

Algen-Spaghetti

Am Samstag, den 9. Oktober 2021, ist die Cruising Swiss V von Ouessant in Richtung Ste Evette durch den Raz de Sein unterwegs. Sie muss diesen unbedingt bis um 13 Uhr passiert haben (Strömungsumkehr!).



Etwa 4 sm nordwestlich von Tévennec, gegen 11.30 Uhr, wurde die Besatzung auf weissen Dampf aufmerksam. Es gab keinen Überhitzungsalarm, aber die Überprüfung ergab, dass das Kühlwasser zwar floss, aber weniger als erwartet. Da der Wind schwächer war als gedacht, war das Timing nicht optimal. Wir entschieden uns dennoch, die Maschine zu stoppen, obwohl uns Aeolus fast völlig im Stich liess.

Falls wir uns nicht sputen, wird uns die Flut zurück in Richtung Brest spülen, bevor wir die Wegmarken der Plate und der Vielle passiert haben. Aber wir können uns ebenso wenig erlauben, in dieser heiklen Passage manövrierunfähig und ohne Wind vor uns hinzudümpeln. Nun gut, wir müssen nachschauen was los ist... Impeller-Turbine oder etwas anderes? Vor allem gilt es nun die Aufgaben zu verteilen: Wache, Navigation, Segel. Dann Motor aus, die Stufen des Niedergangs wegräumen und sicher verstauen, damit keine Folgeschäden oder Verletzungen riskiert werden.

Erste Feststellung: Der Wasserfilter ist voller Algen. Dann versuchen wir das Seeventil zu schliessen, doch der Hebel lässt sich nicht bewegen! Nanu, der war doch in der Vorwoche noch problemlos zuzudrehen? Als Glücksfall erweist sich, dass der Wasserschlauch etwas durchsichtig ist und etwas milchig-grün schimmert, sapperlot, noch mehr Algen! Zweiter Versuch, das blockierte Seeventil zu schliessen... unmöglich, doch da... es gibt einen Millimeter nach. Nächster Versuch, noch zwei Millimeter

Spiel gewonnen. Neben dem Seeventil liegt ein passender Pfropfen bereit, für alle Fälle. Danach hebeln wir sorgfältig am Seeventil, ohne übermässige Kraftanwendung, bis zum erlösenden Geräusch: «schkronk»! Seeventil zu! Uff! Jetzt folgt die Demontage des Wasserschlauches und die Entfernung der Spaghetti-Algen, die bis zur Basis des Wasserfilters reichen. Es gibt eine ganze Salatschüssel voll. Schade, sind sie ungeniessbar. Wir bauen alles wieder zusammen und füllen Wasser beim Filter nach. Nun naht die Stunde der Wahrheit: «Steuermann, wirf den Motor an! – Spuckt es hinten?» – «Jawohl, sieht gut aus, nichts im Vergleich zum «prostatistischen Rinnsal» von vorher!», meldet der Steuermann. Nun gut, wir räumen alles weg, stellen die Touren etwas höher ein als üblich und passieren den Raz de Sein im geplanten Zeitfenster. Uff, das ist gerade nochmals gut gelaufen!

Safety First Analyse:

- Der Kühlwasserausstoss ist fortwährend zu beobachten.
- Weisses Dampf zeigt eine Überhitzung an, lange bevor der Alarm ertönt.
- Ein durchsichtiger Kühlwasserschlauch erlaubt es zu sehen, ob etwas drin ist, was dort nichts zu suchen hat.
- Es ist fraglich, ob ein vorgestelltes Sieb dieses Problem verhindert hätte oder allenfalls andere Probleme generieren würde (Verklebungen durch Kelp-Algen oder Plastik).
- Könnte man eine Durchflussanzeige mit Alarm einbauen?
- Etwas Zeitvorrat beim Passieren einer heiklen Stelle hat den Stress entscheidend gemindert.
- Dort, wo wir die Maschine gestoppt haben,

hatten wir unter Beachtung der Strömungsumkehr genügend Raum, um nicht auf Klippen aufzulaufen.

- Die klare Aufgabenzuweisung hat dazu beigetragen, die Crew zu beruhigen, sodass wir uns zu keinem Zeitpunkt in Gefahr befanden.
- Schlimmere Pannen sind durch entschlossenes Handeln vermieden worden.
- Folgeunfälle, die in diesem Revier besonders schwerwiegend hätten ausfallen können, wurden durch umsichtiges und bedachtes Handeln ebenfalls ausgeschlossen.

Santiago Girardbille,
Michel Frank und Jacques Françoise



Fehlinterpretation

Wir waren mit der Cruising Swiss V unterwegs. Wegen einer Motorpanne hatten wir Verspätung, um das Schiff am übernächsten Tag in Brest abzugeben.

So legten wir einen Nachttörn ein, glatte See, kein Wind, unter Motor. Ich war ab Mitternacht der Verantwortliche mit einem Steuermann. Richtung Point du Raz. Unter Autopilot und mit eingeschaltetem Radar.

