

Safety First



SOLL MAN MIT EINER UNBEKANNTEN CREW AM ERSTEN TAG AUSLAUFEN?



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

PRAXISBEISPIEL 1

Es war Anfang Oktober. Wir hatten St. Laurent-du-Var in Südfrankreich als Treffpunkt vereinbart. Meine Crew bestand aus meinen Seglerfreunden vom Zürichsee. Es ging um die Rückführung einer alten Segelyacht (Bj 1976) nach Genua.

Da traf ich also meine lieben Freunde aus der Schweiz neben der Capitainerie im Bistro. Sie waren eben angekommen und froh, endlich Ferien zu haben. Bei einem kühlen Bier und einem kleinen Imbiss fragte ich meine neue Crew, ob sie müde seien von der Arbeit und der Reise, oder ob sie genügend Energie hätten, um am Nachmittag noch nach Fontvieille bei Monaco zu segeln? Ein kurzer Schlag.

Ich kenne diesen Küstenstreifen sehr gut. Eine Einfahrt in den Hafen von Fontvieille in der Dämmerung oder Dunkelheit ist ein herrliches Erlebnis. Verpflegung war noch genügend an Bord, so dass auf ein Einkauf verzichtet werden konnte.

Die Crew meinte, sie wolle unbedingt aufs Wasser. Die Bedingungen waren an diesem Samstag wunderbar mit leichtem Wind aus ENE bei 2-3 Bft, blauem Himmel und herrlichen 25°C bei ruhiger See.

Nach dem Safety Briefing legten wir um 15.15 Uhr ab, setzten bei 2 Bft in aller Ruhe die Segel. Der Wind frischte bis 4 Bft auf und wir machten gute Fahrt. So befanden wir uns um 19.15 Uhr beim Eindunkeln vor der Hafeneinfahrt von Fontvieille.

Ich hatte nun wirklich nicht damit gerechnet, keinen Liegeplatz zu erhalten, aber an dem Wochenende fand die Monaco Boatshow statt. Sowohl Monaco als auch Fontvieille erklärten uns über Funk, sie hätten beim besten Willen keinen Platz mehr.

Die Segel hatten wir bereits geborgen und so liefen wir auf gut Glück unter Motor in die Marina Port de Cap d'Ail ein, da man uns per Funk nicht geantwortet hatte. In der Marina gab es dann ein grosses abwehrendes «Alles voll» vom Hafenmeister. Mittlerweile war es Nacht geworden. Wir verliessen also im Dunkeln die Marina Port de Cap d'Ail wieder. Vor der Hafeneinfahrt stand die kabbelige See, die durch die von Süden her einlaufende Dünung entstanden war. Und da geschah es. Der Motor fiel rund 50 m nach dem Passieren des Wellenbrechers aus! Manövrierunfähig galt es, blitzschnell die Segel zu setzen, um uns aus der brenzlichen Situation frei zu segeln.

Als bester Hafen auf dem Weg nach Genua, um die 17 t schwere Segelyacht mit einer noch neuen Crew an die Pier zu segeln, war für mich San Remo. Da gibt es im Hafenbecken genügend Platz und Anlegemöglichkeiten. Wir segelten somit in die Nacht und machten am nächsten Morgen um 03.15 Uhr in San Remo die Leinen fest.

PRAXISBEISPIEL 2

Am Crewmeeting treffe ich meine Crew das erste Mal. Es soll gemeinsam eine Woche nach Südengland zum

Segeln gehen. Im Rahmen einer Vorstellungsrunde kriege ich von meiner Crew einen ersten Eindruck zu deren Segelerfahrungen und Erwartungen an den Törn. Es sind keine totalen Anfänger dabei. Alle wollen dazu lernen und kompetenter werden.

Der erste Tag an Bord ist vollgepackt mit Aufgaben, die erledigt sein müssen, wie die Schiffsübernahme, Kojen beziehen, einkaufen und verstauen von Esswaren etc. Und alle wollen wir dabei nur das eine: Raus aufs Wasser. Nur: Macht es Sinn, mit einer mir noch weitgehend unbekannten Crew am ersten Tag auszulaufen? «Klar! Auslaufen!», sagt die Crew. Der emotionale Wert ist unumstritten. Schliesslich sind wir zum Segeln gekommen. Vom Sicherheitsaspekt her und aus didaktischer Sicht ist es jedoch fraglich. Wo liegt der Mehrwert? Wo stecken die Gefahren? Wie gut ist meine Crew wirklich? Kennt die Crew das Schiff ausreichend?

