



Beinahe-Unfälle...

In diesem SAFETY FIRST Beitrag erzählt Beat Stutz von zwei Situationen, die kürzlich während eines Törns aufgetreten sind und zu Vorfällen mit unerfreulichen Folgen hätten führen können. Das Schlimmste konnte hier beide Male vermieden werden.

Beinahe-Unfälle erzeugen in der Regel genauso viel Stress wie tatsächliche, mit dem einzigen Unterschied, dass sie glücklich enden und dass wir sie meistens rasch vergessen!

Im Hinblick auf die Sicherheit auf See ist die Untersuchung «belangloser» Vorfälle von grösster Bedeutung. Es ist ein fester Bestandteil der Sicherheitskultur und Unfallverhütung des CCS. Diese Kultur basiert auf der spontanen Meldung von Vorfällen auf unseren Booten und dem Austausch der Erkenntnisse, die wir daraus ziehen können.

In dieser Hinsicht ermöglicht es die Analyse von Beinahe-Unfällen, auf gefährliche unfallverursachende Situationen aufmerksam zu machen und präventive Lösungen vorzuschlagen, die verhindern, dass die Wiederholung dieser Vorfälle früher oder später zu einem echten Unfall führt.

Gruppe Sicherheit auf See

SITUATION 1

Wir sind bei auslaufendem Wasser im Fahrwasser Boontjes mit Genua und gerefftem Gross unterwegs auf der Dreaming Swiss von der Schleuse Kronwerderzand Richtung Harlingen. Da es regen Schiffsverkehr hat und das Fahrwasser teilweise eng ist, fahren wir möglichst nahe am Tonnenstrich. Wir fahren auf eine Fahrwassertonne zu und wollen etwas ausweichen, da meldet der Steuermann, dass er das Steuer nicht bewegen kann. Der Skipper 2 übernimmt und stellt fest, dass das Steuer blockiert ist. Die Tonne kommt immer näher, es kommt Stress auf. Wir rollen die Genua weg, um Geschwindigkeit rauszunehmen und suchen gleichzeitig hektisch nach der Ursache. Nach ca. 30 Sekunden finden wir sie: Der Autopilot ist eingeschaltet. Wahrscheinlich hat jemand unbeabsichtigt mit dem Knie den Autopilot-Knopf an der Mittelkonsole betätigt. Mit einem Knopfdruck ist alles wieder unter Kontrolle. 30 Sekunden Kontrollverlust auf diese Art auf hoher See ist kein Problem – in einem engen Fahrwasser schon.

Fazit: Crew informieren, dass unter Umständen unbeabsichtigt der Autopilot eingeschaltet werden kann.

Massnahme: Die Abdeckung zur Bedienung des Autopiloten nur entfernen, wenn auch unter Autopilot gefahren wird.

Möglicher Unfall/Schaden: Auffahrt auf Fahrwassertonne, Fahrt auf Grund, mechanische Beschädigung der Steuereinrichtung (bei zu viel Krafteinwirkung).

SITUATION 2

Wir fahren von Vlieland über das Wattenhoch Inschot/Scheurrak nach Oudeschild. Die Strömung ist mit uns und wir versuchen, viel Fahrt aus dem Schiff zu nehmen, damit wir beim Kippen der Gezeiten auf dem Wattenhoch sind und wiederum mit der Strömung nach Oudeschild fahren können. Im Fahrwasser Inschot versetzt uns die Strömung sehr stark. Wir realisieren, dass wir mit einer Fahrwassertonne fast eine stehende Peilung haben. Zur Sicherheit wollen wir den Motor mitlaufen lassen. Der Steuermann wird angewiesen, den Motor zu starten. Bei der Einweisung wurde unterrichtet, dass nach dem Einschalten des Motors

auf den Piepton gewartet werden muss, bis der Motor gestartet werden kann. Der Steuermann wartet auf den Piepton. Es geschieht nichts. Die Tonne kommt näher. Der Steuermann wird nervös. Neustarten, der Piepton ertönt immer noch nicht. Es stellt sich heraus, dass er die Knöpfe in einer falschen Reihenfolge betätigt hat. Erneutes Aufstarten, warten auf den Piepton. Jetzt klappt es. Aber die Fehlmanipulationen und vor allem das Warten auf den Signalton haben Zeit gekostet. Wir passieren die Tonne knapp mit einer Schiffslänge Abstand.

