SCHWIMMÜBUNG 24.01.2011

Anwesend: (markieren / schattieren, weitere Teilnehmer in leere Felder, Übungsleiter mit *, entschuldigte Abwesende mit „E“ ergänzen)

UA	UB/E	BJ	JB	CC	SE*	RF	BG*	RK	YM
MM	RM	AR	US	BS/E	JT	LV	ME		

Übungsbeginn (Zeit): 19.30 **Übungsende**: 21.30

Übungsthema / Titel:

Brevet 1 – Refresher & Kaltwasser – Training

Lernziel:

Welches Verhalten / Wissen / Können ist das Ziel der Übung?

Posten Wasser (Beat):
Trainieren der Rettungsgriffe unter erschwerten Bedingungen:
- reduzierte Sicht (Nacht, blendende Arbeitsscheinwerfer)
- Kaltwasser bei 4°C
- Handling Neoprenanzug (inkl.Handschuhe, Füsslinge, Haube)

Posten Brevet 1 FK (Aschi):
- Repetition/Festigung der theoretischen Inhalte SLRG-Brevet1 FK

Posten Hypothermie (Stefan):
- Erkennen der wichtigsten Hypothermie Symptome
- Schärfung des Sicherheitsbewusstseins (v.a. im Winter)

Übungsablauf:

Inhalt und Ablaufschritte der Übung. Ev. Aufgaben der Übungsteilnehmer.

3 Gruppen / 3 Posten à 30min

Posten Wasser (Beat)
- Passenden Neopren aussuchen (Nr. merken !)
- Absolvierung der Rettungs-, und Transportgriffe (S.20/21 SLRG) auf der Länge zwischen den zwei Badeleitern (je 1 Strecke pro TN)
- Absolvierung der Befreiungsgriffe (S.15-19 SLRG)
- Ziel: mind. 5 min im Wasser !

Posten Brevet 1 FK (Aschi)
Lehrgespräch: FK SLRG Brevet (theoretische Grundlagen)

Posten Hypothermie (Stefan)
Vortrag

Erkenntnisse:

Was muss verbessert werden? Was war unerwartet, überraschend?
Die Liste (Tauchanzüge) konnte aktualisiert werden. Seeretter/innen mit privaten Anzügen, müssen diese an Pikett / Einsätzen auch zur Verfügung haben (Lagerung im Spint) Es kann nicht genug darauf hingewiesen werden, dass bei Wassertemperaturen < 15°C (im eigenen Interesse) auf beiden Schiffen (Seraina ausserhalb der Kabine) die Schwimmweste getragen werden sollte.

Bemerkungen, Weiteres:

Im Anschluss an die Übung wurde von der Mannschaftkasse ein Fondue offeriert.

EINSATZÜBUNG 21./22./23.FEB 2011

Anwesend: (markieren / schattieren, weitere Teilnehmer in leere Felder, Übungsleiter mit *, entschuldigte Abwesende mit „E“ ergänzen)

UA	UB	BJ	CC	SE*	RF	BG*	YM	MM	RM
AR	US	BS/E	JT/E	LV	ME/E				

Übungsbeginn (Zeit): 19.30 **Übungsende**: 21.30

Übungsthema / Titel:

Suchen & Bergen eines vermissten Ruderes (unterkühlt)

Lernziel:

Welches Verhalten / Wissen / Können ist das Ziel der Übung?

1) geordnete Kommunikation & Koordination zwischen Einsatzleiter, Schiffsführer, Navigator und Froschmann
2) Abfahren eines geordneten Suchmusters unter Radar
3) Bergung / Reanimation eines unterkühlten Opfers

Übungsablauf:

Inhalt und Ablaufschritte der Übung. Ev. Aufgaben der Übungsteilnehmer.

Alarmmeldung Kapo:
vermisster Ruderer im Raum Wädenswil – Horgen
Suchauftrag an SRD, Fährlinie bis ZSG Schiffsteg Halbinsel Au

Nach Alarmeingang selbständiges Organisieren & Arbeiten der Übungscrew.

Abfahren eines reproduzierbaren Suchmusters

Aufnahme des Rettlings, med. Erstbeurteilung und Aufnahme der Reanimation.

