

TLC oder: tender loving care



Es war im Jahr 2009 anlässlich des Projekts Cruising@ America. Wir überführten die Cruising Swiss V von Arzal (FRA) nach La Coruña (ESP). Einer der zahlreichen Zwischenstopps war an der Nordwestküste Spaniens, in der vom offenen Atlantik gut geschützten und wunderschönen Ankerbucht Ria de Cedeira. Die Bucht ist gegen Norden erst einmal offen, macht aber weiter drin einen tollen Schwenker in Richtung Osten, wo man geruhsam bei gut haltendem Ankergrund geschützt vom Schwell des offenen Atlantiks die Nacht verbringen kann. Als wir am nächsten Tag die Bucht verliessen, kam uns im offenen Bereich der Einfahrt ein rund 1,5 m hoher Schwell aus Norden entgegen. Wir rumpelten unter Motor dagegen an, um möglichst schnell aus der engen Bucht ins offene Wasser zu gelangen. Die engste Stelle bei der östlichen Durchfahrt zwischen der Untiefe

Pedras de Media Mar und der Steilküste beträgt rund zwei Kabellängen.

Nachdem ich meine Crew schon während des ganzen Törns immer mal wieder gefragt hatte, ob Motorenkühlwasser zum Auspuff raussprudle, war diese, durch mein regelmässiges Fragen, schon etwas weichgeklopft. D. h. man nahm die Frage des Skippers nicht mehr ganz so ernst. Und so überraschte uns genau im Geschaukel beim Verlassen der Ria de Cedeira das penetrante Alarmhorn des Motors. Ein kurzer Blick aufs Display: «Motorenüberhitzung». Wir stellten den Motor umgehend ab, um Schäden durch Überhitzung zu verhindern, rollten die Genua aus, fielen vor dem nördlichen Wind ab und segelten zurück in den geschützten Ostteil der eben verlassenen Ria de Cedeira.

Dabei wäre noch zu erwähnen, dass zwei Kabellängen zum Manövrieren zwar recht viel Platz sind, es sich aber lohnt, immer genügend Abstand zu Untiefen einzuhalten, um bei einem Zwischenfall die maximale Zeit zum Einleiten von Massnahmen zur Verfügung zu haben. Es muss in der aufkommenden Hektik nur mal etwas klemmen und schon nimmt die Gefahr zu, vom ersten Problem in ein weiteres Problem zu schlittern.

Unsere Detektivarbeit am Ankerplatz führte uns ziemlich schnell zum geschlossenen Seeventil für das Motorenkühlwasser. Da war offenbar bei der Bordroutine vor dem Auslaufen etwas falsch gelaufen.

Der Skipper war verständlicherweise leicht genervt, hatte man ihm doch beim Losfahren salopp bestätigt, es komme Kühlwasser aus dem Auspuff. Wahrscheinlich war es Restwasser im Auspuffsystem. Nun, die Crew aber war total begeistert: «Endlich sehen wir mal, wie ein Impeller gewechselt wird! Davon wird sonst immer nur erzählt! Also durch diesen Zwischenfall haben wir mehr gelernt als auf den drei vorhergehenden Törns zusammen... so cool!» Nun ja, wir wechselten den zerzupften Impeller und fuhren erneut los. Ende gut, alles gut! Die Crew wusste nun, wie man einen Impeller wechselt und das ist sicherlich ein Mehrwert. Und in Zukunft schaut diese Crew wohl etwas konzentrierter auf den Kühlwasseraustritt, statt nur oberflächlich.

IMPELLER ZUM ZWEITEN

Ein erneuter Zwischenfall sollte mich Jahre später anlässlich einer Atlantiküberquerung von Guadeloupe zu den Azoren an die Spätfolgen unseres damals zerkleinerten Impellers erinnern.

Es war im 2016. Die Cruising Swiss V befand sich erneut auf der klassischen Atlantikrunde. Ich war zwei Wochen vor der Crew in Pointe-à-Pitre in Guadeloupe eingetroffen, um das Schiff in der Werft zu inspizieren. Immerhin trägt man als Skipper auch die Verantwortung für die Tauglichkeit des Schiffes. Es ist gesetzlich so verankert, und man sollte sich diese Verantwortung mal wieder vor Augen führen.

