

Safety First



EINFÜHRUNG

In dieser Ausgabe von SAFETY FIRST berichtet Aldo Widmer von einer Erfahrung, die er kürzlich auf einem Törn in der Region Kopenhagen gemacht hat. Sein Artikel wirft die Frage nach der «traditionellen» Navigation mit Papierkarten im Gegensatz zur elektronischen Navigation und den damit verbundenen Überraschungen auf.

Die von Aldo aufgeworfenen Fragen werden in der nächsten Ausgabe des CRUISING behandelt. In der Zwischenzeit wird sein Bericht euch sicherlich interessieren und die gleichen Fragen bei euch aufwerfen wie bei uns!

Jean Gabathuler, Vice Commodore Sicherheit auf See

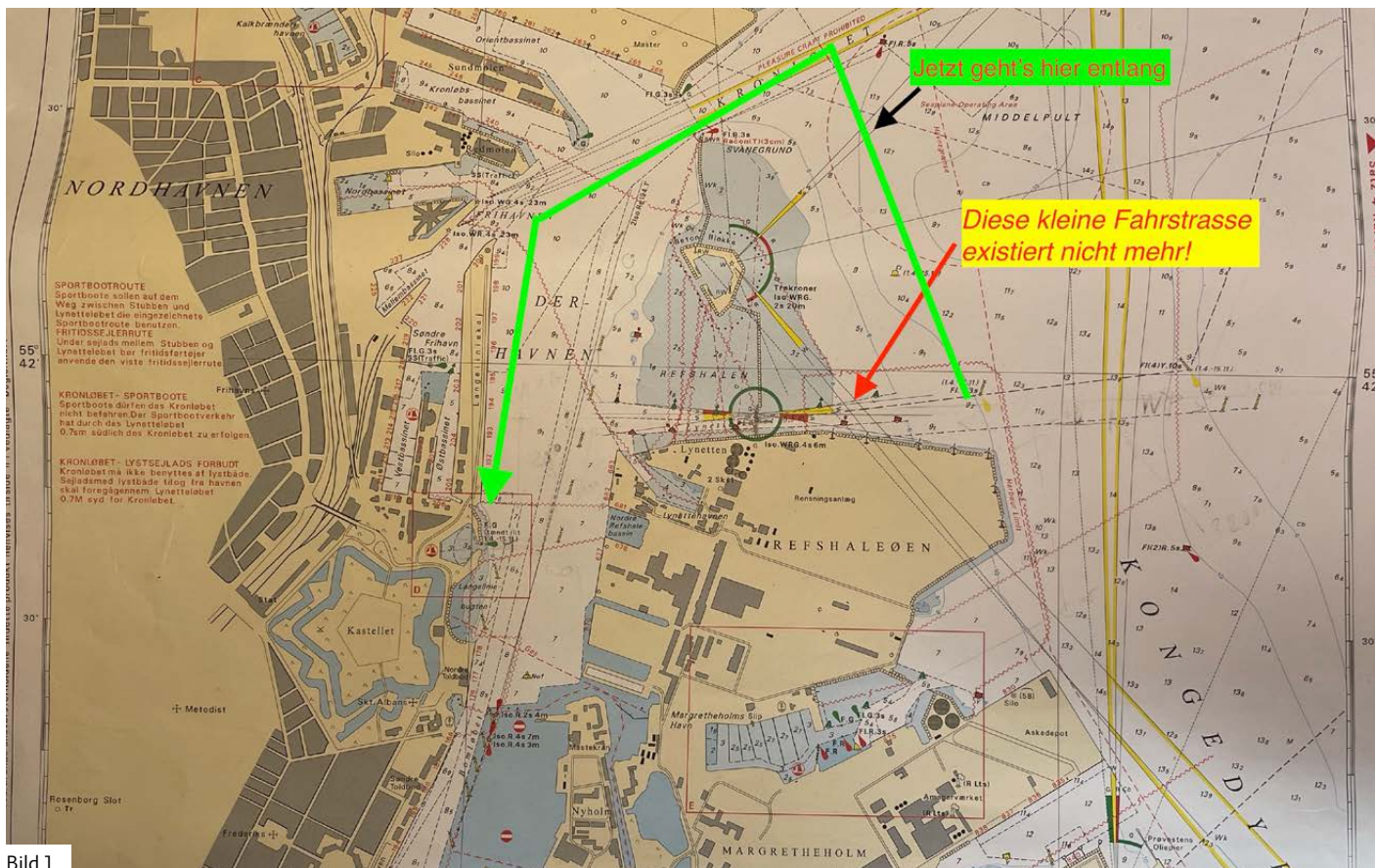


Bild 1

HEUTE MACHEN WIR ES MAL KLASSISCH

Bericht über eine navigatorische Erfahrung mit Überraschungseffekt und ein paar Fragen zum Thema Sicherheit. CCS-Törn 02/2025/18, Kiel-Göteborg, Do/Fr, 01./02. Mai 2025

Wir liegen in Rødvig auf der dänischen Insel Seeland und wollen am nächsten Tag nach Kopenhagen (Bild 3). Getreu der Philosophie des CCS, grundsätzlich klassisch, also mit

Seekarten, Peilkompass, Koppeln und so weiter zu navigieren, machen wir uns an die Arbeit und planen die Etappe von Rødvig nach Kopenhagen sorgfältig und umfassend. Wir studieren Seekarte, Revierführer, Wetterprognose, eventuelle Gezeitenströme. Wir setzen Wegpunkte, schreiben Kurse heraus, messen Distanzen, berechnen Fahrzeiten, bestimmen Fluchthäfen und

Ausweichrouten. Wir wollen zum bekannten Hafen Langelinie, die Gesamtdistanz dorthin beträgt rund 35 nautische Meilen.

Am folgenden Morgen starten wir. Wind und Wetter versprechen, problemlos zu sein. Wir navigieren klassisch – entsprechend unserer Vorbereitung – und kommen gut voran. Die Plotter am Kartentisch und im Cockpit laufen selbstverständlich mit, nur schon, weil wir nicht auf AIS verzichten wollen.

