

תרחישים ודגשים לחלק המעשי

1. אתה יוצא להפלגה בינלאומית ארוכה של כמה ימים. מהם הדברים שאתה צריך לבדוק/לעשות בטרם יציאתך לדרך? מהם הדברים שתבדוק במהלך ההפלגה ומתי?

- **מצברים וחשמל** : מנתק מתח חוף (מהצד של החוף כדי לא להסתובב עם חשמל "חי" ביד) ומתחיל לבדוק : קורוזיה, יציבות המצברים (חיזוק ברגים במידת הצורך), גובה הנוזל (במקרה של מצבר "רטוב" כמובן) , מדידת מתח בלי ועם עומס (הפעלת VHF). בדיקה זו תיעשה כל יום. פעם בחודש יש לבדוק ולרשום את נתוני החומצה במצברים.

- **NAVTEX** : בדיקה ויזואלית של שלמות המכשיר, כבלים ואנטנות. יש להגיע 6 שעות לפני היציאה לים בכדי לכסות בוודאות תשדורת אחת. אפשר לבדוק ב-Vol.5 את מועדי השידור של התחנה/תחנות אותן אנו מתכוונים לכייל במכשיר. סביר להניח כי "נאזין" ליותר מתחנה אחת (זו הסיבה ל-6 שעות). נבדוק גם ב-Vol.5 את טווח הכיסוי של התחנות. נבצע Test פנימי של המכשיר, נבדוק ב-Status איך המכשיר מתוכנת (יכול להיות שאין צורך בתכנות מחדש, אם לא מתאים נאפס את המכשיר ונתכנת את התחנות/הודעות (ABDL) אותן אנו מעוניינים לקבל)). נמחק גם את כל ההודעות הישנות על מנת להבטיח כי נקבל את כל ההודעות הרלוונטיות בתשדורת הבאה (Navtex משדר בכל 4 שעות את כל ההודעות העדכניות וכול לשדר הודעות מצוקה בכל רגע נתון) . במידה ואנו מתכוונים לקלוט שידורים באנגלית נבחר בתדר 518 קה"צ. אם אנחנו לא דוברי אנגלית נבחר בתדר 490 קה"צ ואם אנחנו מתכוונים להתקרב לקו המשווה נבחר ב-4209.5 קה"צ. אין צורך בבדיקה יומית של המכשיר. במידה ונשנה יעד הפלגה נתכנת את המכשיר מחדש. אם תכנתנו את המכשיר כך שיבחר באופן אוטומטי את התחנות (מצב Auto) יש לבדוק במעבר בסמוך ל-Navarea אחר כי אנחנו אכן קולטים את התחנה הנכונה. (יכולה להיות חפיפת אותיות – אך נדיר). הודעת מצוקה (ממוספרת 00) תתקבל בכל מקרה ללא קשר לתחנה שבחרנו.

- **מכשיר DSC-VHF** : בדיקה ויזואלית לשלמות המכשיר, כבלים ואנטנות כולל GPS. בדיקת קיום אנטנה רזרבית/ כבל רזרבי ובדיקת אופן החיבור של האנטנה הרזרבית. לפני כל יציאה ממעגן בדיקת תקינות נתוני ה-GPS הנקלטים ב-VHF והמוצגים במכלול ה-DSC. במידה ונתוני ה-GPS לא נקלטים במכשיר ה-VHF יש להזין אותם ידנית כל 15/30/60 דקות ויש להקפיד על רישום ביומן במקביל. כאשר נצא לים כל יום יש לבצע בדיקה פנימית Internal Test של מכלול ה-DSC ולוודא את תקינות מיקום ה-GPS. פעם בשבוע יש לבדוק שידור DSC מול תחנה אחרת (עדיף תחנת חוף) ולבצע גם בדיקת GMDSS לא דורש בדיקת VHF. **הבדיקה המומלצת** (ראש גדול) : שידור DSC לתחנת חוף אשר תחזור אלינו גם ב-DSC וגם ב-VHF. בדיקת ה-VHF חשובה גם לבדיקת עמידת המצברים בעומס (VHF צרכן חשמל גדול).