Plötzlich Steuerbord ein aufheulender Motor, Wasser- und Propellergeräusche. Ein Manöver in letzter Sekunde, unser Motor im Leerlauf. Wir sehen nur Kielwasser mit uns, hören sich entfernendes Motorengeräusch und den Ruf vom unbeleuchteten Boot: «Feu rouge!» Tatsächlich hat es auf Höhe Radarsender ein starkes rotes Licht. Der aufgeschreckte Fischer (?) sah also ein grünes Steuerbordlicht und ein rotes Backbordlicht auf sich zukommen.

Man muss in Küstennähe in der Nacht mit unbeleuchteten Booten und Fehlinterpretationen vom anderen Bootsführer rechnen. Nachdem wir uns wieder gesammelt hatten, konnten wir unsere Fahrt in einen schönen Morgen hinein fortsetzen.

Winni Müller

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@cruisingclub.ch

Spaghetti d’algues

Le samedi 9 octobre 2021, en provenance d’Ouessant, le «Cruising Swiss V» fait route en direction de Saint-Evette en passant par le Raz de Sein qu’il doit impérativement avoir passé avant 13 h.



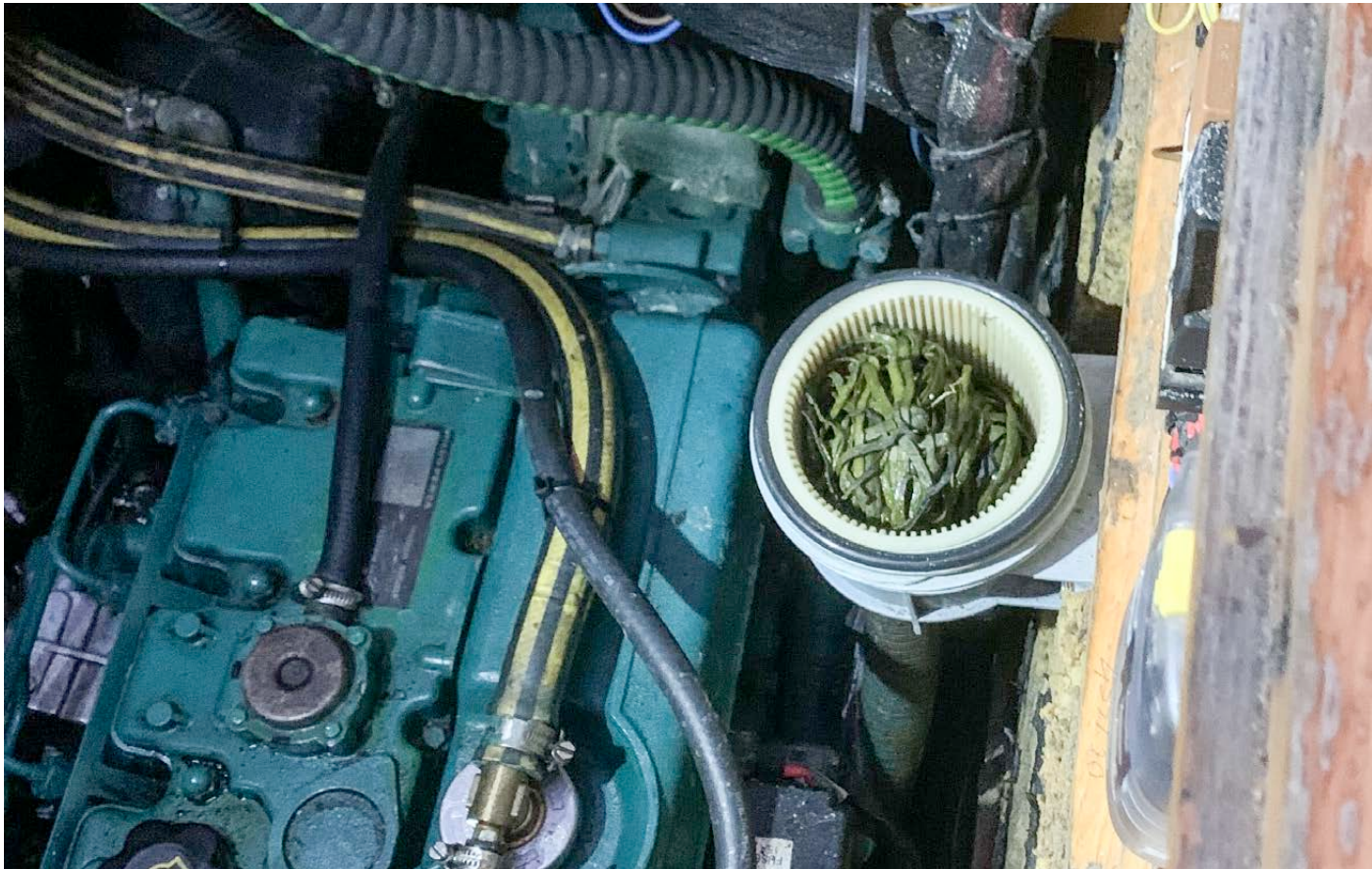
Environ 4 nm dans le nord-ouest de Tévennec, vers 11h30, l’équipage a son attention attirée par des fumées de vapeur blanche persistantes. Aucune alarme de surchauffe, mais après vérification un débit d’eau de refroidissement certes, mais inférieur à nos attentes. Le vent étant plus faible que prévu, le timing est un peu juste; nous décidons néanmoins de stopper le moulin, bien qu’Eole nous abandonne presque complètement.