Fazit: Im Notfall muss man nicht auf den Piepton warten, man kann den Motor auch direkt durchstarten. PS: Habe ich anderntags getestet und es hat funktioniert.

Möglicher Unfall/Schaden: Auffahren auf Fahrwassertonne.

Beat Stutz



Accidents évités de justesse...

Dans cette rubrique SAFETY FIRST, Beat Stutz relate deux situations vécues lors d'une récente croisière qui auraient pu provoquer des incidents aux conséquences potentiellement fâcheuses. Le pire a pu être évité dans chaque cas.

Les incidents évités de justesse (quasi-accidents) génèrent en général autant de stress que les «vrais» à la seule différence qu'ils se terminent par un happy end et que, la plupart du temps, nous nous empressons de les oublier!

En ce qui concerne la sécurité en mer, l'étude des incidents «sans conséquence» revêt une importance primordiale. Elle fait partie inhérente de la culture de la sécurité et de la prévention des accidents du CCS. Cette culture est basée sur la relation spontanée des incidents survenant sur nos bateaux et de la mise en commun des enseignements pratiques que nous pouvons en tirer.

A cet égard, l'analyse des quasi-accidents permet d'attirer l'attention sur des situations accidentogènes et de proposer des solutions préventives qui éviteront que la répétition de ces incidents aboutisse, tôt ou tard, à un réel accident.

Groupe Sécurité en mer



SITUATION 1:

Nous faisons route à marée descendante sur le Dreaming Swiss, sous génôis et grand-voile arrisée, depuis l'écluse de Kronwerderzand en direction de Harlingen en empruntant le chenal Boontjes. Comme il y a beaucoup de trafic et que le chenal est parfois étroit, nous longeons le plus près possible la ligne des marques latérales. Alors que nous voulons éviter une bouée qui se rapproche, le barreur nous signale qu'il ne peut pas actionner la barre. Le second prend le relais et constate que la barre est bloquée. La bouée se rapproche de plus en plus et le stress monte. Nous roulons le génôis pour perdre de la vitesse et, en même temps, cherchons frénétiquement la cause du problème. Après environ 30 secondes, nous la trouvons: le pilote automatique est activé! Quelqu'un a probablement enclenché le pilote en appuyant involontairement avec son genou sur la commande située sur la console centrale. Après avoir pressé sur le bouton et déclenché le pilote, tout est revenu sous contrôle. Une telle perte de contrôle pendant 30 secondes en haute mer n'est pas un problème – en revanche, dans un chenal étroit, cela peut être problématique.



Conclusion: Informer l'équipage que le pilote automatique peut être activé involontairement.

Recommandation: Retirer la protection de commande du pilote automatique uniquement si l'on navigue sous pilote automatique.

Accident / dommage possible: collision avec la bouée latérale, échouage, dommage au dispositif de commande de la barre (en cas de force excessive)

SITUATION 2:

Nous naviguons de Vlieland à Oudeschild en passant par le (haut-fond) Wattenhoch Inschot / Scheurrak. Le courant est dans notre sens et nous tirons un maximum de vitesse de notre bateau pour arriver à temps à la bascule de la marée au Wattenhoch pour profiter du courant inverse en direction de Oudeschild. Dans le chenal «Inschot», le courant nous fait fortement dériver. De plus, nous mesurons un relèvement pratiquement constant avec une bouée latérale de chenal. Par sécurité nous demandons au barreur de mettre le moteur en marche. Au cours de la passation, les barreurs ont été informés qu'après avoir enclenché le moteur, il fallait attendre le bip pour que le moteur puisse être démarré. Le barreur attend donc le bip. Rien ne se passe. La marque latérale se rapproche. Le barreur devient nerveux. Il tente de redémarrer à nouveau, le bip ne retentit toujours pas. On réalise qu'il a appuyé sur les boutons dans un mauvais ordre. Nouvelle tentative, redémarrage, attente du bip; maintenant, ça marche! Mais les manipulations incorrectes et surtout l'attente du bip ont pris du temps; nous passons la marque latérale avec à peine une longueur de bateau.

Conclusion: En cas d'urgence, ne pas attendre le bip, le moteur peut être démarré directement. Je l'ai testé l'autre jour et ça a marché.

Accident / dommage possible: collision avec la marque latérale.

Beat Stutz