- **GPIRB/EPIRB** : בדיקת תקינות ושלמות ויזואלית, תוקף הסוללה והחלפתה במידת הצורך. יש לבצע Self-Test לפני היציאה להפלגה ולאחר מכן פעם בחודש. הפונקציה Self-Test של המכשיר בודקת את מצב הסוללה, תקינות מכלול ה-GPS (אם יש) ואת תקינות משדר אות החרום. את הבדיקה יש לבצע ב-5 דקות הראשונות של שעה עגולה כדי לא להעמיס על ערוצי החירום. (במהלך הבדיקה ' בחלק מהמכשירים נשלחת אות בדיקה ללוויין !! אבל ה-

LUT יודע לזהות שזהו אות בדיקה ולא אות אמתית – גם בגלל שזה קורה ב-5 הדקות הראשונות של השעה).

RADAR SART : בדיקת תקינות ושלמות ויזואלית, תוקף הסוללה והחלפתה במידת הצורך. יש לבצע Self-Test לפני היציאה להפלגה ולאחר מכן פעם בחודש. יש לבדוק את סוג המכשיר – **RADAR** או **AIS** כדי להכיר את התכונות שלו.

VHF נייד: בדיקת קשר מול יאכטה. בדיקה ויזואלית וטעינת הסוללה. לבדוק את מיקום סוללת החירום הנוספת (תוקף, תקינות ואטימות) .

לזכור כי כל הצוות יודע את מיקומם ואת אופן הפעלתם של מכשירי/ציוד החירום

2 . אתה מגלה שאדם חסר בספינה, נראה לאחרונה לפני 4 שעות. לאחר מספר שעות הוא נמצא.

- הפעלת נוהל Mayday MOB עם דגש על הנקודות הבאות :ייתכן כי נשליך/נפעיל **EPIRB** בהתאם לתרחיש (נציין זאת בהודעה, למשל אדם בים בין נק' A לנק' B) אבל ואין צורך בהכנות נטישה ואין צורך בהפעלת **SART**. בחירת האופציה MOB במכשיר ה-DSC, ציון מיקום ה-MOB ובנפרד ממיקום שלנו ושימוש **במונחים הנכונים** ובמידע **רלוונטי**.

- My position is XX degrees XX minutes North XXX degrees XX minutes East
- **Man over board at position:**
- XX degrees XX minutes North XXX degrees XX minutes East
- **Last seen at 21:00**
- Wearing orange life vest
- **Require immediate assistance.**
- **Vessels in vicinity keep a sharp lookout and assist**

- בתרחיש נאמר האדם נמצא...השאלה איך: אם הוא אכן היה בים והצלנו אותו אז נסיים את מצב ה-MAYDAY ע"י הודעה **Seelonce feenee**. בציון השעה UTC וה-MMSI שלנו. במידה והוא נמצא באוניה עצמה (היה שיכור במדור השיפולים) אז מדובר במצב של **ביטול** מצב מצוקה באופן הבא:

- **All Stations, All Stations, All Stations**
- This is Bullshit, Bullshit, Bullshit 428001234
- My position is: LATITUDE XX° XX'.XXX N/S LONGTITUDE XXX° XX'.XXX E/W
- **Cancel my false DSC / EPIRB distress alert of October 14th, time 17:00 UTC**
- **This is master Bullshit, 428001234, October 14th, time 17:15 UTC**
- Out.

- הדגש כאן הוא המילה **MASTER**

- אי **ביטול** תקין (להבדיל **מסיום**) של מצב מצוקה כול לגרור קנס של \$ 25,000 לקברניט.