Wahl eines geeigneten Übergabepunktes an den Rettungsdienst

Bilanzierung:

Folgende Punkte wurden von der Übungsleitung beurteilt

1. Konsequente Einhaltung der übergeordneten Sicherheit
2. Festlegung des Einsatzleiters (1)
3. Festlegung der weiteren Chargen Schiffsführer (2), Navigator (3), Froschmann (4)
4. Abfahren eines reproduzierbaren Suchmusters
5. schonende Bergung / REA des unterkühlten, leblosen Ruderers
6. Aufbieten des Rettungsdienstes an eine geeignete Übergabestelle

Erkenntnisse:

Was muss verbessert werden? Was war unerwartet, überraschend?

1) Vor / während dem Auslaufen ein Froschmann bestimmen und ausrüsten

2) Klare Rollenverteilung / Aufgabenzuweisung

3) Die Sicht-, & Windbedingungen bestimmen das Suchmuster sowie die Fahrgeschwindigkeit (Querab-, oder Längs)

4) Ausguck / Scheinwerfer mit fixer Blickrichtung (kein Schwenken des Suchscheinwerfers)

5) Kommunikation zwischen den einzelnen Positionen sicherstellen (ggf. mit Funk ausrüsten)

6) Nach Bergung des Opfers sofortige Beurteilung und Einleitung der nötigen erste Hilfe Massnahmen

7) Meldung an Kapo, dass der Vermisste gefunden wurde, und der Trsp. zum Übergabepunkt unter REA erfolgt. Aufbieten des Rettungsdienstes via Kapo.

8) Bei der Reanimation liegt das Schwergewicht auf einer qualitativ hochstehende Thoraxkompression (100/min. – tief & fest – vollständige Entlastung)

Bemerkungen, Weiteres:

Besten Dank an alle Beteiligten – ein besonderer Dank geht an die Kapo !

EINSATZÜBUNG 04./05./06.APRIL 2011

Anwesend: (markieren / schattieren, weitere Teilnehmer in leere Felder, Übungsleiter mit *, entschuldigte Abwesende mit „E“ ergänzen)

UA	UB	BJ	CC	ME/E	SE	RF	BG	AH/E	YM
MM/E	RM*	AR	BS/E	US	JT	LV/E			

Übungsbeginn (Zeit): 19.00 **Übungsende**: 21.30

Übungsthema / Titel: **Fahrparcour mit Seraina und Twister**

Lernziel: Welches Verhalten / Wissen / Können ist das Ziel der Übung ?

1) Trainieren & Perfektionieren der Manövrierfertigkeiten mit beiden Booten

2) Erkennen der eigenen Grenzen und Übungspotentiale

Übungsablaf: Inhalt und Ablaufschritte der Übung. / ev. Aufgaben der Übungsteilnehmer

Abfahren des Übungsparcour in zwei Gruppen (Seraina / Twister)

Übung A: Slalomfahren vor-, und rückwärts

Übung B: Verharren am Havaristen über 5min. (Bug-/Heckwärts) -> Toleranz 50cm

Übung C: Boxenmanöver (Alternativübung)

Übung D: MOB (max 60sek. bis Rettling an Bord)

Bilanzierung:

Folgende Punkte wurden von der Übungsleitung beurteilt
An dieser Übung erfolgte keine unmittelbare Beurteilung. Es soll jedem Seeretter/in die Möglichkeit geboten werden, schwierige Manöver zu fahren und dabei (in einer Selbstreflexion) die eigenen Fähigkeiten und Defizite selber beurteilen zu können. Bei gravierenden Defiziten wird, im Anschluss an die Übung, das Gespräch mit dem/den Betroffenen gesucht und ggf. weiteren Schritte (Fahrstunden) geplant.

Erkenntnisse:

Was muss verbessert werden? Was war unerwartet, überraschend?
1) Das Rückwärtsfahren mit der Seraina über eine längere Strecke ist m korrigiert werden ! 2) beim Verharren am Havaristen ist die Windrichtung „match-entscheidend“ und mit ein zu berechnen. 3) Das MOB-Manöver muss zügig und kontrolliert gefahren werden. Der Spagat zwischen „schnell“ und „genau“ (im ersten Anlauf !) ist sorgfältig gegeneinander abzuwägen. Das Manöver sollte innert 60sek. abgeschlossen sein !

Bemerkungen, Weiteres:

Besten Dank an alle Beteiligten

EINSATZÜBUNG 17./18. MAI 2011

Anwesend: (markieren / schattieren, weitere Teilnehmer in leere Felder, Übungsleiter mit *, entschuldigte Abwesende mit „E“ ergänzen)

UA	UB/E	BJ	CC	ME	SE	RF	BG	AH	YM
MM/E	RM*	AR	BS	US	JT	LV			

Übungsbeginn (Zeit): 19.00 **Übungsende**: 21.30

Übungsthema / Titel:

Boots-, Wasserübung

Lernziel:

Welches Verhalten / Wissen / Können ist das Ziel der Übung ?

