



- Przygotować w pobliżu dźwigu siatkę z paletą w środku do podejmowania ludzi z wody, wyrzucić linki ratunkowej z linką na mostku, szpital, kabiny zapasowe i wolne pasażerskie.

III oficerowi sanitarnemu i ochmistrzowi polecono przygotować się do udzielania pomocy głównie na wypadek: poparzenia, hipotermii, szoku, zranienia.

O godz. 10.40 starszy oficer zgłosił gotowość statku i załogi do przyjęcia rozbitków. Na godz. 11.00 zarządziłem stan gotowości całej załogi. Omówiłem ze starszym oficerem sposoby łączności, wyznaczyłem skład wzmocnionych wacht na mostku i zadania dla obserwatorów oraz pozostałej załogi, która pozostając w pogotowiu miała wychodzić na stanowiska na sygnał alarmu „Człowiek za burtą”.

O godz. 11.00 odebrano teleks z RCC wyznaczający na kierownika akcji przebywający już w rejonie wypadku kanadyjski statek badawczy ms. „Hudson”, podający współrzędne strefy poszukiwania dla naszego statku (41 stop. - 00'N i 051 stop. - 00'W, 41 stop. - 00'N i 050 stop. - 45'W, 40 stop. - 00'N i 051 stop. - 00'W, 40 stop. - 00'N i 050 stop. - 45'W), rozstęp trasy poszukiwań 5 mil. Podano również informację, iż nie zlokalizowano żadnej osoby, na tankowcu brakuje jednej łodzi ratunkowej (prowadzić poszukiwania łodzi z roz-

bitkami i rozbitków), a dalsze pytania kierować do ms. „Hudson”.

Po otrzymaniu tego teleksu wyrysowano na plotingu przydzieloną strefę poszukiwania. Podzielono na pasy, oznaczono i wprowadzono do odbiornika nawigacji satelitarnej punkt zwrotów, a następnie skierowano statek na najbliższy skrajny punkt wyznaczonego rejonu poszukiwań. W tym czasie posiadałem również informacje, iż płoną dwie części: dziobowa i rufowa tankowca. Brak jednej z szalup pozwalał domniemywać, iż ratowała się w niej załoga tankowca. Nazwa tankowca w dalszym ciągu nie była znana.

O godz. 12.10 na 16 kanale UKF nawiązałem łączność z ms. „Hudson”, podałem mu aktualną pozycję statku (41 stop. - 15'N i 051 stop. - 02,5'W) oraz treść teleksu otrzymanego z RCC US Coast Guard. Ms. „Hudson” po otrzymaniu naszej aktualnej pozycji podał mi współrzędne nowego rejonu poszukiwania, w prostokącie ograniczonym szerokościami 41 stop. - 15'N i 41 stop. - 00'N oraz długościami 050 stop. - 0'W. Ponieważ statek znajdował się właśnie na szerokości 41 stop. - 15'N, stanowiącej pierwszą linię poszukiwania nowego rejonu, o godz. 12.15 położono się niezwłocznie na kurs 090 stop. i rozpoczęto poszukiwania, redukując obroty silnika głównego do 110 obr./min. Następnie naniesiono nowy rejon po-

szukiwania na plotting, podzielono na pasy, a współrzędne punktu zwrotu wprowadzono do odbiornika nawigacji satelitarnej.

W czasie przeszukiwania wyznaczonego rejonu na każdym skrzydle mostku czuwało po 2 marynarzy z lornetkami, na mostku podwójna wachta oficerska, obserwacja na 2 radarach na zakresie 3 i 6 mil morskich. Ponadto obserwację wzrokową prowadzili aktualnie wolni członkowie załogi hotelowej oraz samorzutnie pasażerowie statku. Podczas przeszukiwania, rozpoczęcie każdego nowego pasa zgłaszano do ms. „Hudson”, z podaniem pozycji statku. W wypadku zakłóceń w łączności na UKF z ms. „Hudson” w rozmowie pośredniczył samolot biorący udział w akcji, lub też korzystano z innych częstotliwości, na których prowadzono równoległe ciągle nasłuch.

Akcja poszukiwania prowadzona była w trudnych warunkach pogodowych: wiatr o sile 7-8 stop. B, stan morza 6-7 stop. B, fala 4-7 m, okresowo silne opady deszczu ograniczające widzialność do 2-3 mil. Niebo całkowicie zachmurzone, niski pułap, niska temperatura wody (+4 stop. C. +10 stop. C.) i niska temperatura powietrza (+10 stop. C. +14 stop. C.).

Z rozmów prowadzonych z ms. „Hudson” i z samolotami biorącymi udział w akcji odnotowałem nazwy następujących