- **בלי קשר** לתרחיש הזה, ביטול של מצב מצוקה בגלל טעות (לחיצה על כפתור וכו'). נעשה בהתאם לשני פרמטרים : מה מקור הטעות (EPIRB,DSC, אדם בים שהופיע פתאום)

ובהתאם לזמן שעבר מאז קרתה הטעות. למשל טעות EPIRB תטופל באופן שונה מטעות DSC (יש לפנות ישירות לתחנת החוף שכן היא נמצאת בשרשרת ההודעות של ה-EPIRB אחרי ה-MCC) לעומת למשל מצב של לחיצה בטעות על כפתור ה-DSC שמתגלה מיד ואז יש לפנות אמנם לתחנת החוף אבל אפשר לפנות גם לכל הסירות באזור.

3. קבלת הודעת NAVTEX עם מידע על התראת מצוקה מאוד קרובה למיקומך אך חסרים הרבה פרטים כגון MMSI ושעת האירוע (יש המון כוכביות בהודעה) . אינך שומע שום תעבורה ברשת וגם לא מזהה כלום ויזואלית.

- ראשית כדאי שאבדוק אם אני לא לחצתי בטעות על EPIRB או DSC. אולי אני המקור של ההודעה. אם זה המקרה אז אתחיל מיד בנוהל ביטול הודעה, היות והמקור הוא NAVTEX אנסה ראשית ליצור קשר עם תחנת החוף.
- אם זה לא אני והאירוע אכן קרוב מאוד אליי אנסה ליצור קשר עם הכלי במצוקה דרך ערוץ 16 (אין לי אפשרות ליצור קשר עם DSC כי אין MMSI) ו/או אפליג לכיוון המשוער שלו. במקביל אני יכול לנסות ליצור קשר עם תחנת החוף ו/או כלים קרובים כדי לקבל אינפורמציה נוספת לגבי ההודעה (שנקטעה) או לגבי האירוע
- ישנה אולי בעיית קליטה שמונעת ממני לשמוע תעבורה ברשת וכדאי שאשחק עם פקד ה-Squelch.
- במקביל אני יכול למחוק את ההודעה ממכשיר ה-NAVTEX כדי לקבל אותה שוב בתשדורת הבאה. כאשר אני מוחק הודעה אני למעשה מוחק רק את הכותרת שלה, היא עדיין מופיעה על המסך.

4. חלפת כרגע סמוך מאוד לקורת עץ גדולה הצפה במים. מה תעשה ?

- אני ארשום את פרטי האירוע ביומן, אשלח הודעה ל-All ships דרגת דחיפות Safety. ואקרא בקשר על ערוץ 16
- **Securite, Securite, Securite**
- **All stations, All stations, All stations**
- This is sailing yacht XXXXX, XXXXX, XXXXX
- **Navigational warning,**
- Floating wooden log in position:
- XX° XX'.XXX N/S XXX° XX'.XXX E/W at 12:30 UTC
- Drifting north, dangerous for navigation
- **Vessels in vicinity keep a sharp lookout to avoid collision**
- Out.

