

Seekrankheit – ein «banaler» Zustand, der vorübergeht...



Auch ein Skipper kann unter Seekrankheit leiden, muss aber unter allen Umständen seine Rolle als Verantwortlicher der Crew und des Törns sowie auf technischer, meteorologischer und menschlicher Ebene erfüllen. Er achtet auf die Sicherheit der Crew und des Schiffes und sorgt dafür, dass die Kollisionsverhütungsregeln (KVR) eingehalten werden. Schliesslich verteilt er die Aufgaben und Verantwortlichkeiten entsprechend den Fähigkeiten jedes einzelnen.

In diesem Zusammenhang möchte ich von einem denkwürdigen Erlebnis berichten, das ich während eines Ostertörns der Regionalgruppe Genf von Saint-Malo aus zu den

Kanalinseln hatte. Wir waren eine enthusiastische, aber wenig erfahrene Crew. Der Skipper 2 war aufgrund seiner beschriebenen Erfahrung und seiner ehrgeizigen nautischen Pläne bestimmt worden. Der Skipper 1 stand am Anfang seiner Karriere...

Tatsächlich stellten herausfordernde Wetterbedingungen unsere Ovni 36 und ihre Crew gleich zu Beginn des Törns auf eine harte Probe. Wir starteten in Saint-Malo und wollten nach Saint-Hélier (Jersey). Um das Meer einschätzen zu können und um über die Fortsetzung unserer Reise zu entscheiden, segelten wir zunächst zur Ansteuerungsboje,

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

die sich knapp fünf Meilen vor der Küste befand. Auf den ersten Meilen zeigten sich die guten Eigenschaften unseres Bootes und die gute Haltung der Crew, die vom Wind und der daraus entstehenden Welle beeindruckt war. Alle wollten die Reise fortsetzen, niemand klagte über Beschwerden aufgrund des Seegangs. Der Wind und das Meer schienen handelbar zu sein. Nach kurzer Absprache mit meinem Skipper 2 entschied ich mich, die Überfahrt nach Jersey über die Passage de la Déroute (östlich von Les Minquiers und westlich von Chausey) anzugehen. Ein zweites Boot der von der CCS Genf gecharterten Flotte beschloss, uns zu begleiten, während die anderen in die geschützten Gewässer der Rance zurückkehrten.

Bei der Passage von La Déroute hatten wir alles «unter Kontrolle», aber als wir uns Saint-Hélér näherten, wurde das Meer tiefer (3–4 Meter) und die Sicht schlechter (Regenschauer). Mein Skipper 2, der die Einfahrt nach Saint-Hélér vorbereitet hatte, und ich suchten mühsam nach dem nördlichen Kardinalzeichen Passage Rocks, bei dem wir in die westliche Fahrrinne einbiegen konnten.

Doch plötzlich litt unser Skipper 2 an Seekrankheit... Er war unfähig, Anweisungen zu geben, was existenziell für unser Boot gewesen wäre, und trat völlig von seiner Verantwortung zurück. Schliesslich brachte er sich selbst in Gefahr und musste sogar festgehalten werden! Seine Äusserungen wurden unzusammenhängend und er wollte «sofort» nach Genf zurückkehren.

Die Situation blieb ernst und trotzdem gab es kein Zurück! Ich als Skipper übernahm das Steuer und ein Crewmitglied, das für seine Widerstandsfähigkeit gegen Seekrankheit und Stress bekannt war, übernahm die Navigation. Zur Erinnerung: Damals gab es noch keine elektronischen Karten, sondern nur Papierkarten, auf