Kurz vor der eigentlichen Anfahrt zu unserem Hafen dann die Überraschung (Bilder 1 und 2): Unsere schöne Planung wird zur Makulatur, die Landschaft sieht völlig anders aus als in unserer Karte dargestellt: Die Dänen haben in den letzten Jahren massiv aufgeschüttet, das Hafenrevier ist heute ziemlich stark verändert.

Natürlich finden wir unseren Hafen dennoch problemlos. Allerdings müssen wir auf die moderne elektronische Navigation mit Plotter und iPad umstellen. Die Navionics-Karte zeigt die aktuelle, reale Situation. Da stellen sich jetzt ein paar Fragen zum Thema Sicherheit:

Wie alt dürfen Seekarten auf unseren Schiffen sein? – Unsere Seekarte war mehr als sechs Jahre alt und trug den Vermerk «Berichtigt bis Woche 1/2019». Vielleicht können die Karten nicht mehr wie früher jährlich nachgeführt werden, aktuelle Karten für dieses Revier sind aber erhältlich. – Warum waren sie auf unserem Schiff nicht vorhanden?

Ist es immer noch richtig, die klassische Navigation zu priorisieren und die elektronische nur als Backup zu verstehen? – Nur dank der Bereitstellung aller Mittel und der raschen Umstellung auf elektronische Navigation war die Sicherheit auf unserem Schiff in keinem Moment gefährdet.

Wie können solche «Pannen» vermieden werden? – Der CCS müsste wohl seine Navigations-Philosophie überdenken. Heute wäre es an der Zeit zu sagen: Es sind jederzeit alle verfügbaren Navigationshilfen – klassische und elektronische – angemessen einzusetzen. Vielleicht wird die klassische Navigation in Zukunft eher im zweiten Rang stehen.