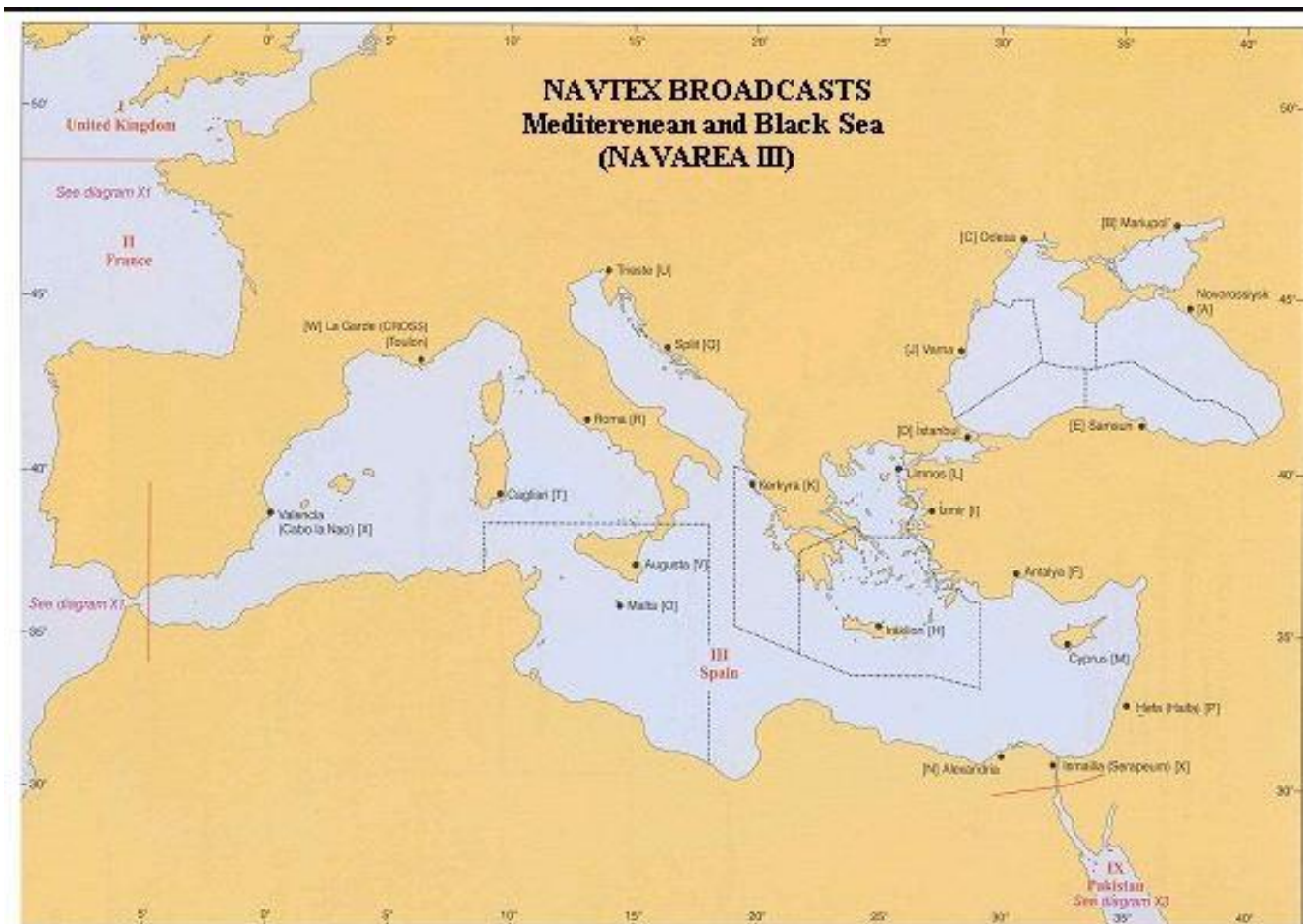
5. אדם קיבל התקף לב על סירתך ונראה כי חייב בסכנה. מה תעשה ?

- אשלח הודעת DSC ל-All ships דרגת דחיפות Urgency ואקרא בקשר על ערוץ 16:
- **Pan Pan, Pan Pan, Pan Pan**
- Rcc Haifa, Rcc Haifa, Rcc Haifa
- This is xxxxx, xxxxxx, xxxxx

- Require medical assistance immediately
- Over.
- כמובן הטעות הנפוצה היא לקרוא Mayday בגלל סכנת החיים. אנחנו פשוט זקוקים לסיוע מאוד ספציפי שלא כל יאכטה יכולה לספק.
- לא משתמשים יותר במושג Medico אלא Medical Advice או Medical Assistance בהתאם לתרחיש.

