

Priradio

kap. Dragutin BERTER

Dubrovnik

Studija o valovima višim od 18 metara koji se susreću pred obalom južne Afrike

Oceanografski institut sveučilišta u Captownu objavio je studiju profesora I. K. Mallors, nekadašnjeg pomorskog časnika, o abnormalnim valovima koji se susreću pred istočnim obalama Južne Afrike i koji su uzrokovali izvjestan broj teških pomorskih nezgoda. Jedan sažetak ove studije bio je tiskan u »The South African Shipping News and Fishing Industry Riview« i uključen u oglase za pomorce direkcije trgovačke mornarice Norveške.

Prema profesoru Mallory, ovi krajnje opasni valovi nastaju usljed »Aghulas« struje, koja se između luka Ft. St. John's i East Londona kreće u smjeru SW prosječnom brzinom od 3 do 4 Nm/h. Kada se dogodi da hladni front prođe ispred ove obale, nastane dosta jaki NE-vjetar koji pojača brzinu struje a zatim nastupi nagla promjena smjera vjetra. Učinak ovog vjetra, koji tada zapuše iz SW-a, je neposredan i more postane vrlo jako. Struja, koja teče brzo u južnom smjeru, skraćuje dužinu ovih izvorno lokalnih valova i povećava im visinu. Tako visina valova od 6 i nešto više metara proizvedenih ovim vjetrom iz SW-a bude povećana učinkom valova lokalnog porijekla a susretanje dvaju ili više valova nejednake dužine uvjetuje nastanak jednog abnormalno visokog vala, koji može dostići visinu i do 18 metara. Ovi valovi nemaju dug život, traju nekoliko minuta, ali kako se kreću u smjeru suprotnom smjeru struje, koja u krajnjim slučajevima može dostići brzinu od 5,5 Nm/h, sjeverna strana vala je naročito strma a njegov vrh spreman da se zakovita.

Čak ako se smanji brzina broda, a zna se da u slučaju velikih brodova postoji tendencija da se plovi normalnom brzinom po ovakvom stanju mora koje se smatra normalnim tj. po valovima koji ne prelaze 8 m visine, pramac upadne u strmi jaz koji je duži od

samog broda, što ima za posljedicu da brod posrne nosom a brzina mu se još poveća; tada se pojavi jedan ogroman val, viši od 18 metara, spreman da se razbije o brod brzinom od 30 čvorova .

U takvim uvjetima ne postoji ništa što bi pomoglo brodu da se suprotstavi znatnim silama koje će se sručiti na njegovu palubu. Prednji dio broda nema vremena da se izdigne i sučelice dočeka to brdo vode, koja se tako sruči na nj i bijesno razbija o palubu obično nekih 30 metara od pramčane statve tj. između grotla br. 1 i 2.

Budući da ovi abnormalni valovi nastaju bez nekog predznaka, izgleda da uopće nije moguće pravovremenim manevrom izbjeći oštećenja. Međutim, kad brod plovi jugozapadnim smjerom opasnost se može smanjiti izbjegavajući rub kontinentalnog shelfa tj. liniju dna dubine 200 m, između Zaljeva Richards i rta Great Fish, i to kad barometar pada a vjetar je smjera NE i kad meteorološka služba najavi za slijedećih 12 sati promjenu smjera vjetra i snage sa umjerenom olujnu. Brod tada treba usmjeriti prema obali, na način da se nađe na liniji dubine od 100 m. u času kad vjetar promijeni smjer. Brod treba da se zadrži na toj liniji sve dok se more ne smiri.

Tanker i drugi brodovi, koji nemaju pravo da se približe obali ne manje od 12 milja, treba da se drže najmanje 20 milja daleko od linije kontinentalnog shelfa (kontinentalni rub ili shelf je uronjeni dio nastavka kopna do dubine od 200 m) kada se nađu u takvim atmosferskim prilikama između Zaljeva Richards i rta Great Fish.

(Iz »Journal de la Marine Marchande«, No. 2868 od 5. prosinca 1974).