

Das Dinghi? Ein kleines Boot, das nicht zu unterschätzen ist!



Die Verwendung des Dinghis wirft einige Sicherheitsfragen auf, die ich so umfassend wie möglich erörtern möchte. Ich habe mich bewusst auf die kleinen Beiboote beschränkt, die wir auf CCS- und Charterschiffen vorfinden. Superyachten haben oft vollwertige Motorboote mit allen dazugehörigen Ausrüstungsgegenständen als «Dinghis» mit dabei...

Die gängigsten Dinghis sind kleine Schlauchboote und Festrumpf-Schlauchboote. Sie sind einfach im Handling, da man insbesondere im Falle eines Sturzes über Bord leichter wieder hineinklettern kann, sie sind stabil und das Freibord liegt nicht zu hoch. Doch die Sicherheit beginnt schon, bevor das Dinghi im Wasser ist: vor allem bei Club- und Charterschiffen. Die erste Frage, die man sich stellen muss:

Ist das Beiboot einsatzbereit und in einem gutem Zustand? Man kann das beispielsweise herausfinden, indem man das Dinghi aufpumpt – und auf ein Bier geht. Wenn bei der Rückkehr der Druck im Boot immer noch hält, ist alles in Ordnung – und man weiss auch gleich, wie lange es dauert, das Dinghi aufzupumpen.

AN BORD MIT DABEI

Die nächste Frage, die man sich stellen muss: Wie soll das Dinghi transportiert werden? Wer nur Häfen anlaufen will, kann es zusammengefaltet und im Sack verstaut lassen. Ansonsten denke ich, dass der beste Platz für das Beiboot auf dem Vorderdeck ist, umgedreht und angeschnallt, da es dort normalerweise am wenigsten stört. Schleppen Sie es

möglichst nicht ab, denn es wird früher oder später umkippen, was zu einem Motorschaden und dem Verlust von Material führen kann. In diesem Zusammenhang habe ich eine kleine Anekdote: Ein Charterboot, das sein Dinghi schleppte, bereitete sich darauf vor, rückwärts an einem Kai anzulegen, mit Buganker. Ein Crewmitglied achtete darauf, dass die Leine des Beibootes nicht in die Schraube geriet, indem er es zur Seite schob. Auf den Befehl, den Anker zu setzen, tat das Besatzungsmitglied dies und liess die Kette aus. Das Pech war, dass die Leine des Beibootes genau die Länge des Bootes hatte, so dass der Anker mit einigen Dutzend Metern Kette im Beiboot ausgelegt wurde...

Kommen wir nun zur Bestückung des Dinghis im Gebrauchsfall. Sobald das Beiboot zu Wasser gelassen wurde, hängen Sie den Aussenbordmotor an, legen die Ruder – am besten festgebunden – ins Boot und nehmen den Anker – ausgestattet mit einer zehn Meter langen Kette und einer etwa zehn Meter langen Leine – an Bord. Zudem einen Schöpf-eimer, eine Pumpe, einen Reservekanister Benzin und schliesslich Ihren vorbereiteten wasserdichten Beutel mit der Ausrüstung, die für die Fahrt unerlässlich ist. Wenn Sie weit hinaus in ein wenig besuchtes Gebiet fahren, scheinen mir ein Reparaturset und die zwei oder drei grundlegenden Werkzeuge für den Motor, ein VHF, ein GPS und eine Notsignalarakete das Minimum zu sein, das Sie auch noch mitführen. Auch ein dreifarbiges Navigationslicht, in einigen Ländern vorgeschrieben, und eine Stirnlampe, die bei einer nächtlichen Heimfahrt unerlässlich ist, sollten an Bord sein. Nehmen Sie auf jeden Fall eine Diebstahlsicherung mit, denn ein Beiboot ist ein beliebtes Objekt für Langfinger.

Nun sind die Benutzer und Benutzerinnen des Dinghis an der Reihe. Ich halte es für selbstverständlich, dass Kleidung und Ausrüstung an den jeweiligen Ort angepasst werden. Ob im Juni an einem Ankerplatz in Schottland oder im Juli in einem Yachthafen auf Korsika – die Bedingungen sind natürlich nicht dieselben. Ölzeug, Stiefel und Schwimmweste im ersten Fall, sommerliche Kleidung, Kopfbedeckung und Schuhe im zweiten Fall. Ein wasserdichter Beutel mit persönlichen Gegenständen wie Handy, Tablet, Fotoapparat, Fernglas, etc. gehört auch dazu.

SICHER UNTERWEGS

Gut, alles ist bereit, los gehts! Wirklich? Langsam, nichts überstürzen: Haben Sie die Situation analysiert? Besteht eine unmittelbare Gefahr? Ein Regenschauer, eine starke Windböe, eine Nebelwand, eine Brandung, die auf eine Untiefe oder den Strand schwappet? Wenn Sie für einen Ausflug an Land bleiben, wo können Sie das Dinghi festmachen? Welche Alternativen gibt es, wenn sich die Bedingungen ändern? Es gibt immer noch die Möglichkeit, es wie die Milliardäre zu machen: die Crew an Land lassen und das Dinghi zur Yacht bringen.