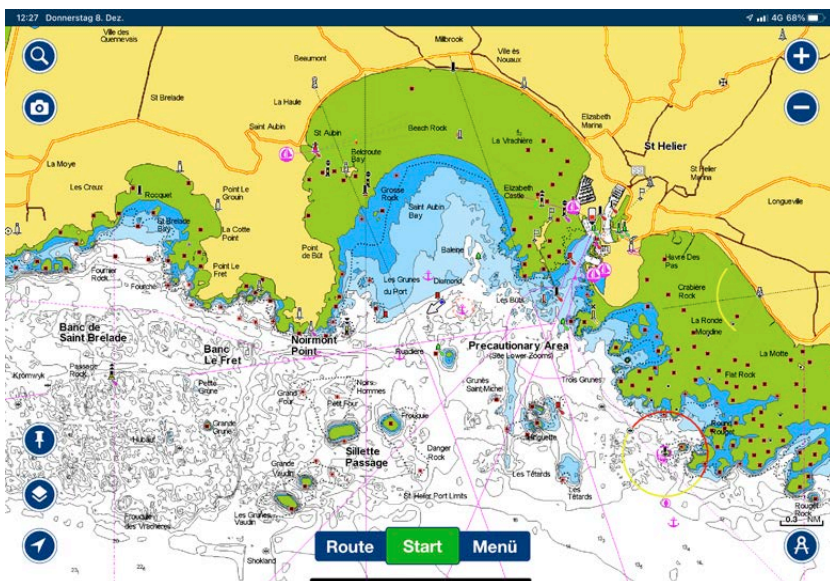
denen man die vom tragbaren GPS-Gerät ermittelten Positionen nach und nach eintragen musste!

Endlich fanden wir die westliche Fahrrinne. Noirmont Point und West Rock liessen wir an Backbord und endlich legten wir in der Marina von La Collette an. Wir gesund und munter, unser Skipper 2, der sich in eine Ecke des Cockpits zurückgezogen hatte, krank, stumm und passiv.

Wir blieben einige Tage in Saint-Hélér und warteten auf ein günstiges Wetterfenster, um erst nach Saint-Malo und schliesslich nach Genf zurückzukehren. Die Erkundung der Stadt gab uns die Gelegenheit, einige Pubs und Shipchandler zu besuchen. Unser unglücklicher Skipper 2 beobachtete uns bloss aus der Ferne, offensichtlich peinlich berührt: Sein Selbstwertgefühl war angeknackst.

Diese Erfahrung zeigt, dass der menschliche Körper seine physischen und psychischen Grenzen hat. Jeder und jede muss sich dessen bewusst sein. Die Aufgaben des Skippers, eines wahren «Dirigenten», sind komplex: das Manövrieren des Segelboots, die Einschätzung der Wetterbedingungen, die Navigation, eine klare Verteilung der Verantwortlichkeiten entsprechend den Möglichkeiten jedes einzelnen, aber auch die Überwachung des individuellen Verhaltens (Ausrüstung, Angemessenheit der persönlichen Sicherheitsmassnahmen in Bezug auf die Navigationsbedingungen) und sogar des körperlichen Erscheinungsbildes. Es gibt keine Delegation ohne Kontrolle. Vorausschauendes Handeln ist zentral und ein Plan B muss im Voraus vorbereitet werden. Die Seekrankheit und ihre Folgen können bedrohlich sein. Seien wir stets wachsam gegenüber ihren vier Ursachen: Hunger, Angst, Kälte, Müdigkeit.

Jean-Jacques Oltramare
CCS Groupe Genève (CCSGE)



Le mal de mer, un incident banal qui passe...



Le skipper, bien qu'il souffre parfois, lui aussi, du mal de mer, doit assurer en toutes circonstances son rôle de gestionnaire des ressources humaines, de garant de la croisière, de pilote au plan technique, météorologique et humain. Il veille à la sécurité de l'équipage et du bateau, et fait respecter les règles du RIPAM. Enfin, il distribue les tâches et les responsabilités en fonction des compétences de chacun.

C'est dans ce contexte que je voudrais relater une expérience mémorable vécue lors d'une croisière de Pâques du CCS Genève, dans les îles Anglo-Normandes, au départ de Saint-Malo. Nous étions un équipage enthousiaste mais peu aguerri, le second avait été désigné en fonction de son expérience annoncée et de ses projets nautiques ambitieux. Le skipper était au début de sa carrière...