Gerade beim CCS, in dessen Rahmen ich die mir zugeteilte Crew meist nicht kenne, bewegen mich diese Fragen heute zum folgenden Vorgehen: Nach dem Beziehen der Kojen und einem ersten Safety Briefing zu Wassereinbruch und Feuer an Bord – denn diese beiden Notfälle können ein Schiff schon im Hafen versenken – ist es jeweils Zeit, die Crew aus dem Schiffsinnern zu bringen. Erstens bringt das Abwechslung an der frischen Luft und zweitens sehe ich, wie sich die Crew an Deck bewegt.

Sobald alle erwartungsvoll und richtig eingekleidet und bereit sind, werden die Rettungswesten verteilt und ein weiteres Safety Briefing zum Thema eigene Sicherheit folgt. Nun tragen alle passend zur Kleidung eine richtig eingestellte Rettungsweste. Es kann also an Deck losgehen. Ich erteile einem der Crewmitglieder die Aufgabe, das Grosssegel-Setzen zu instruieren und mit der restlichen Crew durchzuführen. Dazu nehme ich die beauftragte Person mit mir an den Steg, von wo aus Instruktion und Koordination erfolgen soll. Es dauert jeweils an die 15 -20 Minuten, bis das Grosssegel gesetzt ist. Denn es gibt schon mal Unklarheiten in der Kommunikation, dann werden aufgeschossene Reffleinen oder Segelzeisinge vergessen. Es fehlt eine Winschkurbel am Mast, Winschen werden falsch belegt – ja, es klemmt immer irgendwo irgendwas.

Als Skipper kann ich die mit der Aufgabe betraute Person am Steg in Ruhe und mit etwas Abstand zur restlichen Crew coachen. «Müssten wir nicht erst auch noch den Baumniederholer entspannen?» Ausserdem kriege ich einen guten ersten Eindruck davon, wie sich die Crew auf Deck bewegt und anstellt. Wenn das Gross gesetzt ist, dann kommt das nächste Crewmitglied an die Reihe und instruiert und koordiniert das Einbinden des ersten Reffs. Und so geht es weiter, bis jedes Crewmitglied mal alle verschiedenen Positionen belegt hat. Es versteht sich von selbst, dass sich die Abläufe mit jeder Runde verbessern. Am Schluss ist das Gross in 3 Minuten gesetzt. Anschliessend gibt es ein Debriefing

bei Tee, Kaffee und Keksen. Dabei stellt sich meist auch schon heraus, ob alle die Instruktion zur Bedienung des Kochherds und der Gasanlage verstanden haben und später kommt bestimmt auch schon die Bordtoilette zum Einsatz. Meistens reicht die Zeit anschliessend noch für eine kleine Übung unter Motor vor dem Hafen im offenen Wasser. Die restliche Zeit widmen wir der Erstellung eines qualitativen «passage plans» für den nächsten Tag. Am Schluss weiss die ganze Crew, was geplant ist, welche Schlüsselstellen besonders beachtet werden müssen und wo allfällige Untiefen oder Gefahren lauern.

Bis am Abend habe ich dann als Skipper ein gutes Gefühl dafür, wo die Stärken und Schwächen der einzelnen Crewmitglieder liegen. Darauf kann man aufbauen.

Und wenn wir am nächsten Tag auslaufen, fahre ich mit einer bereits etwas eingespielten Crew los, ohne zuvor eine einzige Meile gesegelt zu sein. Segelsetzen, im Fahrwasser von Southampton bei Strömung und unter Berücksichtigung der Grossschifffahrt, klappt beim ersten Anlauf und ich muss als Skipper nicht zum Mast

eilen, weil dort irgendetwas nicht klar ist. Denn dabei hätte ich doch kurzzeitig weder Navigation, Ausguck, den Rudergänger noch die restliche Crew im Blick. Wie sagt man so schön: Wer führt sollte nicht fahren.

FAZIT:

Ich weiss nicht, ob ich beim Praxisbeispiel 1 mit einer ungeübten Crew den Kopf aus der Schlinge gezogen hätte.

Das Vorgehen nach Praxisbeispiel 2 scheint mir heute klar und grundsätzlich die bessere Vorgehensweise.

Eines sei gewiss, mit einer guten **Ausrüstung**, kann bei erschwerten **Bedingungen** eine eingespielte **Crew** eine schwierige Situation meistern. Es liegt nicht zuletzt am Skipper, eine schlagkräftige Crew zu bilden.

Ich halte mir daher das **Sicherheits ABC** wieder vermehrt vor Augen.

