

SAR-BERGUNG AUF DER NORDSEE

SAR-Einsatz auf der Cruising Swiss V vom 4. August 2023: Dass die Bergung eines Crewmitglieds per Hubschrauber der Küstenwache einmal Tatsache wird, damit hat Skipper Philipp Huwyler nicht gerechnet. Doch genau das ist passiert, wie er im folgenden Bericht schildert.



Bei der Wachablösung um 16 Uhr auf der Überfahrt von Südnorwegen nach Schottland – 280 Seemeilen – ahnte noch niemand, dass nur zwei Stunden später ein Crewmitglied die Cruising Swiss V auf ungewöhnliche Weise verlassen sollte. Seit 30 Stunden hatten wir kein Land mehr in Sicht, mitten auf der Nordsee, weitere 65 Seemeilen bis nach Aberdeen lagen noch vor uns. Das Wetter war trüb und kühl. Ab und zu kurze Regenschauer. Den ganzen Tag und die Nacht über blies der Wind mit Stärke 6 aus Nord-nordwest, später nahm er auf 5 Bf ab. Die Segel waren gerefft und die Yacht lief hart am Wind. Ich übernahm nach der Wachablösung das Ruder. Die Nordsee war schwarz und aufgewühlt, aber der Himmel klarte langsam auf und vielleicht würde die Sonne noch etwas wärmen. Zu zweit im Cockpit, der Rest der Crew im Salon oder auf dem Weg in den warmen Schlafsack.

Ein Mitglied aus der Crew hatte schon länger mit gesundheitlichen Problemen zu kämpfen. Doch zu diesem Zeitpunkt verschlechterte sich sein Zustand plötzlich besorgniserregend. Die Crew versuchte ihm zu helfen und ihn zu versorgen, doch es gelang nicht, seinen Gesundheitszustand mit den an Bord zur Verfügung stehenden Mitteln zu verbessern. Die Anzeichen deuteten im Gegenteil darauf hin,

dass sich die Situation weiter verschlechtern würde und dann wirklich bedrohlich werden konnte. Unter Segel hätten wir bei den vorherrschenden Winden noch mit mindestens 13 Stunden bis Aberdeen rechnen müssen. Unter Motor, gegen den Wind, noch mit acht Stunden bis Peterhead. Deshalb beschlossen wir, die Küstenwache über UKW zu informieren und ärztlichen Rat anzufordern. Ich bat ein erfahrenes Crewmitglied, den Funkverkehr zu übernehmen. Der erste Versuch scheiterte, weil die Entfernung zur Küste zu gross war. Dank AIS entdeckten wir ein Schiff zwischen uns und der Küste. Der Funker erreichte das Schiff und bat darum, für uns eine Relaisverbindung zur Küstenwache herzustellen. Die Verbindung kam zustande und der Funkverkehr verlief sehr professionell. Wir beschrieben den Gesundheitszustand des betroffenen Crewmitglieds. Daraufhin stellte uns die Küstenwache die Frage: «What do you request from us?» Wir sagten, dass wir eine Funkverbindung zu einem Arzt brauchten oder unter Umständen tatsächlich einen Arzt an Bord haben müssten. Daraufhin wurden wir auf Standby gesetzt. Nach 45 Minuten Wartezeit erhielten wir über Funk folgende Nachricht: «Cruising Swiss V, we send you a chopper, arrival 10 minutes, please take down the sails, speed 7 kn, course north and prepare for evacuation».



BERGUNG AM SEIL

So blieb keine Zeit für Fragen und Optionen, denn nun war klar, dass in den nächsten Minuten irgendwo am Horizont ein Hubschrauber auftauchen würde, der das Crewmitglied abbergen würde. Also musste die ganze Crew bereit sein, in Ölzeug und Schwimmwesten. Es herrschte eine stricke Rollenverteilung, der Funker blieb am Funk, es wurden Gehörschutzstöpsel aufgetrieben und verteilt sowie die Segel geborgen. Ich blieb während der Bergung am Ruder. Die Spannung stieg merklich, Betroffenheit machte sich breit. Trotzdem blieb die Crew ruhig und jeder widmete sich seiner Aufgabe. Es kam mir fast so vor, als hätten wir eine solche Situation in einem früheren Leben schon einmal gemeinsam gemeistert.