Vom Vorskipper hatte ich Hinweise erhalten, dass der Motor bei höheren Tourenzahlen gerne mal den akustischen Alarm auslöste. Wenn man aber langsam fahre, sei das alles kein Problem und überhaupt sei der Wind ja meist so gut, dass man den Motor kaum brauche. Der Impeller sei von der Werft bereits gewechselt worden und ja, die vorhergehenden Crews hätte bereits denselben Mangel festgestellt. Es sei entsprechend im Schiffslogbuch vermerkt worden.

Ich prüfte den Motor im Hafen – kein Alarm. Wasseraustritt beim Auspuff – i. O. Wassermenge – schwierig abzuschätzen, aber auf den ersten Blick auch gut. Ok, offenbar war der Impellerwechsel dringend notwendig gewesen. Ich wusste es schlicht nicht.

Mittlerweile war meine Crew an Bord. Geplant war ein Zwischenhalt in Antigua. Also kurz mal etwas einsegeln, ein MOB üben und dann ab die Post in Richtung Azoren. Kaum eine Stunde nach dem Auslaufen, meldete sich der Motorenalarm «Motorenüberhitzung». Nun, wir stellten einen Kühlwasseraustritt beim Auspuff fest, allerdings stark reduziert.

Also segelten wir umgehend zurück in die Bucht vor Pointe-à-Pitre, setzten den Anker und machten uns daran, der Sache auf den Grund zu gehen. Motorenüberhitzung – da musste was faul sein am Kühlkreislauf. Wir zerlegten das System im Rahmen des Möglichen und kontrollierten jedes einzelne Teil auf seine Funktion, und zwar systematisch angefangen mit dem Borddurchlass, zum Seeventil über den Schlauch zum Seewasserfilter, von da via Schlauch zum Impellergehäuse. Der neue Impeller hatte noch alle Flügel aber eine genauere Inspektion

CRUISING: Rubrik Safety First

Liebe CCS-Mitglieder! Die Rubrik Safety First ist eine Plattform, auf der ein aktiver Austausch zum Thema Sicherheit auf unseren Yachten erwünscht ist. Haben Sie eine Situation erlebt, die Sie gerne thematisieren möchten oder wünschen Sie einen bestimmten Artikel zum Thema Sicherheit? Schicken Sie Ihren Vorschlag per Mail an safetyfirst@crusingclub.ch.

zeigte erste Risse. Und weiter suchten wir. Schlauchverbindung zum Anschluss an den Wärmetauscher i. O. Doch an der Wärmetauscher-Eintrittsstelle wurden wir fündig: Halbverdreh, bei feuchtigkeitsgeschwängerten 30°C, grübelten wir Stück für Stück kleine und grössere Impellerteilchen aus dem Wärmetauscher-Anschlussgehäuse. Aus den über die Jahre angesammelte Impellerteilchen hätte man wohl mehrere Impeller rekonstruieren können. Bei stillstehendem Motor sanken die Teilchen im Anschlussgehäuse nieder und erst unter Fahrt und durch die Schiffsbewegungen wurden sie wieder hochgeschwemmt und setzten sich an den kleinen Durchflussröhrchen des Wärmetauschers ab. Nach einer Weile war dann der Durchfluss dermassen reduziert, dass es zur Überhitzung führte. Bei niedriger Drehzahl war das grad mal noch ok, aber schon bei 1600 rpm meldete sich der Thermostat bzw. der Alarm, da die erforderliche Kühlwasser-Durchflussmenge fehlte.

Als Clubmitglieder sind wir auch noch stolze Mitbesitzer von mehreren Yachten. Sie werden von uns gesegelt und müssen durch die intensive Nutzung auch während der Saison von uns gepflegt und repariert werden. Ich möchte mich bei allen bedanken, die unseren Schiffen schon mal TLC geschenkt haben. Es sind die Leute, die den Clubgedanken leben und Wert auf Sicherheit legen – und es sind viele.