Kommen wir nun zur Sicherheit während der Fahrt. Die Besatzungsmitglieder steigen nacheinander in das Beiboot, nehmen sofort Platz und bleiben sitzen. Sie

stecken ihre Füsse unter die Gurte, wenn das Beiboot mit solchen ausgestattet ist. Fahren Sie nicht mit einem überladenen Dinghi, machen Sie lieber eine Extrafahrt, das ist sicherer und bequemer. Das Crewmitglied, das den Aussenbord bedient, muss unbedingt und unter allen Umständen die Notstopp-Leine anlegen. Ich denke, das nicht zu tun, ist der schlimmste und am weitesten verbreitete Fehler. Wenn man allein ist und über Bord geschleudert wird, können das Dinghi und dessen Motor Schaden anrichten und Verletzungen verursachen, egal ob an einem Ankerplatz oder in einem Hafen. Letzter Hinweis: Fahren Sie nie mit einem in der untersten Position verriegelten Aussenbord. So vermeiden Sie Schäden, wenn der Motor auf Grund läuft oder auf ein Hindernis, einen Felsen oder eine Koralle trifft.

DER RICHTIGE ANLEGE-PLATZ

Wir sind am Ziel angekommen, hurra, keine ungelösten Probleme mehr! Oder? Täuschen Sie sich nicht, denn Sie müssen noch einen sicheren Platz für das Dinghi finden! An einem Strand sollten Sie es möglichst so weit oben platzieren, dass es nicht von den Wellen oder der Flut weggeschwemmt wird. In Yachthäfen finden Sie in der Regel einen Steg, der für Beiboote vorgesehen ist, das hilft enorm. In Häfen mit verrotteten Molen und mit Nägeln gespickten Stegen ist es schwieriger, den richtigen Platz zu finden. Bei meinem Zwischenstopp auf der Insel Niue gab es zum Beispiel einen Kran, der für die Beiboote reserviert war. Denn bei einem Wellengang von drei Metern, der direkt auf die Mole zukommt, wäre jedes Beiboot sehr schnell zerstört worden.

FAZIT

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass aufblasbare Dinghis sicher sind und verlässliche Hilfen für Transport, Versorgung, Ausflüge, Tauchen und vieles mehr. Aber es gibt auch eine Kehrseite: Damit das Dinghi Sie nicht im Stich lässt, sollten Sie es gut pflegen. Denken Sie immer daran, dass ein Beiboot heikel ist und den Abrieb im Sand nicht verträgt, ebenso wenig wie die Nägel der Stege oder die Armierungseisen der Molen. Denken Sie daran, dass Sie die Rückkehr zur Yacht immer planen müssen und in Betracht ziehen, dass sich bis dahin die Wetterbedingungen oder der Zustand des Meeres vielleicht geändert hat. Auch das Auffinden des Ankerplatzes kann ein Problem sein, etwa bei Nebel oder in der Nacht. Daher ist es wichtig, dass Sie ein voll funktionsfähiges Dinghi haben, das über die notwendige Ausrüstung verfügt, um Sie sicher zu Ihrem Boot zurückzubringen.

Sie sind der Architekt oder die Architektin Ihrer Sicherheit.

Frédéric Haller

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

L'annexe? Un petit bateau à ne pas négliger!



L'utilisation de l'annexe soulève quelques questions de sécurité que je vais essayer de développer le plus complètement possible. Je me suis volontairement limité aux petites annexes que nous trouvons sur les bateaux du CCS et sur les bateaux de locations, car sur les super yachts elles sont en fait des bateaux à part entière avec tout l'équipement que cela comporte.

Les annexes les plus courantes sont les pneumatiques et les semi-rigides. Elles sont les plus sûres, car en cas de chute par-dessus bord il est plus facile de remonter, elles sont stables et pas trop hautes au niveau du franc bord. Mais la sécurité commence bien avant, surtout sur les bateaux de club et de location. La première question que je dois me poser: est-elle utilisable et en bon état? La vérification est simple, gonflez-la et allez boire une bière; à votre retour, si vous constatez qu'elle tient la pression, tout est en ordre, elle est apte à vous rendre service, en

plus vous aurez saisi le temps que cela prend de la gonfler, une information qui peut être utile en cas d'urgence.

La prochaine question à se poser: comment la transporter? Si je compte faire des escales uniquement dans des ports, elle reste dégonflée et bien rangée dans son sac. Dans le cas contraire, je pense que la meilleure place est sur le pont avant, retournée et sanglée; c'est en général là où elle gêne le moins. Ne la remorquez jamais car elle finira tôt ou tard par se retourner, ce qui occasionnera une avarie sur le moteur et la perte des rames. A ce propos, j'ai une anecdote. Un bateau de location qui remorquait son annexe se préparait à faire une marche arrière pour s'amarrer à un quai avec l'ancre à l'avant. Un équipier faisait attention que le bout de l'annexe ne passe pas dans l'hélice en la poussant de côté. Au commandement: mouiller l'ancre, l'équipier s'exécute et file la chaîne. Le seul problème c'est que, par malchance, le bout de l'annexe avait exactement

la longueur du bateau et, par conséquent, l'ancre fut déposée dans l'annexe avec quelques dizaines de mètres de chaîne!