Mein Blick schweifte nach Backbord, von dieser Seite würde er anfliegen. Zwischen dem stehenden Gut und dem Heckaufbau der Ovni mit den Antennen und dem sich drehenden Windgenerator würde ein Retter an Bord geholt werden müssen. Wie sollte das gehen? Nach wenigen Minuten, die Segel waren noch nicht vollständig geborgen, flog der Hubschrauber bereits an. In der nun langsam aufkommenden Hektik stolperte ein Crewmitglied an Deck über seine eigene Lifeline und ich befürchtete einen zusätzlichen Unfall – ein MOB wäre wirklich zu viel gewesen. Über den voll aufgedrehten UKW-Kanal 13 kamen widersprüchliche und schnell wechselnde Kursanweisungen vom Hubschrauberpiloten. Diese wurden schreiend über den Niedergang an mich weitergegeben. Keine leichte Aufgabe, bei diesem Seegang den Kurs stabil zu halten.

Nach unserer Bestätigung, dass eine Barre nicht erforderlich war, gab der Pilot die Anweisung, dass unser Patient am Seil geborgen werde. Mit der AugustaWestland direkt über uns, die Kommunikation nun mit Handzeichen, sollten wir ein Nylonseil mit einem Gewicht aufnehmen und in den



Händen halten, ohne es am Schiff zu befestigen. Zwei Crewmitglieder waren dafür zuständig. Nachdem wir das Nylonseil an Bord geholt hatten, flog der Hubschrauber auf unsere Backbordseite und liess einen Mann an einem Drahtseil ab. Mit dem Nylonseil musste er an Bord gezogen werden. Ein kleiner Kraftakt.

Der Retter gab seinem «Winchman» mit den Armen fuchtelnd Anweisungen und näherte sich zeitweise bedrohlich der Wasseroberfläche oder dann dem Windgenerator. Insgesamt dauerte es mindestens 10 Minuten, bis der Retter endlich im Cockpit landete und dabei ein Crewmitglied leicht verletzte. Wortlos stieg er in den Salon und zeigte mit dem Finger auf den Patienten: «You?» Er packte ihn und zog ihn in den Niedergang, um ihm dort den Tragegurt anzuziehen. Geistesgegenwärtig packte ein Crewmitglied Reisepass, Handy und Portemonnaie in einen Rucksack und übergab diesen dem Retter.

Nun wurde ein zweites Nylonseil mit einem Gewicht herabgelassen, an welchem das Drahtseil an Bord gezogen werden konnte. Erneut laute Kursanweisungen und zahlreiche Kurskorrekturen. Schliesslich hingte sich der Retter an das Seil, der Hubschrauber donnerte auf unsere Backbordseite, das Drahtseil spannte sich, der Retter sprang mit unserem Crewmitglied über Bord, sie pendelten noch kurz über dem Wasser und wurden dann hochgezogen. Die Schiebetür wurde zugezogen und der Hubschrauber flog um 18.07 Uhr davon.

Der Wind hatte inzwischen auf Stärke 4 nachgelassen und eine schöne Abendstimmung überzog den Himmel. Nach diesen Ereignissen beschloss ich, den Schlag zu einem möglichst zeitnahen Ende zu bringen und unter Motor gegen den Wind Peterhead anzulaufen. Für die Crew bedeutete das noch 7 Stunden auf See. Mit der Nähe zur Küste hatten wir vor dem Einlaufen in Peterhead wieder Handyempfang und erhielten eine Meldung von unserem Crewmitglied, dass es ihm besser gehe und er am Abend des Folgetages wieder zu uns stossen könne. In einem Debriefing nach dem Anlegen wurden mit der Crew die Ereignisse eingeordnet und der weitere Verlauf des Törns besprochen.