Tel. +41 44 300 35 35 · +41 32 331 35 35
info@mycharter.ch · www.mycharter.ch

my charter
a registered Trade Mark of my yacht & charter ag

my charter Co-Sponsor
05. - 09. 2021. www.vc-cup.ch

my charter Co-Sponsor
Segelklub Stansstad
Segel- und Motorbootspart
26. - 27. 06. 2021. www.segeli.ch-stansstad.ch

100 Milles de Pentecôte
22. - 23. 05. 2021. www.cvestavnet.ch

Ägäis – von Athen bis Rhodos: Inseln, Sonne und herrlicher Wind
Mer Egée – d'Athènes à Rhodes : des îles, du soleil et des vents magnifiques
Yachtcharter mit Rolf Krapf: The sunny side of life! www.mycharter.ch - Ihr Fairmittler™ - votre agence fairplay avec toute l'expérience de Rolf Krapf

Quiz

Ich bin an der ersten Markierung eines Hafeneinfahrtskanals, ich starte den Motor. Wann sollte ich die Segel einholen?

Sie finden die Antwort auf Seite XX.

LESSONS LEARNED:

- Der erste Kühlwasseraustritt nach dem Starten des Motors kann auch nur Restwasser im System sein (Wassersammler, Auspuffrohr). Da reicht ein kurzer Kontrollblick nicht, sondern man muss schon mal einen Moment hingucken, ob da auch wirklich Wasser kommt.
- Wenn man während der Fahrt unter Motor den Kühlwasseraustritt auch mal überprüft, lässt sich ein Problem frühzeitig erkennen, bevor es kritisch wird.
- Eine Etappenvorbereitung mit verschiedenen Fluchtmöglichkeiten ist Gold wert. Wo kann ich hinsegeln und sicher ankern oder an einen Steg segeln?
- Bereits im Hafen die Funktion der Segelgraderobe überprüfen. Dann weiss man, wie und dass alles funktioniert, sollte der Motor mal streiken.
- Funktionstests und Instruktionen vor dem ersten Auslaufen sind gut investierte Zeit. Wenn es eilt, helfen Vorkenntnisse.



TLC ou tender loving care...



C'était en 2009, dans le cadre du programme Cruising @ America. Nous conduisons le «Cruising Swiss V» de Arzal à La Corogne. La côte nord-ouest de l'Espagne offre de nombreuses escales, et nous avons jeté l'ancre à Ria de Cedeira, ravissante baie bien protégée de l'Atlantique. La baie ouvre sur le nord, mais, plus à l'intérieur, elle dessine un angle prononcé vers l'est où l'on rencontre un excellent fond permettant de passer une nuit très confortable à l'abri de la houle de l'Atlantique. Le lendemain, en quittant le mouillage, au moment d'aborder la haute mer, nous avons été accueillis par une houle d'environ 1,5 m venant du nord. Nous progressions tant bien que mal au moteur pour sortir de la baie et gagner rapidement la haute mer. À son endroit le plus étroit, la passe entre le haut-fond de Pedras de Media Mar et la falaise côtière ne dépasse pas 2 encablures. Comme je me renseignais sans cesse sur l'écoulement d'eau de refroidissement au pot d'échappement depuis le début de la croisière, mon équipage montrait des signes de lassitude et ne prenait plus trop au sérieux les questions du skipper.

Et c'est là, en plein roulis, au moment de quitter Ria de Cedeira, que retentit le signal pénétrent de l'alarme moteur. Un rapide coup d'œil à l'écran de contrôle indiquait «surchauffe». Après avoir stoppé le moteur, pour éviter tout dégât, nous avons déroulé le génois, empanné sous le vent du nord et regagné le bras protégé de la baie de Ria Cedeira que nous venions de quitter.

Précisons que 2 encablures sont largement suffisantes pour manœuvrer, mais il est toujours prudent de se maintenir à distance respectable des hauts-fonds, de telle sorte qu'en cas d'incident, l'on dispose d'assez de temps pour prendre les mesures adéquates. Dans l'agitation qui s'installe, la moindre anicroche augmente le danger d'être précipité d'un premier problème vers un second. Comme toujours, au mouillage, l'enquête dirigea assez rapidement notre attention vers la vanne d'admission d'eau de refroidissement du moteur; elle était restée fermée! Manifestement, quelque chose avait mal tourné lors du tour de sécurité avant l'appareillage.