Passons à l'armement. Dès que l'annexe est mise à l'eau, installez le moteur hors-bord, mettez en place les avirons (attachés de préférence), embarquez l'ancre (équipée de dix mètres de chaîne et d'un bout d'une dizaine de mètres), une écope, un gonfleur, un bidon d'essence de réserve et, pour finir, votre sac étanche préparé avec le matériel indispensable pour la navigation que vous avez prévue. Si vous allez loin, dans une région peu fréquentée, un kit de réparation et les deux ou trois outils de base pour le moteur, une VHF, un GPS et une fusée de détresse me semblent être le minimum. Un feu de navigation tricolore (obligatoire dans certains pays) et une lampe frontale, indispensable en cas de rentrée nocturne. Dans tous les cas prenez un antivolt, une annexe est un objet très prisé des voleurs.

Maintenant au tour des utilisateurs. Il me paraît évident d'adapter la tenue et l'équipement à l'endroit. En juin dans un mouillage en Ecosse ou juillet dans une marina en Corse, ce ne sont de toute évidence pas les mêmes contraintes. Un ciré, des bottes et un gilet de sauvetage dans le premier cas, une tenue respectueuse, un couvre-chef et des chaussures dans le second cas. Ces équipements vous protégeront du froid, des insulations et des blessures. Un sac étanche personnel, avec le matériel fragile, mobile, tablette, appareil photo, jumelles, etc...

Bon, tout est prêt, allons-y! Doucement, pas de précipitation, avez-vous analysé la situation? Existe-t-il un risque imminent? Un grain, une violente rafale de vent, une nappe de brouillard, une houle qui déferle sur un haut-fond ou sur la plage. Si je reste à terre pour une excursion, où puis-je mettre l'annexe? Si les conditions changent quelles sont les alternatives? Il reste toujours la possibilité de faire comme sur les yachts des milliardaires, déposer les équipiers à terre et ramener l'annexe au bateau; ainsi une partie de l'équipage assure une veille, appréciable en cas de situation incertaine.

Cette fois tout est en ordre, venons-en à la sécurité pendant la navigation. Les équipiers montent à bord de l'annexe, l'un après l'autre, prennent place tout de suite et restent assis. Ils passent les pieds sous les sangles, si l'annexe en est équipée. Ne naviguez pas avec une annexe surchargée, mieux vaut faire un voyage supplémentaire, c'est plus sûr et plus confortable. L'équipier qui est à la barre du moteur

doit impérativement, et en toutes circonstances, utiliser le coupe-circuit de sécurité. Je pense que c'est la faute la plus grave et la plus répandue que l'on peut voir; car si vous êtes seul et que vous êtes éjecté par-dessus bord, l'annexe peut causer des dégâts et des blessures, que ce soit dans un mouillage ou dans un port. Dernier conseil, ne naviguez jamais avec le moteur hors-bord verrouillé en position basse, de cette façon vous éviterez des dégâts si le moteur touche le fond ou un obstacle, roche ou corail. Nous voilà arrivés à destination, hurra! plus de problèmes! Détrompez-vous, vous devez trouver une place sûre pour l'annexe. Sur une plage, dans la mesure du possible, mettez-la assez haut pour qu'elle soit hors d'atteinte des vagues et de la marée. Dans les ports de plaisance, vous trouverez en général un ponton prévu pour les annexes, cela limite grandement les problèmes. Dans les autres ports, avec des quais, des wharfs pourris et des pontons hérissés de clous partout, il est plus difficile de trouver le bon endroit. Par exemple, lors de mon escale sur l'île de Niue, il y avait une grue réservée pour les annexes. En effet, avec une houle de trois mètres qui venait directement sur le quai, n'importe quelle annexe aurait été détruite très rapidement.

En conclusion, les annexes gonflables et semi-rigides sont sûres, elles vous rendent d'immenses services: transport, ravitaillement, excursions, chasse sous-marine, plongée et j'en oublie certainement. Mais il y a une contrepartie, pour qu'elle ne vous lâche pas, soignez-la. Trouvez toujours le bon endroit pour l'amarrer, ne la traînez pas sur la plage, rappelez-vous toujours qu'une annexe est fragile, qu'elle ne supporte pas l'abrasion sur le sable, ni les clous de pontons et pas plus les fers à béton des quais. Souvenez-vous que vous devez toujours prévoir le retour au bateau, et quand le moment sera venu, les conditions météo, ou l'état de la mer auront peut-être changé. Retrouver l'emplacement du mouillage peut également poser un problème, par brouillard ou de nuit. Il est donc primordial d'avoir une annexe en parfait état de marche et disposant de l'équipement indispensable pour vous ramener en toute sécurité à votre bateau.

La sécurité, vous en êtes l'architecte, vous êtes responsables de sa mise en œuvre, alors mettez toutes les chances de votre côté!

Frédéric Haller

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