Aldo Widmer



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

Safety First



INTRODUCTION

Dans cette rubrique SAFETY FIRST, Aldo Widmer relate une expérience vécue lors d'une récente croisière dans la région de Copenhague. L'article soulève la problématique d'une navigation «traditionnelle», à l'aide des cartes papier, par opposition à une navigation électronique, et des surprises que cela peut générer.

Les questions soulevées par Aldo seront abordées dans le prochain numéro du CRUISING. En attendant, son récit ne manquera pas de vous intéresser et de susciter en vous les mêmes interrogations!

Jean Gabathuler, vice commodore sécurité en mer

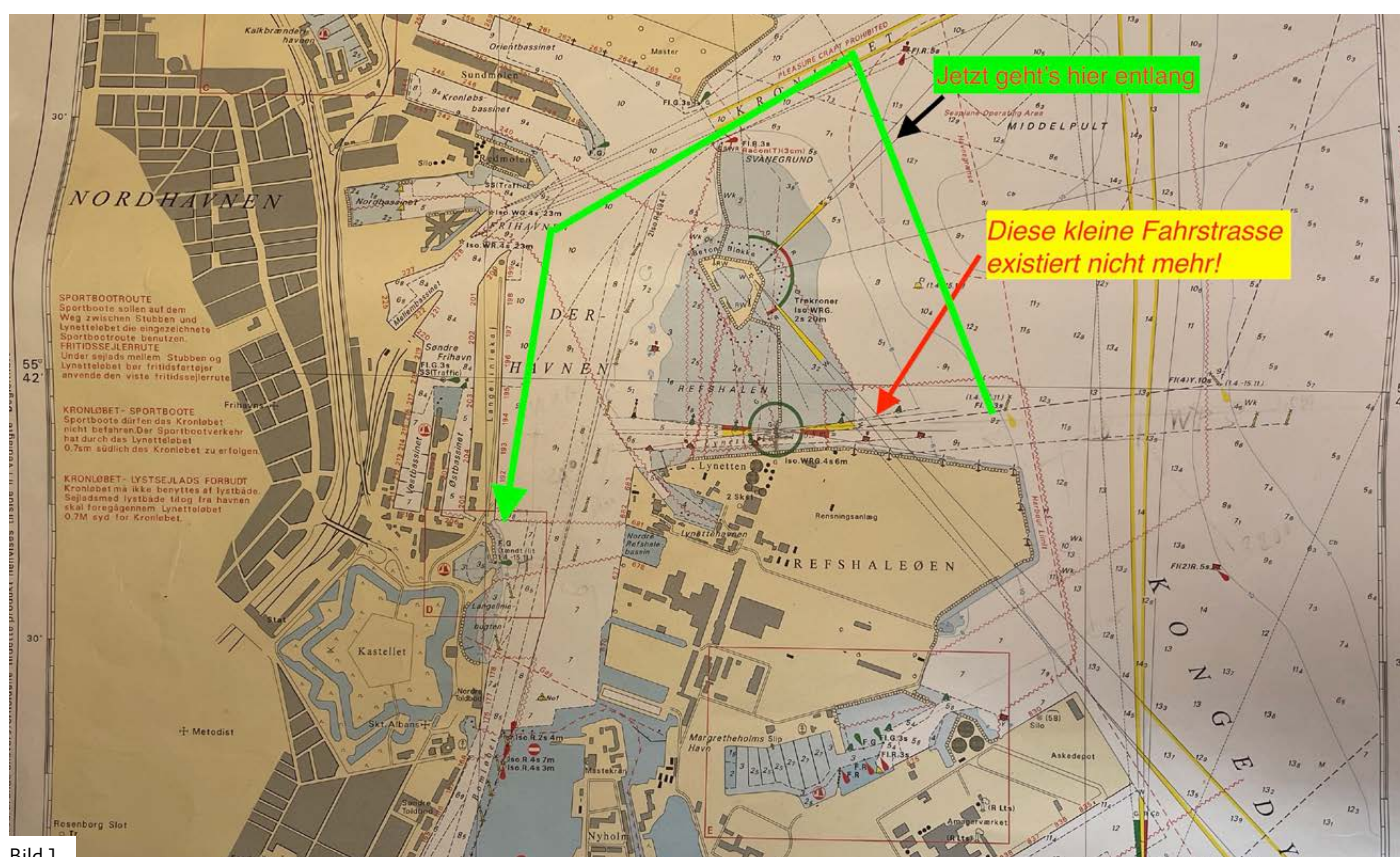


Bild 1

AUJOURD'HUI, ON FAIT CLASSIQUE

Rapport sur une expérience de navigation avec une surprise à la clé et quelques questions sur le thème de la sécurité. Croisière CCS 02/2025/18, Kiel-Göteborg, jeudi/vendredi, 1er/2 mai 2025

Nous sommes amarrés à Rødvig, sur l'île danoise de Seeland, et souhaitons poursuivre notre route le lendemain vers Copenhague (photo 3). Fidèles à la philosophie du CCS, qui consiste à naviguer de manière fondamentalement

classique, c'est-à-dire avec cartes marines, compas de relèvement, navigation à l'estime, etc., nous nous mettons au travail et planifions l'étape de Rødvig à Copenhague avec soin et exhaustivité. Nous étudions la carte marine, le guide nautique, les prévisions météorologiques et les éventuels courants de marée. Nous définissons des points de cheminement, inscrivons les caps, mesurons les distances, calculons les temps de navigation et déterminons les ports

de refuge et les routes de repli. Notre objectif est le célèbre port de Langelinie, situé à environ 35 milles nautiques. Nous appareillons le lendemain matin. Le vent et la météo s'annoncent favorables. Nous naviguons de manière classique – conformément à notre préparation – et progressons bien. Les traceurs de la table à cartes et du cockpit sont bien sûr mis à profit, ne serait-ce que parce que nous ne voulons pas nous passer de l'AIS.

