

Mensch über Bord (MOB)

Erinnerungen an einen Unfall bei ruhiger See und leichtem Wind



EIN CCS-SKIPPER ERZÄHLT VON EINEM ZWISCHENFALL, DER DRAMATISCH HÄTTE ENDEN KÖNNEN...

«Während eines Segeltörns im Revier der Kanalinseln nutze ich die ruhigen Wetterbedingungen, um die Crew im Cockpit zu versammeln. Ich möchte gern die Sektoren der Leuchtturm besprechen, da wir das Leuchtturm von Grand Lejon gut sehen können. Die Aufmerksamkeit aller richtet sich also auf dieses Thema.

Weil auch er entsprechend abgelenkt ist, passiert dem Steuermann eine Patenthalse und beim Übergehen des Baumes trifft ebendieser den Kopf eines Kollegen. Der verliert sofort das Bewusstsein und die ganze Mannschaft sieht, wie er droht, langsam über Bord zu gehen. Zu zweit haben wir gerade noch Zeit, ihn an den Beinen zu packen, bevor er zwischen der Reling durchrutscht.

Nach ein bis zwei Minuten kommt der Verunfallte wieder zu sich. Er erinnert sich an nichts. Auf längere Sicht – das

wissen wir heute – hat der Unfall glücklicherweise keine Konsequenzen für ihn.

Aber für mich! Er ist ein Freund von mir und ich werde immer die schreckliche Vorstellung im Kopf behalten, seiner Frau, die auch eine Freundin von mir ist, mitteilen zu müssen, dass er in den Tiefen des Meeres verschwunden sei! Zum Glück hatte er seine Schwimmweste an, die ihn wohl gerettet hätte, wenn er ins Wasser gefallen wäre. Trotz allem bleibt mir dieses Schreckensszenario in Erinnerung...»

Dieses Beispiel gibt uns Gelegenheit, wieder einmal einige Grundsätze, die bei der Betreuung eines über Bord gefallenen Menschen wichtig sind sowie einige Grundsätze zum hypothermischen Schock und zum Kollaps in Erinnerung zu rufen, was sehr wichtig ist, weil ein Grossteil der CCS-Schiffe in kaltem Wasser segeln.

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

Welche unmittelbaren Risiken gibt es bei einem Sturz ins Meer?

Wer ins Meer fällt, ist dem Risiko eines plötzlichen Todes durch einen hypothermischen Schocks (Atemnot) und/oder durch Kälteschock (Hydrokution/Kreislaufkollaps) ausgesetzt. Im kalten Wasser (< 15 Grad Celsius) entwickelt die verunfallte Person rasch eine Unterkühlung, umso mehr, wenn sie verzweifelt versucht zu schwimmen. Ohne Schwimmweste ist die Gefahr gross, in weniger als 30 Minuten zu ertrinken.

DIE VIER FUNKTIONEN DER RETTUNGSWESTE

- 1) Sie schafft es, die verunglückte Person auf den Rücken zu drehen, was im Falle von Bewusstlosigkeit überlebenswichtig ist.
- 2) Sie sorgt für Auftrieb der verunglückten Person, die auf dem Rücken liegt.
Diese beiden Funktionen dienen dazu, das Gesicht und damit die Atemwege trotz des Gewichts der Kleidung über Wasser zu halten.
- 3) Sie erleichtert die Lokalisierung der verunglückten Person.
- 4) Das An-Bord-Holen der verunglückten Person ist einfacher, wenn sie eine Weste trägt.

PRÄVENTION IST WICHTIG

Das beste Mittel zur Vorbeugung eines Sturzes über Bord ist, den Lifebelt mit einer möglichst kurzen Leine (oder Gurte) an der Rettungsleine des Bootes oder an einem möglichst zentralen Punkt an Bord anzubinden.

Fällt doch einmal jemand ins Meer, besteht der beste Schutz für die betroffene Person darin, eine korrekt sitzende sowie auf Gewicht und Grösse abgestimmte Schwimmweste zu tragen. Zudem muss sie eng genug anliegen und der Gurt zwischen den Beinen muss angezogen sein.

Der beste Weg, sich vor Unterkühlung zu schützen, ist das Einnehmen der HELP-Position (Heat Escape Lessening Posture): Den Kopf mit der Kapuze bedecken, den Rücken zu den Wellen drehen, um die Atemwege zu schützen, sich zudem so wenig wie möglich bewegen.

