

Gefahren im Paradies



Wir steuern mit einem Passatwind von 10 bis 15 Knoten in eine Lagune, das Wasser ist ruhig wie ein See. Der Echolot zeigt eine Tiefe von 8 bis 10 Metern an und wir lassen den Anker fallen, prüfen kurz im Rückwärtsgang, ob er hält und stellen den Ankeralarm ein. Nach einem Bad im kristallklaren, warmen Wasser gönnen wir uns einen Apéro, geniessen den Sonnenuntergang und bereiten das Abendessen vor. Es ist ein traumhafter Abend, das Leben ist wunderbar!

Später frischt der Wind auf und innerhalb einer halben Stunde zeigt der Windmesser 30 bis 35 Knoten. Plötzlich ertönt der Ankeralarm. Wir schalten den Motor ein, weil wir den Anker lichten wollen. Doch die Überraschung ist gross, als die Ankerwinde im Leerlauf und ohne Strom ist. Bei diesem Wind und der aufkommenden Welle ist es unmöglich, den Anker von Hand zu lichten. Also lassen

wir die 100 Meter Kette raus. Am Ende befindet sich ein 8 Millimeter kurzes Stück, an dem wir die Kette abtrennen können. Zuerst befestigten wir aber eine Boje am Ende der Ankerkette.

Mit kräftigen Taschenlampen manövrieren wir vorsichtig auf der Suche nach einem neuen Ankerplatz. Das Risiko, Korallenköpfe zu streifen, ist gross, weil sie nicht auf der Karte eingezeichnet sind. Wir wollen keine weiteren Probleme. Wir nähern uns einem Bereich, in dem der Boden mit Korallen bedeckt ist, und werfen den Ersatzanker aus, der sich sofort unter einem kleinen Korallenkopf verhakt. Puh, für die Nacht konnten wir uns in Sicherheit bringen.

Am nächsten Morgen sind die Böen verschwunden, so dass wir nach den Ankern tauchen können: um den zweiten zu befreien und den ersten zu bergen. Ende gut, alles gut!



Doch lassen Sie uns die Vorkommnisse analysieren!
Folgendes war positiv:

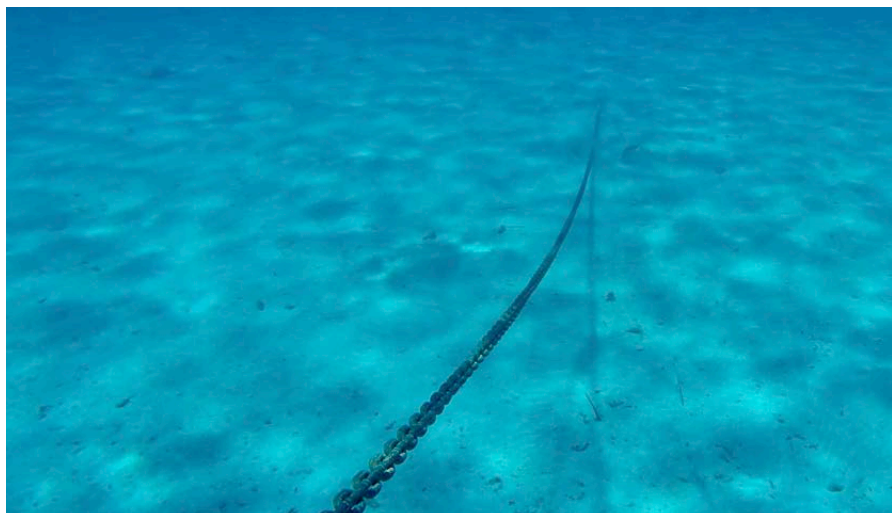
- Am Ende der Kette befand sich ein Stück, das sich leicht abtrennen liess.
- Eine Ankerboje befand sich im Ankerkasten.
- Der zweite Anker lag zur Benutzung bereit.
- Der Ankeralarm wurde korrekt gesetzt.
- Die Taschenlampen waren einsatzbereit.

Folgende Fehler haben wir begangen:

- Wir haben beim Ankertest nicht genügend stark am Anker gezogen. Zögern Sie nicht, den Motor auf 2500 Touren zu bringen!
- Der Anker hatte gar nicht halten können, weil nur etwa 30 Zentimeter Sand auf flachen Felsen lag.
- Während wir badeten, dachten wir leider nicht daran, uns die Umgebung genauer anzuschauen und auf Korallen, Wracks und andere Überraschungen abzusuchen.
- Testen Sie die Ankerwinde immer mit maximaler Zugkraft, da sich Kohlestaub im Motor absetzt und so seine Leistungsfähigkeit reduziert. Ein Test ohne Last ist nutzlos.

Die gleichen Ereignisse, die dazu führen, dass der Motor nicht anspringt, können sogar den Verlust des Motors verursachen. Deshalb ist es wichtig, sich vorher um die technische Ausrüstung zu kümmern, die jederzeit zuverlässig funktionieren muss. Denn: Auch das Paradies kann schnell zur Hölle werden!