Si nous ne faisons pas vite, le flot va nous faire remonter à Brest avant que nous ayons passé la Plate et la Vielle, mais nous ne pouvons pas risquer de nous trouver non-manœuvrants dans ces parages, surtout si le vent fait défaut lui aussi.

Bon, il faut voir ce qu’il y a... est-ce l’impeller ou autre chose? Avant tout, répartir les tâches, veille, navigation, voiles. Puis couper le moteur, enlever les marches de la descente et les déposer sûrement pour qu’elles ne se promènent pas dans tout le bateau (dommages collatéraux, blessures).

Première constatation: le filtre à eau est plein d’algues.

Ensuite nous tentons de couper le circuit d’alimentation en eau de mer, mais la vanne du passe coque semble bloquée! Surprise, elle était encore opérationnelle la semaine passée...? Heureusement le tuyau d’eau de mer est légèrement transparent et montre du vert foncé, zut encore des algues ! Second essai de fermer la vanne, bloquée... mais... elle a cédé d’un ou deux millimètres. Il y a bien une pinoche collée près de la vanne «au cas où», donc on procède prudemment à une série de va-et-vient



avec la vanne qui concède à chaque fois un ou deux millimètres de plus et puis «schkrank!» la voici fermée. S’ensuivent le démontage du tuyau et l’évacuation des algues «spaghettis» une par une, jusqu’à ce que le tuyau soit clair depuis la vanne jusqu’au filtre. Un joli saladier plein, dommage qu’elles ne soient pas comestibles... On remonte le tuyau et remplit la section du tuyau nettoyée d’eau par le filtre. Puis c’est le moment de vérité: Barreur lance le moteur! ça crache bien? Affirmatif, rien à voir avec

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

le triste «pipi prostatique» d’avant. Ouf, on remet le tout en place et on repart pour passer le Raz de Sein en appuyant un peu sur les tours et en surveillant le débit d’eau de refroidissement tous les quarts d’heure. Le Raz est passé dans les temps, ouf!

Analyse Safety First :

- Le débit d’eau de refroidissement est à surveiller en permanence.
- Des fumées blanches (vapeur) indiquent une surchauffe bien avant que l’alarme ne se fasse entendre.
- Un tuyau d’eau transparent permet de voir ce qu’il y a dedans.
- Un débat a eu lieu à savoir si une crépine d’admission aurait permis d’éviter ces soucis, ou si elle aurait pu en générer d’autres, si par ex. du Kelp vient se coller sur la crépine...?
- Une question: existe-t-il des capteurs mesurant le débit du circuit de refroidissement et pouvant actionner une alarme?
- Un peu de réserve de temps pour le passage du Raz a sans nul doute été un facteur important de réduction de stress.
- Là où nous nous sommes arrêtés, il y avait suffisamment d’eau à courir en tenant compte de la renverse des courants.
- Le fait de distribuer les tâches avant l’intervention a contribué à rassurer l’équipage, sur le fait que nous ne courrions aucun danger.
- Panne plus conséquente évitée.
- Sur-accidents, toujours possibles dans ces parages assez hostiles, aussi évités.

Santiago Girardbille,
Michel Frank et Jacques Françoise

Une erreur d’interprétation

Nous étions en route à bord du Cruising Swiss V. En raison d’une panne de moteur, nous avions du retard pour rendre le bateau à Brest le surlendemain.

Nous avons donc navigué de nuit au moteur sur une mer lisse et sans vent. À partir de minuit, j’assume la responsabilité du bateau avec un barreur. Destination: le Point du Raz. Au moteur, pilote automatique et radar allumé. Soudain, un rugissement du moteur retentit à tribord, accompagné d’un bruit d’eau et d’hélices. Une manœuvre à la dernière seconde, notre moteur est au point mort. Nous ne distinguons que le sillage, le bruit du moteur qui s’éloigne et l’appel du bateau non éclairé: feu rouge! Et en effet, un feu rouge est visible à la hauteur de l’émetteur radar. Le pêcheur effrayé (?) a ainsi vu un feu tribord vert et un feu bâbord rouge se diriger vers lui.

À proximité des côtes et durant la nuit, il faut s’attendre à rencontrer des bateaux non éclairés et à faire face à des erreurs d’interprétation de la part d’autres conducteurs de bateaux. Après avoir repris nos esprits, nous nous sommes remis en route vers une belle matinée.

Winni Müller