Peu avant l'approche à proprement parler de notre port, une surprise nous attend (photos 1 et 2): notre belle planification se révèle caduque, car le paysage est totalement différent de ce qui est indiqué sur notre carte. Ces dernières années, les Danois ont en effet procédé à d'importants travaux de remblayage, si bien que la zone portuaire a été profondément modifiée.



Bild 2



Nous trouvons néanmoins notre port sans difficulté, mais devons toutefois passer à la navigation électronique moderne avec traceur et iPad. La carte Navionics indique la situation actuelle et réelle, ce qui soulève à présent quelques questions sur le thème de la sécurité:

Jusqu'à quel âge les cartes marines utilisées sur nos bateaux peuvent-elles avoir? Notre carte marine avait plus de six ans et portait la mention «Mise à jour jusqu'à la semaine 1/2019». Peut-être que les cartes ne peuvent plus être mises à jour chaque année comme auparavant, mais que des cartes actualisées pour cette zone de navigation sont néanmoins disponibles. Pourquoi n'étaient-elles pas disponibles sur notre bateau?

Est-il toujours pertinent de privilégier la navigation classique et de considérer la navigation électronique uniquement comme une solution de secours? Ce n'est que grâce à la disponibilité de tous les moyens et au passage rapide à la navigation électronique que la sécurité à bord de notre bateau n'a jamais été compromise.

Comment éviter ce genre de «pannes»? Le CCS devrait probablement revoir sa philosophie de navigation. Aujourd'hui, il serait temps de dire que toutes les aides à la navigation disponibles – classiques et électroniques – doivent être utilisées de manière appropriée en tout temps. Peut-être que la navigation classique occupera à l'avenir une place plutôt secondaire.

Aldo Widmer

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