FAZIT

Meine persönlichen Erkenntnisse aus dieser Bergung sind zwar nicht neu, aber sie erscheinen heute in einem anderen Licht: Wenn man auf See Hilfe braucht, verliert man ein Stück weit die Kontrolle über das Schiff und die Crew. Die Küstenwache und der Hubschrauberpilot gaben Anweisungen und trafen Entscheidungen, die ich zu befolgen hatte. Nicht ausser Acht gelassen werden darf, dass eine Bergung mittels Hubschrauber für beide Besatzungen gefährlich sein kann. Eine grosse Herausforderung für mich als Skipper ist es, eine Crew auf eine schwierige Situation vorzubereiten: die Crew so zusammenzuführen, dass sie als Team eine solche Herausforderung meistern kann. Die klare Rollenverteilung, die während des gesamten Manövers beibehalten wurde, war hilfreich. Denn während des Rettungsmanövers bleibt keine Zeit zum Üben und Diskutieren. Für den Skipper bleiben bei einem Ereignis unter Umständen nur wenige Minuten, um die Crew vorzubereiten und die richtigen Entscheide zu treffen.

Aus dem Bericht der Küstenwache geht hervor, dass diese aufgrund der Tatsache, dass wir über eine Relaisstation

kommunizieren mussten und eine direkte Funkverbindung nicht hergestellt werden konnte, ein Missverständnis nicht ausschloss. Dementsprechend wurde der Gesundheitszustand gemäss Prozedur als kritischer eingestuft, als wir ihn an Bord eingeschätzt und am Funk beschrieben hatten. Weiter waren wir im besten Fall noch acht Stunden Fahrt von einem Hafen und einem Spital entfernt. Damit war eine weitere Eskalationsstufe nicht ausgeschlossen. Beide Tatsachen waren für die Küstenwache ausschlaggebend für die Einstufung unseres Falles als «Distress» und das Auslösen einer sofortigen Hubschrauberrettung, ohne vorgängig einen Arzt zu konsultieren. Der Hubschrauber startete von der Basis in Aberdeen und war innerhalb von 30 Minuten vor Ort. Wir wurden wahrscheinlich direkt vom Hubschrauber informiert, dass Hilfe kommt, als er schon in der Nähe war. Beim Anflug orientierte sich der Hubschrauberpilot an der AIS-Position unserer Relaisstation. Die Cruising Swiss V sendete zu diesem Zeitpunkt kein AIS-Signal. Der Pilot wurde per Radar zum Ziel geführt.

Philipp Huwyler

Safety First

EVACUATION SAR EN MER DU NORD

Intervention SAR sur le Cruising Swiss V le 4 août 2023: le skipper Philipp Huwyler ne s'attendait pas à ce que l'évacuation d'un équipier par un hélicoptère des gardes-côtes devienne un jour une réalité. C'est cependant ce qui s'est passé, comme il le décrit dans le récit suivant.

Lors du changement de quart, à 16 heures, pendant la traversée entre le sud de la Norvège et l'Ecosse – 280 milles nautiques – personne n'aurait deviné qu'à peine deux heures plus tard un membre de l'équipage quitterait le Cruising Swiss V par la voie des airs. Depuis une trentaine d'heures nous n'avions aucune terre en vue, en pleine mer du Nord, alors que 65 milles nautiques nous séparaient encore d'Aberdeen. Le temps était nuageux et frais, entrecoupé de courtes averses de pluie. Tout au long de la journée et de la nuit, le vent avait soufflé du nord-nord-ouest avec une force de 6 Bf puis avait diminué à 5 Bf. Le voilier progressait durement, au près, sous voilure réduite. J'ai pris la barre au changement de quart. La mer du Nord était noire et agitée, mais le ciel s'éclaircissait lentement et le soleil hésitait même à réchauffer l'ambiance. Nous étions à deux dans le cockpit, le reste de l'équipage vaquait dans le carré ou s'installait dans des sacs de couchage bien chauds.