Le skipper était passablement énervé... Ne lui avait-on pas catégoriquement affirmé que l'eau sortait correctement du pot d'échappement (il s'agissait probablement d'un résidu qui stagnait dans le fond dudit pot)? Toujours est-il que l'équipage était enthousiaste: «On allait enfin voir comment remplacer un impeller! On nous en parle sans cesse! Grâce à cet incident, nous



Quiz

Je suis à la première marque d'un chenal d'entrée de port, je mets le moteur en marche. Quand dois-je affaler les voiles ?

Vous trouverez la réponse à la page XX.

avons appris davantage que lors des trois dernières croisières réunies... Super cool!»
Donc oui! Nous avons remplacé l'impeller et sommes repartis. En fin de compte, tout est bien qui finit bien! L'équipage savait comment remplacer un impeller, ce qui est certainement une bonne chose. Et, à l'avenir, soyons certains que ce même équipage inspectera d'un œil plus attentif l'évacuation de l'eau de refroidissement.

Notfälle an Bord

- Skipper-Ausfall
- Mensch über Bord (MOB)
- Wassereinbruch
- Feuer an Bord
- Motorenausfall
- Manövrierunfähigkeit
- Medizinischer Notfall
- Schweres Wetter
- Rigg-Probleme
- Auf Grund aufgelaufen

1. URSACHEN
2. ANZEICHEN
3. PRÄVENTION
4. HILFSMITTEL
5. MASSNAHMEN



Urgences à bord

- Incapacité du skipper
- Homme à la mer (MOB)
- Voie d'eau
- Feu à bord
- Panne de moteur
- Bateau non manœuvrant
- Urgence médicale
- Gros temps
- Avarie de grément
- Talonnage, échouement

1. CAUSES
2. SIGNES
3. PRÉVENTION
4. RESSOURCES
5. PLAN D'ACTION

© Cruising @ America / Benoit VIGNON

ÜBUNGSTHEMA SKIPPER-AUSFALL

Prävention

- MOB | Skipper auf das Tragen der Rettungsweste und Sicherheitsgurts hinweisen; der Skipper hat eine Vorbildfunktion! Nicht über Bord urinieren. Strecktaue/-bänder installieren. Bergung eines MOB üben
- Unfall | Lose Gegenstände festzurren, Lüken schliessen, auf Deck im Luv bewegen, Schwerpunkt tief halten, immer eine Hand für sich selber und eine für das Schiff, vorsichtig bewegen
- Medizinische Probleme | Skipper 2 kennt den Gesundheitszustand des Skippers und weiss, wo sich dessen persönliche Medikamente befinden
- Alkohol/Drogen | das Thema muss vor dem Törn (Törntreffen) klar kommuniziert werden
- Skipper 2 (und die Crew) kennen die Etappenplanung und sind mit den Details vertraut
- Sorgfältige Planung der Etappe (Wetter, Route, Gefahren, Gezeiten, Flachstellen)
- Umsichtige Navigation (4-Augen-Prinzip)
- Gutes Crew-Management (Ausguck, Navigation, Rudergehen, Verpflegung, Ruhezeit)



5 Minuten
Brainstorming



THÈME D'EXERCICE INCAPACITÉ DU SKIPPER

Prävention

- MOB | rendre le skipper attentif au port du gilet et du harnais; le skipper donne l'exemple! Ne pas uriner par-dessus bord. Installer les lignes de vie. Exercer la récupération du MOB
- Accident | amarrer les objets, fermer les capots, se déplacer au vent, toujours une main pour soi, travailler prudemment (gros efforts en jeu)
- Problème médical | le skipper 2 connaît la condition médicale du skipper et où se trouvent ses médicaments personnels
- Alcool/drogues | le sujet doit être clairement communiqué à la réunion d'équipage
- Le skipper 2 (ainsi que l'équipage) doit connaître la planification de l'étape
- Planification soignée de l'étape (météo, route, dangers, refuge, mouillage ou port d'accès sûr)
- Navigation prudente (principe des 4-yeux)
- Bonne gestion de l'équipage (vegie, navigation, barre, ravitaillement)