LOKALISIERUNG UND RETTUNG DES MENSCHEN ÜBER BORD

Unsere Verantwortung als Skipper oder Skipperin besteht darin, die Crew und alle verfügbaren Mittel zu mobilisieren, um den Menschen über Bord zu retten. Die durch wiederholtes Training erworbenen Automatismen werden entscheidend sein für die Art und Weise, wie wir die Aufgaben verteilen, die verschiedenen Sequenzen der Rettung aneinanderreihen und den Funk (MAYDAY) bedienen.

In Wasser unter 15 Grad ist die Überlebenszeit kurz. In kürzester Zeit, manchmal innerhalb von Minuten, entwickelt die verunfallte Person eine schwere Unterkühlung. Es eilt!

BERGUNG DES MOB

Wenn die im Wasser treibende Person gefunden und durch eine Rettungsleine mit dem Segelboot verbunden ist, spürt sie, dass sie eine Chance hat, gerettet zu werden. Wenn sie bei Bewusstsein ist, ist ihre Mitarbeit entscheidend für den weiteren Verlauf der Bergung. Immer daran denken, dass eine Person mit nasser Ausrüstung bis zum Doppelten des Körpergewichts wiegen kann und hochgehoben werden muss!

Achtung! Die Crew muss sich bewusst sein, dass das Rettungsmanöver zu diesem Zeitpunkt noch nicht fertig ist! Das Bergen bringt je nach Seegang und Windstärke alle in Gefahr!

DIE GEFAHREN DES HYPOTHERMISCHEN SCHOCKS UND DES KOLLAPSES

A. Die Hypothermie (Körpertemperatur < 35° Celsius) ist ein durch Herzstillstand potenziell lebensbedrohlicher Zustand. Die Gefahr einer Hypothermie ist bei einem Sturz in weniger als 15° Celsius kaltes Wasser praktisch immer vorhanden! Deswegen ist es unerlässlich, medizinische Notfallhilfe zu organisieren!

Die Betreuung einer unterkühlten Person folgt strengen Regeln, die in Erste-Hilfe-Kursen gelehrt werden. Sie müssen strikt befolgt werden.

- 1) Wenn die verunfallte Person stehen kann, muss sie in der Kabine in Sicherheit gebracht werden. Am besten ein süßes Getränk geben, nichts Heisses! Niemals Alkohol oder Kaffee.
- 2) Wenn die Person nicht stehen kann, sollte sie vorsichtig in die Kabine getragen werden. Auch wenn sie nur leicht unterkühlt ist, ist ihr Herz schwach; eine falsche Handhabung kann tödlich sein.
- 3) Wenn sie bewusstlos ist, sollte sie nie an den Extremitäten getragen werden, sondern waagrecht. Zudem sollte die Person nur minimalst bewegt werden, da die Gefahr eines Herzstillstands droht.

Zusätzliche Wärmeverluste sollten mit einer isolierenden Decke verhindert werden. Es ist lebenswichtig, nichts zu unternehmen, das die Wiederaufnahme der peripheren Blutzirkulation aktivieren könnte. Daher dürfen nasse Kleider auf keinen Fall ausgezogen werden, auch das Massieren des Körpers oder das Reiben der Arme und Beine ist zu unterlassen: Verschlimmerung der zentralen Hypothermie durch Rückführung von kaltem Blut aus den Extremitäten zum Herzen.

B. Der Kollaps ist ein plötzliches, starkes Unwohlsein, das durch einen starken Blutdruckabfall verursacht wird und zur Bewusstlosigkeit führt. Er kann während der Bergung oder beim Aufwärmen auf dem Schiff auftreten.

Die Ursachen sind vielfältig. Ohne angemessene Hilfe kann die Entwicklung tödlich sein.

Er kann in folgenden Situationen vorkommen:

- 1) Kurz vor der Rettung der verunfallten Person,

- aufgrund ihrer körperlichen Erschöpfung oder der Freisetzung ihrer Überlebensenergie, weil sie sich gerettet wähnt.
- 2) Während der Rettung durch Blutdruckabfall, der zu plötzlichem Herz- oder Hirnversagen führt.
 - 3) Nach der Rettung beim Aufwärmen.