Un de nos équipiers était aux prises avec des problèmes de santé depuis un certain temps. Mais à ce moment, son état est soudain devenu alarmant. L'équipage avait bien tenté de le soigner avec les moyens disponibles à bord, mais il n'avait pas été possible de l'améliorer. Au contraire, les symptômes indiquaient que la situation se détériorait et risquait de devenir menaçante. Sous voile, avec le vent existant, il nous fallait au moins 13 heures jusqu'à Aberdeen – sous moteur, vent debout, encore 8 heures jusqu'à Peterhead. C'est pourquoi nous avons décidé d'informer les gardes-côtes par VHF et de leur demander un avis médical. J'ai prié un équipier expérimenté de prendre en charge les communications radio. Une première tentative échoua, la distance jusqu'à la côte étant trop grande. Grâce à l'AIS, nous avons repéré un navire entre nous et la côte. Notre opérateur radio pu le joindre et lui a demandé d'établir une liaison avec les gardes-côtes. La connexion fut établie et l'échange radio se déroula de façon très professionnelle.



Nous avons décrit l'état de santé de l'équipier. Le garde-côtes nous a alors demandé: «What do you request from us?» Nous avons répondu qu'il nous fallait une liaison radio avec un médecin, ou que, au vu des circonstances, nous aurions éventuellement besoin d'un médecin à bord. Sur quoi nous avons été mis en stand-by. Après 45 minutes d'attente, nous avons reçu le message radio suivant: «Cruising Swiss V, we send you a chopper, arrival 10 minutes, please take down the sails, keep speed 7 knots, course north and prepare for evacuation».

HÉLITREUILLAGE.

Il ne restait donc pas de temps pour les questions et les options; il était maintenant clair qu'un hélicoptère surgirait depuis l'horizon pour évacuer un équipier. L'équipage devait être prêt, vêtu de cirés et de gilets de sauvetage. Les rôles furent strictement répartis, l'opérateur radio resta à son poste, des tampons auriculaires furent distribués

et les voiles affalées. Je restai à la barre durant l'évacuation. La tension montait considérablement et une certaine consternation se répandit dans l'équipage. Néanmoins, tous restèrent calmes et chacun se consacra à sa tâche. C'était presque comme si nous avions déjà maîtrisé une telle situation dans une vie antérieure.

Mon regard s'attardait sur bâbord, car c'est par ce côté devait arriver l'hélicoptère. Entre le gréement et le portique arrière de l'Ovni, hérissé d'antennes et surmonté de son éolienne rotative, il fallait faire descendre un sauveteur à bord. Comment cela était-il censé fonctionner? Quelques minutes plus tard, alors que les voiles n'étaient pas encore complètement affalées, l'hélicoptère était déjà en vue. Dans l'agitation qui s'installait, un membre d'équipage trébucha par-dessus sa propre ligne de vie; je redoutais un sur-accident – un MOB – qui aurait vraiment été de trop. Par le canal 13 de la VHF, à plein volume, nous parvenaient des instructions de cap contradictoires, changeant sans



cesse, de la part du pilote de l'hélicoptère. Elles m'étaient hurlées depuis l'escalier de descente dans le carré. Pas facile de garder un cap stable dans cette houle!

Après lui avoir confirmé qu'une civière n'était pas nécessaire, le pilote donna l'instruction que notre patient serait treuillé au bout d'un filin. Alors que l'AgustaWestland volait directement au-dessus de nous, communiquant par des signaux de la main, nous étions censés récupérer un filin de nylon lesté d'un poids et le tenir à la main sans l'attacher au navire. Deux membres d'équipage en étaient responsables. Une fois le filin récupéré, l'hélicoptère s'est déplacé sur notre bâbord et a largué un sauveteur au bout d'un câble métallique qui devait ensuite être tiré à bord au moyen du filin de nylon. Un petit tour de force.