5 minutes
brainstorming

© Cruising @ America / Benoit VIGNON

Safety Booklet

Das neue «Safety Booklet» des CCS – 10 Sicherheitsthemen für ein Brainstorming an Bord mit den Skippern und den Crews – wird ab Juli 2021 in einer Testphase eingesetzt. Einige ausgewählte Skipper werden damit während ihrer Törns arbeiten und erste Erfahrungen sammeln. Ihre Feedbacks und Vorschläge sollen helfen, das Booklet zu verbessern. Beim nächsten Skipperforum im Herbst wird das Safety Booklet dann allgemein vorgestellt. Anfang 2022 schliesslich soll das Booklet allen Skipper zur Verfügung stehen.

Safety Booklet

Le livret d'exercices, sous forme de brainstorming, consacré à 10 thèmes d'urgence en mer (Safety Booklet) fera l'objet d'une étude pilote dès le 3 juillet 2021. Quelques skippers choisis l'expérimenteront pendant leurs croisières, dans des conditions réelles. Leurs critiques et suggestions serviront à perfectionner le produit. Une présentation générale du livret aura lieu lors du prochain Forum des skippers, en automne, avec la participation de ceux qui auront eu l'occasion de le tester. Une mise à disposition de tous les skippers est prévue pour le début de l'année 2022.

Quelques années plus tard, à l'occasion d'une traversée de l'Atlantique de la Guadeloupe aux Açores, un nouvel incident me remémora les conséquences tardives de l'impeller que nous avons réduit en miettes par le passé. C'était en 2016. Le «Cruising Swiss V» effectuait une fois de plus une tournée classique dans l'Atlantique. J'étais arrivé à Pointe-à-Pitre, à la Guadeloupe, une quinzaine de jours avant l'équipage pour inspecter le navire au chantier naval.

Après tout, en tant que skipper, on porte la responsabilité du bon état du navire. Le principe est ancré dans la loi, et l'on devrait se le rappeler de temps à autre.

Le skipper de la croisière précédente m'avait signalé que le moteur déclenchait parfois une alarme à régime élevé. Toutefois, à vitesse réduite, ce n'était pas un problème et, de toute façon, le vent était habituellement tellement bon que l'on utilisait rarement le moteur. L'impeller venait d'être changé par le chantier naval et, oui, le même défaut avait déjà été signalé par l'équipage précédent; cela avait été noté dans le livre de bord.

J'ai testé le moteur au port... Pas d'alarme. L'évacuation d'eau à l'orifice d'échappement était en ordre... La quantité qui en sortait était difficile à estimer, mais paraissait correcte. Ok, à première vue, le remplacement de l'impeller semblait avoir été nécessaire?!!! Finalement, je n'en savais rien.

Entre temps, mon équipage était arrivé à bord. Une étape était prévue à Antigua. Donc, après quelques manœuvres à la voile et un MOB, en route pour les Açores. À peine une heure après l'appareillage se déclenche l'alarme «surchauffe moteur». Il restait bien un écoulement d'eau au pot d'échappement, mais d'importance très réduite. Après avoir fait demi-tour, nous sommes revenus à la voile dans la baie de Pointe-à-Pitre. Au mouillage, nous nous sommes mis à la recherche du problème. «Surchauffe moteur»... Quelque chose devait donc clocher dans le circuit de refroidissement.

Nous avons démonté le système autant que possible et inspecté chaque pièce individuellement, depuis le passe-coque et sa vanne, via le flexible jusqu'au filtre à eau et, de là, jusqu'à l'impeller.

Le nouvel impeller possédait encore toutes ses ailettes, mais un examen plus approfondi montrait des débuts de fissures. Nous avons donc poursuivi nos recherches. Le raccord vers l'échangeur thermique (radiateur) était en ordre, mais c'est à l'entrée de ce dernier que nous avons fait une découverte.