*always fair winds
Philipp Haefelfinger*



DOIS-JE APPAREILLER DÈS LE PREMIER JOUR AVEC UN ÉQUIPAGE INCONNU?



EXEMPLE PRATIQUE 1

C'était au début octobre. Nous avions convenu de nous rencontrer à Saint-Laurent-du-Var dans le Midi de la France. Mon équipage était constitué d'amis navigateurs du lac de Zurich. Il s'agissait de rapatrier un ancien voilier (construit en 1976) à Gênes.

J'ai donc retrouvé mes chers camarades suisses dans un bistrot à côté de la capitainerie. Ils venaient d'arriver et se réjouissaient d'être enfin en vacances. Alors que nous partagions une bière bien fraîche et une petite collation, je demandais à mes nouveaux équipiers s'ils étaient fatigués par le travail et le voyage, ou s'ils avaient suffisamment

d'énergie pour se lancer dans une courte étape à la voile jusqu'à Fontvieille, près de Monaco.

Je connais très bien cette région côtière. Une arrivée au crépuscule, ou de nuit, dans le port de Fontvieille est une expérience splendide. Il me restait suffisamment de vivres à bord, de sorte que l'on pouvait renoncer à l'avitaillement. L'équipage tenait absolument à partir en mer. Les conditions de ce samedi étaient magnifiques avec un léger vent d'est-nord-est de 2-3 Beaufort, un ciel bleu, une température de 25° C et une mer calme.

Après un briefing de sécurité, nous avons largué les amarres vers 15 h 15 et hissé les voiles par 2 Beaufort. Le vent a fraîchi

par la suite à 4 Beaufort et nous progressions à bonne allure. C'est donc vers 19 h 15, à la nuit tombante, que nous sommes arrivés devant l'entrée du port de Fontvieille.

Je n'avais pas compté sur le fait que je ne trouverais pas de place visiteur; mais en fin de semaine se déroulait le salon nautique de Monaco. Tant Fontvieille que Monaco nous ont informés par radio que, même avec la meilleure volonté du monde, ils ne disposaient pas de place libre.

Nous avons déjà affalé les voiles, et c'est donc au moteur que nous sommes entrés à tout hasard dans la marina de Port de Cap d'Ail, qui ne nous avait pas répondu à la radio. Malheureusement, le garde-port nous a accueillis avec de grands gestes pour nous indiquer que «tout est complet!». Entre-temps, la nuit était tombée.

Nous avons donc quitté la marina de Port de Cap d'Ail dans l'obscurité. Devant l'entrée du port, la mer s'était levée sous l'effet de la houle en provenance du sud. Et c'est là que c'est arrivé. À 50 mètres au-delà du brise-lame, notre moteur est tombé en panne! Incapables de manœuvrer, il a fallu hisser les voiles à toute allure pour nous extirper de cette situation scabreuse.

Sur la route de Gênes, San Remo était à ma connaissance le meilleur port permettant une arrivée sous voile au quai avec un yacht de 17 tonnes et un équipage encore à ses débuts. Le port offre en effet suffisamment de place et de possibilités d'amarrage. Nous avons donc navigué de nuit, à la voile, pour nous amarrer le lendemain à 3 h 15 à San Remo.

EXEMPLE PRATIQUE 2

Je rencontre mes équipiers pour la première fois lors de la réunion d'équipage. Il s'agit de naviguer ensemble pendant une semaine dans le sud de l'Angleterre. Nous ne nous connaissons pas encore. À l'occasion d'un tour de table, je me fais une première idée de l'expérience nautique de mon équipage et de ses attentes par rapport à la croisière. Aucun des membres n'est un parfait débutant et tous souhaitent apprendre et améliorer leurs compétences.

La première journée à bord est remplie de tâches qui doivent être accomplies: prise en main du bateau, emménagement dans les cabines, avitaillement et stockage des vivres, etc. Nous n'avons tous qu'un seul désir: partir en mer au plus vite.

Donc... Est-il judicieux d'appareiller le premier jour avec un équipage qui m'est encore largement inconnu? «C'est

évident, larguons les amarres!», dit l'équipage. La valeur émotionnelle est incontestable. Après tout, nous sommes venus pour faire de la voile. Néanmoins, sous l'angle de la sécurité et du point de vue didactique, le choix est discutable. Où réside la plus-value? Où se cachent les dangers? Quelle est la qualité réelle de l'équipage? Connaît-il suffisamment le bateau?

Dans le cadre du CCS, où la plupart du temps je ne connais pas l'équipage qui m'est attribué, ces diverses questions me poussent à adopter la démarche suivante.