*Frédy Haller,
Vicecommodore, Leiter Törns*



Risques au paradis

Nous entrons dans un lagon avec un alizé de 10 à 15 nœuds, le plan d'eau est calme comme un lac. Dès que le sondeur annonce 8 à 10 mètres d'eau, nous mouillons l'ancre et enregistrons une alarme de mouillage. Nous vérifions la bonne tenue de l'ancre avec une marche arrière au moteur. Après une baignade dans cette eau cristalline et chaude, nous prenons l'apéritif tout en admirant le coucher du soleil et commençons à préparer le diner. C'est une soirée de rêve, que la vie est douce.

Plus tard dans la soirée, le vent fraîchit, en une demi-heure notre anémomètre affiche 30 à 35 nœuds. Soudainement l'alarme de mouillage retentit, nous chassons de plus en plus vite. Moteur en marche, nous nous préparons à relever le mouillage, mais la surprise est grande, le guindeau tourne au ralenti, sans aucune puissance. Avec ce vent et le clapot qui s'est levé, il est impossible de relever l'ancre à la main. Nous laissons donc filer les cent mètres de chaîne et, à la fin de cette dernière, il y a un bout de 8 millimètres que nous sectionnons facilement pour larguer le tout après avoir fixé une bouée d'orin à l'extrémité de la chaîne.

Avec de puissantes lampes torches nous manœuvrons avec prudence à la recherche d'un autre emplacement. Le risque est gros, car les têtes de corail ne sont pas cartographiées, ce n'est pas le moment de créer un problème supplémentaire. A l'approche d'une zone où le fond est couvert de corail, nous mouillons l'ancre de secours ; elle croche immédiatement sous une petite tête de corail. Ouf, nous voilà tranquille pour la nuit. Le lendemain matin, les grains de la nuit avaient disparu ce qui nous permet de plonger pour dégager la deuxième ancre et de récupérer la première. Tout est bien qui finit bien!

Mais analysons les événements; pour commencer, ce qui est positif:

- A la fin de la chaîne il y a un bout, d'une longueur de 4 à 5 mètres, facile à couper.
- Dans le puits de chaîne se trouve toujours une bouée d'orin.
- Le deuxième mouillage était prêt à être utilisé.
- L'alarme mouillage a été correctement enregistrée.
- Les lampes torches étaient chargées et opérationnelles.

Les erreurs commises:

- Pas tiré assez fort sur le mouillage, n'hésitez pas à faire monter les tours du moteur à 2500 tr/min.



- L'ancre ne pouvait pas tenir, car il n'y avait que 30 centimètres de sable sur des roches plates.
- Lors de la baignade, personne n'est allé vérifier ce qui se trouvait dans l'environnement immédiat du bateau, corail, épaves et autres surprises.
- Lors de l'essai de votre guindeau, testez-le toujours avec une traction maximale car la poussière de charbon se met en suspension dans le moteur et lui enlève toute sa puissance. De plus, un test en le faisant tourner à vide ne sert à rien.



Les mêmes événements avec le moteur du bateau qui ne démarre pas, peuvent mener à sa perte. C'est pourquoi il est important de prêter soin à l'entretien des équipements techniques, on doit pouvoir compter sur eux en toute occasion. Même le paradis peut se transformer rapidement en enfer!

*Frédy Haller,
Vice-commodore, responsable croisières*

FÜR DEN PASSENDEN ANSCHLUSS



1 Zylinder (80 Stk.)
PowerSail Wipes im Wert
von CHF 29.95 gratis dazu

Koffer mit allen notwendigen Wasseranschlüssen

Wir freuen uns über Ihre Bestellung:
www.skippershop.ch oder
031 301 00 31



Sicherheit auf See

Das Standardwerk und Lehrbuch der Royal Yachting Association RYA (Originaltitel: Sea Survival Handbook) liegt in der 2. Auflage als deutsche Version vor. Aus dem Englischen von Hochsee-Segler und Mini-Transat-Teilnehmer Christian Kargl.

Das Buch enthält das im Notfall auf See nötige Basiswissen, über das jeder Segler und jeder Motorbootfahrer verfügen sollte. Der Österreicher Christian Kargl ist selber in der Ausbildung tätig und war für den CCS schon bei ISAF-Sicherheitstrainings als Instruktor dabei. Jedes der sechzehn Kapitel verfügt über viele anschauliche Skizzen, Zusammenstellungen und Checklisten. Für die Schnellleserin befindet sich am Ende jedes Kapitels eine Zusammenfassung der wichtigsten Punkte. Der Ratgeber ist für jeden von unschätzbarem Wert, der mit einer Yacht auf See unterwegs ist, und unterstützt die Inhalte des World Sailing zertifizierten Sicherheitstrainings.

«Sicherheit auf See» können Sie für nur 29.50 Franken (inkl. MwSt. und Versandgebühr) beziehen unter: marina@marina.ch