DAS SAGEN DIE SNSM (SOCIÉTÉ NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER) UND DER MAIB (MARITIM ACCIDENT INVESTIGATION BRANCH)

Laut SNSM verursacht der Kollaps bis zu 20 Prozent der Todesfälle, die nach der Bergung der Person eintreten. Im Rahmen einer kürzlich durchgeführten Kampagne zur Verhinderung von Mensch über Bord veröffentlichte die RYA (Royal Yachting Association) Daten über das Überleben von MOB-Fällen, die vom MAIB untersucht wurden: Bei kaltem Wasser beträgt die Zeit zwischen dem Sturz ins Meer und der Bewusstlosigkeit 11 Minuten. Bei starkem Seegang und sehr kaltem Wasser reduziert sich die Zeit auf 5 Minuten!

Die Sterblichkeit von Menschen über Bord, die von einem

Sportboot fallen, liegt bei 47 Prozent. Sobald die Person im Wasser das Bewusstsein verliert und sich nicht mehr aktiv an ihrer Bergung beteiligen kann, verschlechtert sich die Prognose erheblich.

SCHLUSSFOLGERUNG

Mensch über Bord ist immer ein Notfall, und bei kalter See ist die Prognose sehr schnell lebensbedrohlich.

Das konsequente Tragen einer Schwimmweste, das regelmäßige Training der MOB-Bergung, wie wir es auf jedem CCS-Törn praktizieren, und gute Kenntnisse in Erster Hilfe werden dazu beitragen, tragische Unfälle zu verhindern.

*Zusammengestellt von der Gruppe
«Sicherheit auf See»*

Quellen

La plaisance en sécurité, Marcel Olivier, éditions Vagnon

1. SNSM, Société Nationale de Sauvetage en Mer, France

2. RYA NEWS, 04.07.2023

3. MAIB, Marine Accident Investigation Branch

L'homme à la mer

Souvenirs d'un accident par mer calme et vent léger



UN SKIPPER CCS NOUS RELATE UN ACCIDENT AUX CONSÉQUENCES POTENTIELLEMENT DRAMATIQUES:

«Pendant une croisière dans les Anglo-Normandes, je profite des conditions météo clémentes pour réunir l'équipage dans le cockpit. Mon idée est de discuter des secteurs des feux puisque nous voyons bien celui du Grand Lejon. L'attention de tous se porte sur ce sujet.

Par distraction, le barreur empanne et le lent passage de la bôme frappe la tête d'un équipier et le rend inconscient. Tout l'équipage le voit lentement basculer vers la mer. A deux, nous avons eu juste le temps de l'attraper par les jambes avant qu'il ne passe entre les filières.

Une à deux minutes plus tard, il reprend connaissance. Il ne se souvient alors de rien. Par la suite, ce coup à la tête n'a pas eu de conséquences pour lui.

Mais pas pour moi! C'est un de mes amis et je garderai toujours à l'esprit le cauchemar de devoir annoncer à sa femme, qui est aussi une amie, qu'il avait disparu dans les profondeurs de la mer! Heureusement, il avait son gilet et ça l'aurait sauvé. Malgré tout, cette vision de cauchemar me reste...»

Cet accident nous donne l'opportunité de rappeler

1) quelques principes de la prise en charge de l'homme à la mer et

2) les dangers de l'hypothermie et du collapsus d'autant plus qu'une bonne partie des bateaux du CCS naviguent dans des eaux froides.

Quels sont les dangers immédiats d'une chute à la mer?

En tombant à l'eau, l'équipier s'expose à une mort subite par choc thermique (détresse respiratoire) ou par hydrocution (syncope).

En eau froide (< 15° Celsius), il développera rapidement une hypothermie, d'autant plus s'il s'efforce de nager, et, sans gilet, il risquera de se noyer en moins de 30 minutes.

LES 4 FONCTIONS DU GILET DE SAUVETAGE

1) Assurer le retournement (vital en cas de perte de connaissance)

2) Assurer la flottaison sur le dos

Ces deux fonctions ont pour but de garder le visage hors de l'eau et d'éviter l'ingestion d'eau

3) Faciliter le repérage

4) Faciliter la récupération à bord



PRÉVENTION DE LA CHUTE À LA MER ET DE SES DANGERS

Le meilleur moyen est de s'accrocher avec une longe la plus courte possible aux anneaux de sécurité du bateau ou à une ligne de vie.

Une fois tombé à la mer, la protection est assurée par un gilet de sauvetage avec sous-cutané, le tout correctement adapté au poids et à la taille.

Le naufragé se défendra contre l'hypothermie en adoptant la position foetale HELP (Heat Escape Lessening Posture) et en se couvrant la tête avec la capuche, dos aux vagues, pour protéger les voies respiratoires.