Après l'emménagement dans les cabines et un premier briefing de sécurité traitant des voies d'eau et du feu à bord – car ces deux urgences peuvent faire sombrer un bateau dans le port déjà –, il est temps de faire sortir l'équipage du bateau. D'une part, cela apporte une diversion et un bol d'air frais et, d'autre part, je peux observer comment les équipiers se déplacent sur le pont.

Une fois que tout le monde est prêt, attentif et vêtu adéquatement, on procède à la distribution des gilets de sauvetage suivie d'un autre briefing consacré à la sécurité personnelle. Tous portent dorénavant un gilet correctement ajusté à leur tenue. Le travail sur le pont peut dès lors débiter.

Je charge un équipier d'instruire la façon de gréer la grand-voile et de le faire exécuter par le reste de l'équipage. À cet effet, je prends la personne choisie avec moi, sur le ponton, d'où l'on dispense les instructions et coordonne la procédure.

Cela prend respectivement 15 à 20 minutes pour que la grand-voile soit hissée. Parfois, la communication n'est pas claire, on oublie de larguer les bosses de ris ou de détacher les rabans. Il manque une manivelle de winch au mât, les winchs sont mal embraqués... Il y a toujours quelque chose qui coince.

En tant que skipper, cela me permet de coacher tranquillement la personne chargée de l'exercice en restant sur le ponton et à une certaine distance de l'équipage. «Ne faudrait-il pas d'abord choquer le hale-bas?» De plus, j'acquiesce une bonne impression de la façon dont l'équipage se déplace et se positionne sur le pont.

La grand-voile établie, je charge un second équipier d'instruire et de coordonner la prise du premier ris. Et il en va ainsi de suite jusqu'à ce que chaque équipier soit familiarisé avec les diverses positions. Il va sans dire que la

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

manœuvre s'améliore à chaque tour. Finalement, la grand-voile est grée en 3 minutes.

Pour conclure, nous organisons un débriefing autour d'un café, de thé et de biscuits. Cela permet généralement de vérifier si tout le monde a bien compris le fonctionnement de la cuisinière et de l'installation de gaz, et il est fort probable que les toilettes de bord soient bientôt aussi mises en service. Habituellement, il reste du temps pour pratiquer quelques manœuvres au moteur en mer devant le port. Le reste de la journée est consacré à la préparation d'une route détaillée pour le lendemain. Ainsi, l'équipage connaît ce qui est planifié, les points essentiels à observer et où se cachent d'éventuels hauts-fonds ou autres dangers.

Le soir venu, en tant que skipper, j'aurai acquis une bonne impression des qualités et défauts de chaque équipier. Je peux m'y fier.

Le lendemain, au moment d'appareiller, je pars avec un équipage déjà partiellement exercé sans avoir navigué le moindre mille au préalable. Dans le chenal de Southampton, en plein courant, les voiles sont hissées du premier coup, tout en surveillant le trafic des gros bâtiments, et moi, le

skipper, je n'ai pas à me précipiter au mât pour régler un problème imprévu. Car, ce faisant, je perdrais momentanément de vue la navigation, les alentours, le barreur et le reste de l'équipage. Comme le dit l'adage: celui qui dirige ne devrait pas conduire.

CONCLUSION

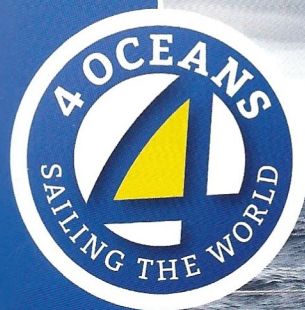
Je ne sais pas si dans l'exemple pratique 1 je m'en serais sorti avec un équipage inexpérimenté.

La démarche décrite dans l'exemple pratique 2 me paraît aujourd'hui clairement la meilleure façon de procéder.

Une chose est certaine: avec un bon équipement, un équipage bien rodé parvient à maîtriser une situation délicate dans des conditions difficiles. Et il incombe en grande partie au skipper de former un équipage efficace.

Dès lors, c'est avec un intérêt accru que j'observe à nouveau l'ABC de la sécurité (Ausrüstung – équipement, Bedingungen – conditions, Crew – équipage).

*Bon vent à tous,
Philipp Haefelfinger*



YACHTCHARTER • HOCHSEETÖRNS • AUSBILDUNG

Ihr Spezialist für
Yachtcharter und Hochseetörns weltweit

4-Oceans GmbH ~ Ryf 66 ~ 3280 Murten ~ Schweiz ~ Tel.: +41 (0)31 / 302 24 24 ~ info@4-oceans.ch ~ www.4-oceans.ch