Arc-boutés dans une chaleur humide de 30°, nous avons extrait, morceau après morceau, une quantité de fragments d'impeller de toute taille. Avec ce qui avait dû s'accumuler durant des années, on pouvait certainement reconstruire plusieurs impeller.

Conclusion, lorsque le moteur était au repos, les fragments d'impeller sédimentaient au fond de l'échangeur thermique et, dès la mise en route, avec le mouvement

du bateau, ils s'amalgamaient contre les orifices des canaux de l'échangeur. Après un moment, la baisse de débit était telle qu'il en résultait une surchauffe du moteur. À bas régime, c'était supportable, mais dès 1600 tours/min, le thermostat déclenchait l'alarme «surchauffe» puisque l'eau de refroidissement venait à manquer.

En tant que membre du Club, nous sommes de fiers copropriétaires de plusieurs yachts. Nous les faisons naviguer intensément et c'est à nous, durant la saison, de les entretenir et de les réparer soigneusement.

Je remercie tous ceux qui ont fait preuve de TLC pour nos bateaux. Ce sont ces personnes qui font vivre l'âme du Club et attribuent beaucoup de valeur à la sécurité; ces gens-là sont nombreux!

ENSEIGNEMENTS:

- Le premier jet qui sort du pot d'échappement peut être un résidu d'eau accumulée dans le circuit (collecteur d'échappement, pot d'échappement). Un bref coup d'œil ne suffit pas, il faut se donner un certain temps d'observation pour s'assurer que l'eau s'écoule véritablement.
- Sous moteur, un contrôle régulier de l'évacuation de l'eau de refroidissement permet de détecter un problème avant qu'il devienne critique.
- Une planification d'étape comportant des solutions de refuge en cas de problème vaut de l'or. Où puis-je me rendre à la voile et jeter l'ancre en toute sécurité ou m'amarrer à un ponton?
- Au port, inspecter et étudier le fonctionnement de toutes les voiles. En cas de panne moteur, on saura ce dont on dispose et comment cela fonctionne.
- Tester les différentes fonctionnalités et instruire l'équipage avant le premier appareillage est un bon investissement de temps. En cas d'urgence, les connaissances acquises au préalable sont d'un grand secours.

CRUISING: Rubrique Safety First

Chers membres, la rubrique Safety First est une plateforme d'échange vous permettant de contribuer à l'amélioration de la sécurité sur les bateaux du CCS par le témoignage d'une expérience vécue ou par toute autre forme de contribution ayant trait à la culture de la sécurité dans le Club. Veuillez faire parvenir vos commentaires et propositions d'article à safetyfirst@cruisingclub.ch.

Hubschrauberrettung



Bei den SAR-Übungen der britischen Coastguard können auch private Sportboote miteinbezogen werden. Die Crew der Rolling Swiss II packte die Gelegenheit beim Schopf und machte mit. Das ganze Prozedere endete in einem «Daumen hoch» von allen Seiten.



In weitem Bogen zieht der Helikopter über das Wasser und schwenkt dann langsam auf unseren Kurs ein. Hören kann man ihn noch nicht, unsere Motorengeräusche übertönen alles. Mit 15 Knoten fährt die CCS-Motoryacht durch den westlichen Solent. Der Bug zeigt auf die schroffen Kreideklippen der Needles. Über unserem Kielwasser schliesst der Helikopter zu uns auf. Da tönt es aus dem Lautsprecher des VHF-Funkgeräts: «Rolling Swiss, Rolling Swiss! This is Coastguard Rescue. Keep your speed and heading.» «Roger!», das tun wir.

Was wie ein echter Rettungseinsatz wirkt, ist zum Glück nur eine Übung für die Besatzung in der Luft – und natürlich auch für uns auf dem Wasser. Wir sind an Bord der «Rolling Swiss II», der 13,30 m langen Trader 42 des CCS. Zu Saisonbeginn sind wir in Südengland unterwegs.