6. אתה מפליג מסרדיניה ליוון – אילו תחנות תרצה לקלוט ב-Navtex?

- כדאי להכיר את האיים הגדולים של הים התיכון (מלטה, קורסיקה, כריתים וכו')
- צריך להכיר את פרק ה- Navtex בספר 5 Admiralty.
- פותחים את הספר בעמוד של Navarea III (ים התיכון והים השחור) ומחפשים את האותיות של התחנות במסלול. במקרה הזה : K,O,V,T. אפשר להגדיל ראש ולכייל גם תחנות הנמצאות מערבה מהמסלול (X) בספרד כדי לקבל מידע הן מערכות מזג אוויר הנעות ממערב למזרח. שיקולים אלה הם הסיבה למה לא נשתמש באופציה Auto בבחירת תחנות ב-Navtex. בבחירת התחנות צריך לקחת בחשבון את טווח השידור שלהן שניתן למצור גם בספר.



7. נטשת את הסירה שלך, אתה באסדת הצלה ופתאום ה-SART מצפצף, מה זה אומר? מהן פעולותיך?

אם יש לנו RADAR SART, הוא יתחיל לצפצף כאשר כלי השיט המצויד במכ"ם הפועל בתחום X (9.3 גה"צ) נמצא כ-8 מייל מאתנו. מרגע זה יופיעו על מסך מכ"ם כלי השיט נקודות/קשתות ועיגולים אשר יסמנו את מיקומינו בקירוב. אנחנו מבינים שכלי השיט באזור מודע למיקומנו ולכך שאנו במצב מצוקה ואנחנו צריכים לעזור להם לאתר אותנו: זה הזמן לפירוטכניקה.

8. הגיעה שעת שידור ה-NAVTEX ולא נתקבלה שום הודעה.....מה תעשה?

אני אבדוק אם המכשיר מתוכנת לקבל הודעות מסוג "Z" No message on hand. כשלתחנת ה-NAVTEX אין הודעות לשדר היא בכל זאת משדרת הודעת Z ואז אני יודע שאכן לא היו הודעות באותו סבב שידור. במקרה של ספק ניתן ליצור קשר עם תחנה אחרת ולבדוק איתה האם אכן לא היו הודעות.

9. התורן שלך נשבר לפתע. אתה לא ממש בסכנה, כמייל ממך אתה מזהה אנייה גדולה בשם Victoria. אתה מנסה לקרוא לה בקשר אך היא לא עונה. למה? מה תעשה?

האנטנה במים ולכן אין לי יכולת שידור. במידי אני יכול להשתמש ב-VHF הנייד (האנייה רק מייל ממני) ובשלב שני אני יכול להתקין את האנטנה הרזרבית.

10. אתה מפליג מישראל לתורכיה ובאמצע הדרך אתה מקבל הודעת NAVTEX המודיעה על Taurus Gale Warning מה תעשה?

- Taurus זהו שם אזור של מזג אוויר בין קפריסין לתוריה, וההודעה מודיעה על סופה באזור זה. אשנה את קורס ההפלגה ואחפש מחסה בקפריסין. אזורי מזג האוויר מפורטים בטבלה ובמפת METAREA הנמצאת ב-Vol 5. אין חפיפה בין אזורי תחנות NAVTEX Navarea לבין אזורי מזג אוויר Metarea.

11. נטשת את ספינתך וקשרת את מכשיר ה-SART ואת ה-EPIRB בחלק העליון של האסדה כדי לשפר את הטווח השידור/קליטה של המכשירים....האם זה נכון לעשות כך?

