves kémiai anyaggal oltó
Fa, gumi, textil, papír, műanyag (üvegszál is)	hatékony	hatékony	nem igazán hatékony	nem igazán hatékony	hatékony	hatékony
Petróleum/dizelolaj, olaj, festék		hatékony	hatékony	hatékony	hatékony	
LPG (gáz)			hatékony			
Elektromos tüzek		hatékony	hatékony	hatékony	hatékony	
Főzéshez használt olajok, zsírok						hatékony

nemcsak tűzzel, hanem robbanással is járhat, sőt sok esetben a tűz robbanással keletkezik, ami egy olyan zárt és szűk térben, mint egy hajó, nagyon veszélyes lehet. Ezek a gázok nehezebbek a levegőnél, ezért képesek apró résen keresztül a hajó legalsó részében, adott esetben akár vízzel is keveredve összegyűlni. A palackban folyékony állapotban található, igen nagy nyomáson: egy liter folyékony állapotú gázból mintegy 250 liter gáz keletkezik a szabadba érve. Szívárgás esetén a gázok levegőnél nagyobb sűrűségük miatt a hajó legalsó pontjain, a padlólemezek alatt gyűlnek össze, és a levegővel keveredve már 2-10 százalékos koncentráció esetén a gyúlékony elegy szikra hatására berobbanhat. Jobb félni, mint megijedni, ha egy mód van rá, a gázpalackot a hajó egy külső vagy légmentes, vagy egy a fedélzeten kívülre vezetett szellőzővel rendelkező tárolójában célszerű tartani.

Számos hajótűz oka lehet a motor, legyen az egy külmotor vagy beépített dízel. A vibráció elmozdíthat elektromos vezetékeket, melyek rövidzárlatot okozhatnak, a meghibásodott, a motor hűtéséért felelős rendszer szintén veszélyes

lehet. De ahogy a parti tüzmelőzés esetében, a hajókon való biztonság is nagymértékben növelhető a józan ész kategóriájába tartozó szabályok betartásával. Egy amerikai biztosítóintézet részére készített tanulmány a fenti három ok mellett kimutatta, hogy hajókon okozott már tüzet a tűzhelyen lévő konyharuha, a dohányzás, az elektromos tűzhelyre rakott papírdoboz, a függönyhöz túl közel helyezett halogénlámpa, az olaj alapú viharlámpa helytelen rögzítése, sőt nem megfelelően tárolt távcső vagy üvegphár segítségével a napsugarak is – látható, az esetek túlnyomó többsége egy kis óvatossággal megelőzhető lett volna. Az elővigyázatosságot nem lehet eléggé hangsúlyozni, éppen ezért a konyhával felszerelt hajókon, sőt az a nélkülieken is megfontolandó lehet a szaküzletekben beszerezhető spray, amivel az egyébként gyúlékony anyagokat (függönyök, kárpitok, fabútorok stb.) kezelni lehet. Hajónkban ugyanúgy célszerű lehet elemes füstérzékelőket felszerelni, mint otthonunkban, ezek az olcsó eszközök még akkor jelezni tudják a tüzet, amikor az még nem terjedt el. A bilgébe helyezett gázérzékelő már egészen apró szívárgás esetén jelezni tudja, ha a

hajó alsó részeiben gáz gyűlne össze, a tűzoltó takaró pedig kifejezetten hasznos lehet apróbb konyhai tüzek oltásánál, lévén bármelyik oltókészülékkel kevésbé csinál koszt. Használatánál csak az a fontos, hogy a vele oltani célzott tűz nem lehet nagyobb, mint a takaró egyharmada, fontos ezért tudnunk, milyen méretű oltótakaróval rendelkezünk.

Ha a tűz nagyobb, mint amit el tudunk oltani, sajnos nincs más hátra, mint előre, azaz el kell hagynunk a hajót. Bár a tűz a hajón igen gyorsan tud terjedni, érdemes tudni, hogy a hajó elsüllyedése (azaz amikor a tűz a vízszint közeléig égeti a hajót) szinte soha nem pillanatok vagy percek alatt következik be, ilyenkor próbáljunk úrrá lenni a pánikon, és összeszedni a legfontosabb túlélő-felszereléseket – hiába menekülünk meg a tüztől, ha a tenger közepén édesvíz nélkül szállunk a mentőutajba vagy gumicsónakba. Utóbbi egyébként a legcélszerűbb a hajó külső részén rögzíteni, ahol az esetleges tűz minél kisebb eséllyel éri el.

(A Yachting World októberi száma nyomán.)