REPÉRAGE ET SAUVETAGE DE L'HOMME À LA MER

Notre responsabilité de skipper est de mobiliser l'équipage et tous les moyens à disposition pour sauver l'homme à la mer. Les automatismes acquis au cours d'entraînements répétés seront déterminants dans la façon de répartir les tâches, d'enchaîner les diverses séquences du sauvetage et de manier la VHF (MAYDAY). Dans une eau < 15° Celsius, le temps de survie est court. En moins d'une heure, parfois en quelques minutes, le naufragé développe une hypothermie sévère. Le temps est donc compté!

RÉCUPÉRATION DE L'HOMME À LA MER

Lorsque le naufragé est retrouvé et qu'il est relié au voilier par une aussière (rescue line), il sentira qu'il aura une chance d'être sauvé. S'il est conscient, sa collaboration sera déterminante pour la suite de la récupération. Rappelons qu'avec son équipement mouillé, il peut peser jusqu'au double de son poids et qu'il faudra le soulever. A ce stade, l'équipage doit savoir que la partie n'est pas encore gagnée et que le risque de suraccident est réel!

Le repêchage, selon l'état de la mer et la force du vent, met tout le monde en danger!

LES DANGERS DE L'HYPOTHERMIE ET DU COLLAPSUS!

A. L'hypothermie (température corporelle < 35° Celsius) est un état potentiellement mortel par arrêt cardiaque. Elle est pratiquement toujours présente lors d'une chute dans une eau < 15° Celsius!

Il est donc impératif d'appeler une assistance médicale urgente.

Le suivi d'un naufragé en hypothermie obéit à des règles strictes qui sont enseignées dans les cours de premiers secours en mer. Il faut les appliquer scrupuleusement.

- 1) Si le naufragé peut se tenir debout, le mettre à l'abri dans la cabine et lui donner une boisson sucrée et non brûlante. Jamais d'alcool, ni de café.
- 2) S'il ne peut pas se tenir debout, le porter à l'intérieur avec prudence. Même si l'hypothermie est légère, son cœur est devenu fragile; une mauvaise manipulation peut être fatale.
- 3) S'il est inconscient, ne jamais le porter par les extrémités mais le transporter horizontalement et limiter au maximum les manipulations par crainte d'un arrêt cardiaque.

On préviendra les pertes thermiques supplémentaires avec une couverture isolante. Il est vital de ne rien entreprendre qui puisse activer la reprise de la circulation sanguine périphérique. Par conséquent, ne jamais enlever les pantalons mouillés, ne jamais masser le corps et ne jamais frotter les bras, les jambes ou les pieds (aggravation de l'hypothermie centrale en ramenant du sang froid des extrémités vers le cœur).

B. Le collapsus est un malaise soudain et intense provoqué par une chute brutale de la tension artérielle aboutissant



Richard Langdon

à la perte de connaissance. Il peut survenir pendant la récupération ou, une fois à bord du bateau, pendant le réchauffement.

QUE DISENT LA SNSM ET LE MAIB?

Selon la SNSM1, le collapsus provoque jusqu'à 20% des décès survenant après la récupération.

Lors d'une récente campagne de prévention de l'homme à la mer, la RYA2 a publié des données concernant la survie de cas d'homme à la mer (MOB) investigués par le MAIB3:

Dans l'eau froide, le temps séparant la chute à la mer et la perte de connaissance est de 11 minutes. En cas de mer forte et d'eau très froide, le temps est réduit à 5 minutes! La mortalité des MOB tombés d'un bateau de plaisance est de 47%. Dès que le naufragé perd connaissance et ne peut plus participer activement à sa récupération, le pronostic s'aggrave considérablement.

CONCLUSION:

L'homme à la mer est toujours une urgence et, dans une mer froide, le pronostic vital est très rapidement engagé. Le port systématique du gilet de sauvetage, l'entraînement régulier à la récupération de l'homme à la mer, comme nous le pratiquons sur chaque croisière du CCS, et une bonne connaissance des premiers secours contribueront à prévenir les accidents tragiques.

CCS – Groupe sécurité en mer

Références:

La plaisance en sécurité, Marcel Olivier, éditions Vagonn.

1. SNSM, Société Nationale de Sauvetage en Mer, France

2. RYA NEWS, 04.07.2023

3. MAIB, Marine Accident Investigation Branch

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