- לגבי ה-SART זה נכון כי הוא אמור לתקשר עם כלי השיט באזור בעזרת גלים ישירים והטווח ייקבע על פי גובה האנטנות. ה-EPIRB אמנם גם משדר גלים ישירים אבל ללוויין, ישנו קשר עין תמידי ואין משמעות לגובה. בנוסף, ה-EPIRB משדר אות ביות בצורת קונוס בתדר 121.5 מגה"צ לאיכון ע"י מטוסים. זו הסיבה שהמכשיר מצויד בחוט ארוך מאוד: הוא צריך לצוף במים רחוק מהאסדה כדי שאות הביות תתפשט ללא הפרעה ובניצב ככל האפשר לפני המים.

12. יש לך מכשיר SART AIS. מתי הוא יצפצף ?

אם יש לנו מכשיר מדגם AIS SART, הוא ישדר את מיקומינו פעם בדקה (המכשיר מצויד ב-GPS) על ערוצי VHF ייעודיים B87 B88 לטווח של 40 מייל למטוסים לפחות. האות ייקלט אצל כל כלי שייט המצויד במקלט AIS ויפיע כצלב בתוך עיגול. המכשיר משגר גם את ה-MMSI. אבל הוא לא יודע האם האות שהוא שולח נתקבל או לא בדומה ל-SART RADAR...לכן הוא לא יצפצף.

13. אתה ה- OSC של אירוע MAYDAY בו יאכטה עלתה על סרטון. כל כוחות החילוץ במקום ומטפלים בניצולים. לפתע מתחיל די סמוך אלייך אירוע MAYDAY נוסף והרשת מאוד עמוסה. מה אתה יכול לעשות ?

- אני אנחה את כולם להוריד את עצמת השידור ל-W1 (בסימולטור זה בלתי אפשרי אך זה לא נכון, במציאות אפשר). אבקש מה- OSC השני לעשות את אותו דבר במידת האפשר.
- למה שלא תעבור פשוט לערוץ אחר ?
- ערוץ 16 הוא מוגן ע"י שני ערוצי GUARD 75 ו-76 וגם בנוסף על ידי ערוצים 15 ו-17. עדיף להישאר על 16 ב-W1 כי הוא אמין יותר.

14. אתה הקברניט של סירה בשם Bamba ואחד הנוסעים קיבל התקף לב. הורדת דינגי לחוף כדי להביא את החולה לבית חולים. איך תקרא לדינגי בקשר ? ובמידה ויש לך 2 דינגים ? איך ייקרא השני

- X3 Alfa Bamba
- This is Control Bamba X3
- Bamba Bravo

15. אתה מפליג בלב ים ולפתע, במרחק 2 מייל ממך, אתה מבחין בסירה מתפוצצת וטובעת...מה תעשה ?

- באופן עקרוני מדובר ב- Mayday Relay והשאלה איך אני מוציא DSC מתאים. ישנן 2 אפשרויות : Mayday ורגיל עם אופציה לשינוי המיקום למיקום (המשוער) של הסירה התובעת ושידור מידי ב-VHF להסבר מה קרה . אופציה שנייה : שידור URGENCY ל- All Ships כדי לקבל את תשומת לב של כולם ושוב שידור ב-16VHF CH כדי להסביר מה קורה. בכל מקרה אני מפליג לכיוון שלה מידית.

16. אתה יוצא מישראל לקפריסין – מה עליך לדווח, למי, ובאיזו צורה ?

- חיפה RCC ל-TANGO ROMEO. אני צריך לדווח DSC שוב העיקרון המנחה הוא להתחיל ב- חיפה. כאשר RCC של MMSI ל-ROUTINE בדרגת דחיפות DSC ועדיף להתחיל משליחת אני אתחיל בדיווח לפי הכללים DSC חיפה יחזור אליי בעקבות ה-RCC
- Rcc Haifa This is Columbus
- Tango Romeo begins:
- Leaving Herzeliya marina bound to Larnaka Cyprus 6 persons on board. Over.

17. למה חשוב לזכור את תדר ערוץ 16 מעל פה?

- כי יש עדיין מכשירים בלי ערוצים צרובים ויש להכניס את התדר הדרוש למשל 156.8