Agitant les bras, le sauveteur donnait des instructions à son «treuilleur» et s'approchait parfois dangereusement de la surface de l'eau ou de l'éolienne. Il lui a fallu au moins 10 minutes pour qu'il atterrisse enfin dans le cockpit, tout en blessant légèrement un membre d'équipage au passage. Sans dire un mot, il descendit dans le carré et pointa du doigt le patient: «You?» Il l'a saisi et tiré au pied de la descente pour lui enfiler un harnais de levage. Un équipier eut la présence d'esprit d'emballer son passeport, son téléphone portable et son portefeuille dans un sac à dos et de le remettre au sauveteur.

A ce moment, un second filin de nylon lesté à son extrémité fut redescendu, grâce auquel un câble métallique fut tiré à bord. Suivirent à nouveau de nombreuses et bruyantes indications et corrections de cap à suivre. Finalement, le sauveteur s'accrocha au câble, l'hélicoptère passa dans un bruit de tonnerre sur notre bâbord, le câble se tendit, le sauveteur sauta par-dessus bord avec notre équipier, tournoya quelques instants au-dessus de l'eau avant d'être

tiré vers le haut. La porte coulissante fut ensuite fermée et l'hélicoptère disparu à 18h07.

Entre-temps, le vent était tombé à 4 Bf et le ciel se parait des belles lumières du soir. Après ces événements, j'ai décidé d'en finir le plus rapidement possible et de rentrer à Peterhead au moteur, contre le vent. Pour l'équipage, cela signifiait 7 heures supplémentaires en mer. A l'approche de la côte, peu avant Peterhead, nous captions à nouveau du réseau téléphonique et nous avons reçu un message de notre équipier nous informant qu'il se sentait mieux et qu'il pourrait nous rejoindre le lendemain soir. Lors du débriefing effectué après l'amarrage, les événements de la journée furent passés en revue par l'équipage et la poursuite de la croisière fut discutée.

CONCLUSIONS

Mon opinion personnelle sur ce sauvetage n'a pas changé, mais elle apparaît aujourd'hui sous un jour différent. Si vous avez besoin d'un secours en mer, vous perdez une partie de votre contrôle sur le navire et sur l'équipage. Les gardes-côtes et le pilote de l'hélicoptère m'ont donné des instructions et pris des décisions que j'ai dû suivre. N'oublions pas qu'un sauvetage par hélicoptère peut être périlleux pour les deux équipages. Pour moi, en tant que skipper, le défi était de préparer l'équipage à une situation difficile. Coordonner les équipiers de manière à maîtriser une telle situation par un travail d'équipe. L'attribution claire des rôles, respectée tout au long de la manœuvre, a été utile. Car pendant une manœuvre de sauvetage, il n'y a plus de place pour des exercices et de la discussion. En cas d'événement inattendu, le skipper ne dispose souvent que de quelques minutes pour préparer l'équipage et prendre les bonnes décisions.

D'après leur rapport, les gardes-côtes n'avaient pas exclu un malentendu du fait que nous devons communiquer par l'intermédiaire d'une station de relais et qu'une connexion radio directe n'avait pas pu être établie. Par conséquent, selon la procédure en usage, l'état de santé fut classé comme plus sévère que ce que nous avions évalué à bord et décrit à la radio. De plus, dans le meilleur des cas, nous étions encore à huit heures de navigation d'un port et d'un hôpital. Nous n'étions donc pas à l'abri d'une détérioration supplémentaire de la situation. Ces deux constats ont été déterminants pour que les gardes-côtes la qualifient de «distress» et déclenchent une opération de sauvetage immédiate par hélicoptère sans consulter un médecin. L'hélicoptère décolla de la base d'Aberdeen et arriva sur place en 30 minutes. Nous avons probablement été directement informés par l'hélicoptère de l'arrivée des secours alors qu'il était déjà à proximité. Lors de l'approche, le pilote s'est orienté sur la position AIS de notre station relais. Le Cruising Swiss V n'émettait pas de signal AIS à ce moment-là. Il s'est ensuite guidé vers la cible par radar.

Philipp Huwyler