

KOMMENTAR ZUM ARTIKEL «MENSCH ÜBER BORD» IM CRUISING SEPTEMBER / OKTOBER 2023

Wir veröffentlichen in dieser Ausgabe den Bericht eines Clubmitglieds, der sich thematisch auf den Safety-First-Artikel «Mensch über Bord (MOB)» aus dem letzten CRUISING (September / Oktober 2023) bezieht. Die Rubrik wurde ja mit der Idee eingeführt, als Diskussionsforum für persönliche nautische und sicherheitsrelevante Erfahrungen zu dienen. Die Replik des CCS-Skipper-Kollegen Jean-Pierre Wenger ist ein schönes Beispiel dafür.

Zur Erinnerung: Wir wollten und konnten mit unserem Artikel keine allumfassende Übersicht über das Thema

Mensch über Bord bieten, sondern vor allem einige Punkte hervorheben, die wir für wichtig halten (z. B. die Rolle der Schwimmweste, das Thema der Unterkühlung).

Obwohl die Suche nach einem über Bord gegangenen Menschen durch alle möglichen elektronischen Hilfsmittel (tragbare AIS-Sender usw.) ergänzt wird, zeigt die Erfahrung von Jean-Pierre Wenger die entscheidende Bedeutung des Sichtkontakts mit dem Menschen über Bord.

*Jean Gabathuler,
Vice Commodore, Gruppe Sicherheit*

Mir ist in der Meerenge vor Kopenhagen ein ähnliches Missgeschick passiert, wie im CRUISING Sept./Okt. 2023 in der Rubrik Safety First zum Thema «Mensch über Bord (MOB)» beschrieben wurde. Zum Glück fiel das Crewmitglied nur in die Reling, der Bruch des Nasenbeins und eine leichte Gehirnerschütterung waren die einzigen kurzfristigen Folgen. Aber der Schrecken blieb auch uns in den Gliedern.

Unter dem Abschnitt «Lokalisierung und Rettung des Menschen über Bord» wird das Augenmerk auf die rasche Bergung gelegt. Damit eine Bergung erfolgen kann, muss die Person lokalisiert sein. Dies erfordert folgende Massnahme, die ich gerne anhand eines weiteren Beispiels, das mir ein CCS-Skipper auf privatem Törn berichtete, beschreibe:

Im Dunkeln musste bei starkem Schiffsverkehr wegen eines Kollisionskurses eine Halse gefahren werden. Dabei fiel ein Crewmitglied über Bord. Nur mit viel Glück und durch rasches Handeln konnte der Gesuchte lokalisiert und geborgen werden, und zwar, indem ein Crewmitglied sofort mit der Aufgabe betraut wurde, die über Bord gegangene Person zu beobachten. Es durfte keine andere Aufgabe übernehmen und den Blick nie von der verunglückten Person abwenden, bis die notwendigen

Manöver zur Bergung beendet waren. Das Crewmitglied zeigte mit der Hand in die Richtung des zu Rettenden, damit der Rest der Crew orientiert war.

Begründung für dieses Vorgehen:

Ein Kopf ist etwa so gross wie ein Fussball. Schon bei leichtem Wellengang ist er nur in kurzen Intervallen sichtbar. Dies gilt in vermehrter Masse bei Dunkelheit und/oder schlechter Sicht. Das Schiff ist in Bewegung und es werden Manöver gefahren. Einmal aus dem Auge, ist ein Wiederauffinden wegen der fehlenden Referenz sehr schwierig. Deshalb gilt es, die zu bergende Person nie aus den Augen verlieren.

Das Tragen der Schwimmwesten und auch ein Blitzlicht am Arm oder besser noch ein selbst aktivierender AIS-MOB-Sender sind Hilfsmittel, die, wie der Name schon sagt, helfen können. Sie sind aber keine Garantie für eine sichere Bergung. Rasches Handeln ist in jedem Fall unumgänglich.

*Jean-Pierre Wenger,
ehemaliger Präsident
der Clubschiffkommission*

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

COMMENTAIRE SUR L'ARTICLE «HOMME À LA MER» (CRUISING SEPTEMBRE/OCTOBRE 2023)

Nous publions le témoignage d'un membre concernant l'article traitant de l'homme à la mer paru dans la rubrique Safety First du No de septembre-octobre du CRUISING. La rubrique ayant pour but d'être un lieu d'échange pour y relater des expériences personnelles dans le domaine nautique, nous vous livrons le commentaire de notre collègue skipper tel qu'il nous est parvenu.

Rappelons que notre article n'avait pas le prétention d'être une revue exhaustive du sujet mais qu'il mettait en exergue quelques points qui nous paraissaient utiles de rappeler (rôle du gilet de sauvetage, hypothermie, entre autres).

Bien que la recherche de l'homme à la mer se soit enrichie de toutes sortes de moyens électroniques (balises AIS portable, etc) le commentaire de notre lecteur, et son expérience personnelle, insistent sur l'importance cruciale du maintien d'un contact visuel avec l'homme à la mer.

*Jean Gabathuler,
vice commodore sécurité en mer*

Il m'est arrivé une mésaventure similaire dans le détroit au large de Copenhague à celle décrite dans l'article «Homme à la mer (MOB)», paru dans la rubrique Safety First du dernier CRUISING (septembre/octobre 2023). Heureusement, le membre d'équipage n'est tombé que dans le bastingage, avec pour seules conséquences à court terme une fracture de l'os nasal et une légère commotion cérébrale. La frayeur nous est toutefois restée dans le ventre à nous aussi.

Dans l'article «Homme à la mer (MOB)», au paragraphe «Localisation et sauvetage de l'homme à la mer», l'accent est mis sur la rapidité du sauvetage. Pour qu'un sauvetage puisse avoir lieu, la personne doit être localisée. Cela nécessite la mesure suivante, que je décris volontiers à l'aide d'un autre exemple qui m'a été rapporté par un skipper du CCS lors d'une croisière privée: Dans l'obscurité, alors que le trafic maritime était intense, un empannage a dû être effectué pour corriger une trajectoire de collision. Un membre de l'équipage est alors tombé par-dessus bord. Ce n'est qu'avec beaucoup de chance et en agissant rapidement que la personne recherchée a pu être localisée et secourue, et ce, en confiant immédiatement à un membre de l'équipage la tâche d'observer la personne tombée à l'eau. Le membre en

question ne devait assumer aucune autre tâche et ne devait jamais détourner son regard de la personne en détresse tant que les manœuvres de sauvetage nécessaires n'étaient pas terminées. L'équipier pointait sa main dans la direction de la personne à secourir afin d'orienter le reste de l'équipage.

La raison de cette démarche:

Une tête a la taille d'un ballon de football. Même en cas de houle faible, elle n'est visible qu'à de brefs intervalles. Cela est d'autant plus vrai dans l'obscurité et/ou par mauvaise visibilité. Le bateau est en mouvement et des manœuvres sont effectuées. Une fois perdue de vue, il est très difficile de retrouver la personne à secourir en raison du manque de référence, raison pour laquelle il ne faut jamais la perdre de vue.

Le port du gilet de sauvetage ainsi qu'une lampe flash sur le bras ou, mieux encore, un émetteur AIS-MOB à activation automatique constituent des outils qui peuvent s'avérer utiles. Ils ne sont toutefois pas les garants d'un sauvetage sûr. Dans tous les cas, il est indispensable d'agir rapidement.

*Jean Gabathuler,
vice commodore sécurité en mer*

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