En effet, des conditions météorologiques musclées vont mettre notre Ovni 36 et son équipage à rude épreuve dès le début de la croisière. Partant de Saint-Malo, notre intention est de nous rendre à Saint-Hélier (Jersey). Pour évaluer

l'état de la mer et décider de la poursuite de notre traversée, nous rejoignons tout d'abord la bouée d'atterrissage à un peu moins de 5 milles au large. Les premiers milles mettent en évidence le bon comportement de notre bateau et la bonne tenue de l'équipage, impressionné par le vent (portant) et la houle qu'il soulève. Chacun se montre désireux de poursuivre la route et aucun ne se plaint de troubles liés à l'état de la mer. Le vent et la mer paraissent maniables. Une rapide concertation avec mon second me décide à engager la traversée vers Jersey par le passage de la Déroute (entre l'Est des Minquiers et l'Ouest de Chausey). Un deuxième bateau de la flotte affrétée par le CCS Genève décide de nous accompagner alors que les autres renoncent ou vont naviguer dans les eaux protégées de la Rance.

Le passage de la Déroute est «sous contrôle» mais, à l'approche de Saint-Hélier, la mer se creuse (3-4 mètres) et la visibilité se dégrade (grains). Avec mon second, chargé de préparer l'accès à Saint-Hélier, nous cherchons avec peine la cardinale Nord, Passage Rocks, qui nous permettra d'embouquer le chenal de l'Ouest.



Mais notre second souffre désormais du mal de mer... Regrettable, puisque c'est lui-même qui a préparé cette navigation. Il est incapable de donner des consignes et démissionne complètement de sa responsabilité, vitale pour notre bateau. Finalement, il se met en danger et doit même être contenu ! Ses propos deviennent incohérents: il veut «faire boucle» (comme les enfants lors de leurs jeux) et souhaite rentrer à Genève «tout de suite».

La situation reste sérieuse et la «démission» du skipper et de son équipage n'est évidemment pas à l'ordre du jour! Le skipper prend la barre et un équipier, connu pour sa bonne résistance au mal de mer et au stress, reprend la navigation. Rappelons, qu'à l'époque, nous ne disposions pas encore de cartographie électronique mais de cartes papier où il fallait transcrire au fur et à mesure les positions données par un GPS portable!

Le chenal de l'Ouest est enfin trouvé; Noirmont Point, puis la bouée d'eaux saines West Rock, défilent sur notre bâbord et, finalement, nous trouvons un poste d'amarrage à la marina de la Collette.

Sains et saufs, oui, y compris notre second qui s'est replié dans un coin du cockpit, malade, mutique, passif... Nous sommes restés quelques jours à Saint-Hélier en attente d'un créneau météorologique favorable pour nous replier sur St Malo et... rentrer à Genève. La découverte de la ville nous a donné bien évidemment l'occasion de visiter quelques pubs et autres schipchangers. Notre malheureux second se contentait de nous suivre à distance, de toute évidence, gêné: il a eu «mal à son amour propre».

Cette expérience raconte que le corps humain possède ses limites physiques et psychiques. Chacun doit en être conscient. Les tâches du skipper, véritable «chef d'orchestre», sont complexes: la manœuvre du voilier,



l'évaluation des conditions météorologiques, la navigation, une distribution claire des responsabilités en fonction des possibilités de chacun, mais aussi le suivi des comportements individuels (équipement, adéquation des mesures de sécurité personnelles avec les conditions de navigation), voire de l'apparence physique de chacun. Il n'y a pas de délégation sans contrôle... L'anticipation est le maître-mot et un plan «B» doit être préparé à l'avance. Le mal de mer et ses conséquences nous menacent: soyons vigilants à ses 4 causes: «Faim, Frousse, Froid, Fatigue».

*Jean-Jacques Oltramare
CCS Groupe Genève (CCSGE)*

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