Der Helikopter hat jetzt fast zu uns aufgeschlossen. Immer lauter wird das Dröhnen; Sein «Downwash» (so wird der Abwind bezeichnet) peitscht die Wasseroberfläche an Backbord achteraus zu weissem Schaum. Wir sind für unsere Verhältnisse schnell unterwegs. Diese Anweisung hatte der Pilot, genau wie den zu steuernden Kurs, schon vor dem Sichtkontakt durchgegeben. Der Grund: Hubschrauber lassen sich im Gegenwind leichter manövrieren. Die Höhe des Agusta Westland 139 entspricht jetzt kaum noch der Bootslänge unseres Bootes. Ein Besatzungsmitglied des Helikopters hat sich bei der Wertschätzung eingeklinkt und hängt kurz darauf schon am Stahlseil unter dem Helikopter. Langsam wird er abgefiebert. Um im Training zu bleiben, können bei den SAR-Übungen der Coastguard auch Sportboote einbezogen werden.



Natürlich ist die Teilnahme freiwillig – aber welcher Skipper lässt sich diese Erfahrung schon entgehen? Was uns an diesem Nachmittag bevorsteht, wird in der Rettungssprache «High-Line»-Manöver genannt, also das Absetzen oder Abbergen einer Person von Deck mit dem Wanschseil des Helikopters. Der genaue Ablauf wird der Bootscrew in der Regel vor Beginn des Anfluges durch die SAR-Besatzung mitgeteilt. Das geschieht heute über Funk, seltener auch mit Tafeln.

In unserem Fall werden uns die weiteren Schritte direkt an Bord erklärt – von dem Coastguard-Mann im orangen Overall, der dicht über der Wasseroberfläche am Seil auf uns zuschwebt und mit einem Griff an die Reling auf das Achterdeck der Rolling Swiss II klettert. Er hakt sich aus, schleudert den Haken weit nach achtern und gibt dem Piloten das eindeutige Signal «Daumen hoch». Der rot-weiße Helikopter dreht erst mal ab. Unter dem knallgelben Helm kommt ein Gesicht hervor, das trotz der unkonventionellen Art, an Bord zu kommen vor allem eines ausdrückt: Ruhe! Mit wenigen Blicken hat der Rettungsflieger die Situation an Bord abgecheckt. Nach der Begrüßung werden wir nun auf das High-Line-Manöver vorbereitet: Es soll das Abbergen einer Person auf einer Krankentrage simuliert werden.

Mit unserem Funkgerät ruft nun der SAR-Mann den Helikopter zurück, der schon bald wieder leicht nach achtern und nach Backbord versetzt über uns fliegt. Nur was direkt ins Ohr gesprochen wird, ist jetzt noch zu verstehen. Immer noch fährt die Rolling Swiss II mit 15 Knoten Fahrt nach Westen auf die Needles zu. Mit einem Ballastbeutel beschwert wird nun die High Line zu uns herabgelassen. Sie wird während der nächsten Minuten



die Nabelschnur zwischen Helikopter und Boot und darf auf keinen Fall belegt werden oder sich verhaken. Darum wird sie sauber an Deck aufgeschossen. Nun folgt die Trage selbst. Mit der High Line wird sie zum Boot gezogen. Im Falle unserer Übung bleibt sie leer. Kurze Zeit später hängt sich unser Besucher wieder an den Haken und ist schon bald mit der Trage zusammen auf dem Weg nach oben. Um seine Pendelbewegungen zu dämpfen, hält einer von uns die High Line straff und lässt sie dabei gleichmäßig durch die Hände auslaufen, bis er nur noch den Ballastbeutel in der Hand hält. Jetzt zeigt der Mann an der Wansch «Daumen hoch» – und das Ende der Leine steigt nach oben. Der Helikopter fliegt in einem langgezogenen Bogen davon.

Christian Tiedt

Sauvetage par hélicoptère



Les exercices SAR des garde-côtes britanniques peuvent également impliquer des bateaux de plaisance privés. L'équipage du «Rolling Swiss II» a saisi l'occasion et a participé à une telle opération. Toute la procédure s'est terminée par un «pouce levé» de toutes parts.



