

Safety First

IMMER DEN KOPF BEI DER SACHE HABEN!



Mit jeder neuen Törnsaison gibt es auch einen neuen Vorsatz: Wie wäre es also, wenn wir 2025 vermeiden würden, mit den Booten aufzulaufen? Das klingt nach einer guten Idee und ich bin mir sicher, dass es machbar ist – aber wie? In erster Linie ist dies das Thema, mit dem wir uns dieses Jahr auf unseren Törns beschäftigen werden, immer im Zusammenhang mit unserem SAFETY BOOKLET. Wir werden darüber reden, darüber nachdenken und uns dementsprechend verhalten.

Versuchen wir, den Mechanismus zu verstehen, der zu einem Auflaufen führt. Ich schliesse Fahrlässigkeit von vornherein aus, denn die CCS-Skipperinnen und -Skipper sind gewissenhaft und verantwortungsbewusst. Aber dennoch kommt es zu Grundberührungen und zum

Auflaufen mit unseren Booten. Wer oder was ist also dafür verantwortlich? Gehen wir nach dem Ausschlussverfahren vor, wie bei einer polizeilichen Ermittlung: Schuldig sind auch nicht unsere Boote, denn sie sind in gutem Zustand: gepflegt und mit gut eingestellter Technik an Bord. Auch die Kartografie kann ausgeschlossen werden, denn im Laufe der Jahrhunderte wurden die darin enthaltenen Daten systematisch an die Bedürfnisse der Nutzer, des Verkehrs und der Schiffe angepasst. Zudem verfügen die CCS-Schiffe auch über Papierkarten sowie über an die Freizeitschifffahrt angepasste Revierführer und elektronische Karten. Die Skipper erhalten auch übers GPS ständig Informationen über ihre genaue Position, die alle zwei Sekunden aktualisiert werden, sie wissen also genau, wo sie sich befinden; daher schliesse ich auch das GPS aus, es ist nicht schuldig.

Wenn nicht die Hilfsmittel die Ursache fürs Auflaufen sind, dann ist es wohl die Organisation, also das Entscheidungsverhalten der Skipperinnen und Skipper. Oder? Auch hier habe ich mehr als nur Zweifel, und eigentlich schliesse ich diese Hypothese aus. Denn unsere Skipperinnen und Skipper haben eine Ausbildung absolviert, sie kennen die genauen Richtlinien und Verfahren, an die sie sich halten müssen. Ich gehe also davon aus, dass dies getan wird und dass das Problem nicht in ihrem Entscheidungsverhalten zu suchen ist. Weitere Auflagen zu erlassen wäre zudem kontraproduktiv. Liegt es an den Führungsfähigkeiten der Skipper? Es gibt natürlich einige, die in diesem Bereich weniger kompetent sind als andere, aber dass sie das Boot und die Crew, für die sie verantwortlich sind, in Gefahr bringen, glaube ich nicht. Wenn der Skipper Navigation und Vorbereitung des Schlags an seinen Skipper 2 oder ein Crewmitglied delegiert, bin ich mir sicher, dass er sie nach dem alten Sprichwort «Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser» im Auge behält. Geht der Skipper unbedachte Risiken ein? Nein, denn grosse Risiken haben fast immer die gleiche Ursache, nämlich eine reiche Erfahrung, die zu Routine

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

und übermässigem Vertrauen führt. Dies ist bei CCS-Skippern nicht der Fall, sie segeln nicht genug oft, um sich so zu verhalten.

Nachdem ich schon Vieles ausgeschlossen habe, denke ich, dass die Schuld einfach in der menschlichen Natur liegt. Ein Skipper, der einen Schlag vorbereitet, macht sich ein geistiges Bild vom kommenden Tag: Dieses Hindernis befindet sich an jener Stelle in Bezug auf den Kurs, Ebbe beginnt an diesem Tag um diese bestimmte Uhrzeit und der Kanal ist dann passierbar oder nicht. Wenn hingegen auf diesem Kurs navigiert wird, gibt es gar keine Hindernisse – das Gesamtbild wird auf dem Navigationsbildschirm angezeigt. Und nur zu einem bestimmten Zeitpunkt ist die Strömung an jener Stelle günstig etc. etc. Mit all diesen Informationen hat sich der Geist unseres Seglers also ein solides Bild geschaffen, das ihn theoretisch vor der Gefahr des Auflaufens schützt. Er hat Vertrauen in sich selbst, sein Gehirn merkt sich, was ihm passt. Dann, Im Laufe des Tages, ändern sich die Bedingungen, das Boot fährt schneller oder langsamer, der Tagesschlag wird kürzer oder länger, eine Strömung bringt das Boot von der idealen Route ab, der Skipper hat andere, wichtigere Aufgaben, als seinen Kurs auf der Karte zu verfolgen – und das ist der Moment, in dem das Auflaufen passiert! Denn das mentale Bild ist wie ein

Puzzle: Jedes Teil ist richtig, aber damit das Ganze einen Sinn ergibt, müssen die Teile an der richtigen Stelle zusammengesetzt werden.

Die technischen Mittel entwickeln sich weiter und werden perfektioniert. Aber die menschliche Natur und das Gehirn des Menschen bleibt immer gleich, unsere Verhaltensweisen haben sich seit der Steinzeit nicht wesentlich verändert. Auflaufen zu vermeiden ist vor allem ein Kampf gegen sich selbst, gegen unsere Denk- und Reaktionsweisen. Denkt nicht automatisch: «Ich bin kompetent, ich habe alles richtig gemacht, und das passiert nur den anderen.» Sondern stellt euch selbst in Frage, navigiert immer mit Selbstzweifeln. Dieser Kampf zwischen Sicherheit und Zweifel, den wir nur schwer beherrschen können und der unbewusst ablaufen kann, ist der Grund für ein Auflaufen. Lasst also nicht zu, dass die vermeintliche Sicherheit die Oberhand gewinnt, und hütet euch vor gefährlichen Überzeugungen.

Wir wünschen allen eine gute Saison und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.

Frédý Haller



Safety First

LE PIED DE PILOTE EST DANS LA TÊTE



Avec chaque nouvelle saison de croisière, une nouvelle résolution: et si nous évitions les talonnages? Cela paraît une bonne idée, et je suis sûr et certain que c'est faisable, mais comment? En premier lieu, c'est le thème qui sera travaillé cette année sur nos bateaux, toujours avec notre SAFETY BOOKLET: en parler, réfléchir et se comporter en conséquence.

Essayons de comprendre le mécanisme qui conduit à un talonnage. J'exclus d'entrée la négligence, car les skippers du CCS sont consciencieux et responsables, mais je dois constater que, malgré cela, des talonnages se produisent sur nos bateaux. Qui est responsable? Procédons par élimination, comme lors d'une enquête de police: ce ne sont pas nos bateaux; ils sont en bon état, bien entretenus, avec les instruments bien réglés et étalonnés. La cartographie peut aussi être exclue, car, au fil des siècles, les données y figurant sont systématiquement adaptées aux besoins des utilisateurs, du trafic et des navires. D'autant

plus que les bateaux du CCS disposent de cartes papier, de guides adaptés à la plaisance et de cartes électroniques. Les skippers ont en permanence une position précise, actualisée toutes les deux secondes; ils savent où ils se trouvent. Donc, j'exclus le GPS: ce n'est pas lui le coupable.

Si ce ne sont pas les moyens, alors c'est l'organisation, ce sont les procédures de décision. Là encore, j'ai plus qu'un doute et je suis prêt à éliminer cette hypothèse. Nos skippers ont suivi une formation, ont reçu des directives et des procédures précises qu'ils doivent appliquer. Je pars donc du principe que cela se fait et que le problème n'est pas de ce côté. Ajouter des contraintes supplémentaires serait contre-productif. Les aptitudes de commandement des skippers? Il y en a évidemment de moins compétents que d'autres, mais de là à risquer le bateau et l'équipage dont ils sont responsables, je ne pense pas que cela en soit la cause. Quand le skipper délègue la

navigation et la préparation de l'étape à son second ou à un équipier, je suis sûr qu'il les contrôle selon le vieil adage «la confiance passe par les yeux». Le skipper prend-il des risques inconsidérés? Non, car les gros risques ont presque toujours la même cause: une grande expérience qui amène à une routine et à un excès de confiance; ce n'est pas le cas des skippers du CCS, ils ne naviguent pas assez pour en arriver à ce comportement. Après élimination de ces suspects, je pense que le responsable est simplement la nature humaine. Un skipper qui prépare une navigation se fait une image mentale de la journée à venir: tel obstacle se trouve à tel endroit par rapport à ma route, la basse mer est à telle heure et ce chenal est praticable. Si je navigue sur tel cap, il n'y a pas d'obstacle; il affiche la vue d'ensemble sur l'écran de navigation. À l'heure où je vais passer à tel endroit, le courant est favorable. Donc, avec toutes ces informations, l'esprit de notre navigateur s'est fait une image mentale solide qui le met à l'abri des risques de talonnage. Il a confiance en lui, son cerveau retient ce qui l'arrange. Puis, lorsque la journée se déroule, les conditions changent, le bateau va plus vite ou on se traîne, l'étape s'allonge, un courant nous sort de la route idéale, le skipper a d'autres tâches plus importantes que de suivre sa route sur la carte, et c'est à ce moment que le talonnage survient. L'image mentale est comme un puzzle: chaque pièce est correcte, mais pour que l'ensemble ait un sens, il faut que ces pièces soient à la bonne place.

Les moyens techniques évoluent, s'adaptent et se perfectionnent, mais la nature humaine et le cerveau de l'homme restent toujours les mêmes; nos comportements n'ont pas beaucoup évolué depuis l'âge de la pierre. Faire en sorte d'éviter les talonnages est surtout un combat contre soi-même, contre nos manières de penser et de réagir. Ne pas penser systématiquement: «Je suis compétent, j'ai fait ce qu'il faut et cela n'arrive qu'aux autres.» Mais se remettre en question, toujours naviguer en doutant de soi. Cette lutte, entre la certitude et le doute, qu'on a du mal à maîtriser, qui peut être inconsciente, c'est là que se situe la cause de nos talonnages. Alors, ne laissez pas la certitude prendre le dessus et tenez-vous à distance des certitudes.

Bonne saison à tous, avec toujours suffisamment d'eau sous la quille.

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