Décrivant au loin un large cercle au-dessus de l'eau, l'hélicoptère se rapproche lentement de notre trajectoire. On ne peut pas encore l'entendre; le bruit de notre bateau couvre tout. Avec 15 nœuds de vitesse, le bateau à moteur du CCS traverse l'ouest du Solent. La proue pointe vers les falaises de craie des Needles. L'hélicoptère se place dans notre sillage. Le haut-parleur de notre VHF tonne: «Rolling Swiss, Rolling Swiss! This is Coastguard Rescue. Keep your speed and heading», «Roger!». C'est ce que nous exécutons.

Ce qui ressemble à une véritable mission de sauvetage n'est heureusement qu'un exercice pour l'équipage dans les airs, et bien sûr aussi pour nous qui sommes sur l'eau. Nous sommes à bord du «Rolling Swiss II», 13,30 m de longueur, le Trader 42 du CCS, au début de la saison dans le sud de l'Angleterre.

L'hélicoptère nous a maintenant presque rattrapés. Le rugissement devient de plus en plus fort. Son «downwash» (c'est ainsi que l'air de rabattement est appelé) fouette la surface de l'eau à bâbord, créant de la mousse vers l'arrière. Des conditions de vitesse en dehors de nos normes et un cap précis, comme nous l'avait demandé le pilote avant même le contact visuel. La raison: les hélicoptères sont plus faciles à manœuvrer dans les vents contraires. L'Agusta Westland 139 vole à une altitude à peine supérieure à la longueur de notre bateau. Un membre d'équipage de l'hélicoptère est accroché près du treuil et, suspendu au câble d'acier, engage déjà sa descente.

Pour maintenir leur entraînement, les bateaux de plaisance peuvent être inclus dans les exercices des gardes côtes du SAR. La participation est bien sûr volontaire, mais quel skipper raterait une telle expérience? Ce qui nous attend cet après-midi est une manœuvre appelée «high-line» dans le jargon du sauvetage, c'est-à-dire la dépose sur le pont ou le retrait d'une personne avec le treuil de l'hélicoptère. L'équipage du bateau est généralement informé de la procédure exacte par



l'équipage SAR avant le début de l'approche. De nos jours, c'est par radio que la communication se fait, plus rarement aussi par panneaux.

Dans notre cas, les prochaines étapes nous sont expliquées directement à bord par l'homme des gardes côtes en combinaison orange, qui vient de s'accrocher à la balustrade du pont arrière, avant de se défaire du crochet pour l'envoyer loin à l'arrière, en donnant le signal au pilote, pouce en l'air. L'hélicoptère rouge et blanc s'écarte alors. Sous le casque jaune vif, il y a un visage qui, malgré la façon non conventionnelle d'embarquer, exprime surtout une chose: le calme! En quelques regards, le sauveteur a évalué la situation à bord. Après l'accueil, nous nous préparons maintenant à la manœuvre «high-line». Il s'agit de simuler l'évacuation d'une personne allongée sur une civière.

L'homme du SAR utilise maintenant notre radio pour appeler l'hélicoptère qui vole légèrement à bâbord vers l'arrière au-dessus de nous. Seul ce qui est dit directement

à l'oreille peut être compris. Le «Rolling Swiss II» maintient toujours sa vitesse de 15 nœuds en direction des Needles. Lestée d'un sac de ballast, la «high-line» est descendue vers nous. Elle sera le «cordon ombilical» entre l'hélicoptère et le bateau durant les prochaines minutes et ne doit en aucun cas être fixée ou s'accrocher. Pour cela, elle est proprement placée sur le pont. Maintenant c'est au tour de la civière qui est amenée le long de la «high-line» sur le bateau. Dans notre exercice, elle restera vide.

Peu après, notre «visiteur» se fixe à nouveau au crochet avant d'être enlevé avec la civière vers le haut. Pour atténuer le mouvement de pendule, l'un de nous maintient la «high-line» bien tendue en la laissant filer entre les mains jusqu'à ne tenir que le sac de lest. Maintenant, l'homme du treuil montre le pouce en l'air, et le bout de la «high-line» monte vers l'hélicoptère qui s'éloigne dans un large cercle.

Christian Tiedt