1) Grundlagen-Bedienung des neuen Radar-/Plotters
2) Grundlagen-Training Rettungsbrett im Wasser
3) Anwendung (Selbstlernposten) der Twister-Pumpe (Honda)

Übungsablauf:

Inhalt und Ablaufschritte der Übung. / ev. Aufgaben der Übungsteilnehmer

Aufteilen in 3 Gruppen

Übung A: Radarbedienung (Anlernstufe)

Übung B: Handling des neuen Rettungsbrettes im Wasser (Anlernstufe)

Übung C: Honda Motorspritze (Festigungsstufe)

Bilanzierung:

Folgende Punkte wurden von der Übungsleitung beurteilt
An dieser Übung erfolgte keine unmittelbare Beurteilung. Radar-, und Rettungsbrett wurden auf Anlernstufe instruiert, die Honda Motorspritze im Eigenstudium und -verantwortung (Festigungsstufe) repetiert.

Erkenntnisse:

Was muss verbessert werden? Was war unerwartet, überraschend?
1) Die Bedienung des neuen Radar/Plotters ist intuitiv und weitaus einfacher im Handling als das alte Gerät. Einzig die Echos auf dem Radar sind noch gewöhnungsbedürftig und müssen vom Hersteller noch besser justiert werden. Für eine detailliertere Bedienung liegt im Aufenthaltsraum ein Manual zur Ansicht / Studium auf. Alle Seeretter/innen sind aufgefordert, während der Pikett-Tage das Gerät intensiv zu nutzen und auszuprobieren. 2) Die Bergung aus dem Wasser geht mit dem neuen Rettungsbrett (starker Auftrieb) wesentlich schneller und sicherer, als dies mit der bisherigen Variante (nicht schwimmende Schaufeltrage) der Fall war. Obwohl das Handling (Brett/Fixationsspinne) sehr einfach ist, soll dennoch während den Pikett-Tagen die Anwendung im Wasser im Anfangsstadium regelmässig trainiert werden. Der Schultergurt der Fixationsspinne wird noch entsprechend beschriftet. 3) Die Honda-Motorspritze ist sehr einfach im Handling. Schalter auf ON, Benzinhahn öffnen, Joke öffnen (Schieber) und Gas auf Startstellung. Leider startete das Aggregat sehr schlecht und stellte im kalten Zustand immer wieder ab. Das Gerät wird in die Revision (Service) gegeben.

Bemerkungen, Weiteres:

Besten Dank an alle Beteiligten

EINSATZÜBUNG 06. JULI 2011

Anwesend: (markieren / schattieren, weitere Teilnehmer in leere Felder, Übungsleiter mit *, entschuldigte Abwesende mit „E“ ergänzen)

UA / E	UB / E	JB	CC	ME	SE	RF	BG*	AH	YM
MM	RM	AR	BS	US	JT	LV			

Übungsbeginn (Zeit): 19.00 **Übungsende**: 22.00

Übungsthema / Titel: **Kombinierte Schwimm- & Bootsübung**

Lernziel:

Welches Verhalten / Wissen / Können ist das Ziel der Übung ?

1) Aufstellen der kleinen Ölsperre der Kapo (Anlernstufe)
2) Hafenmanöver mit Seraina (Anwendung)
3) SLRG Griffe & Techniken (Anwendung)

Übungsablauf:

Inhalt und Ablaufschritte der Übung. / ev. Aufgaben der Übungsteilnehmer

Ölsperre:
Positionierung der Ölsperre-Elemente mit der Landverankerung, Bojensteine / Demonstration der verschiedenen Saugflies

Seraina:
Fahren bekannter wie auch neuer Manöver mit Schwerpunkt „Ausnützung der doppel-Z-Anlage“ (mit Fahrlehrer Benni Winiger)

SLRG:
Repetition der Standart-SLRG Rettungsgriffe inkl. Suche und Bergung eines auf dem Grund (ca. 4-5m) liegenden Dummys. (mit Luzi Klemm SLRG Brevet II)

Bilanzierung:

Folgende Punkte wurden von der Übungsleitung beurteilt

Ölsperre:
Keine Bilanzierung -> Anlernstufe

Seraina:
Individuelles Feedback / Einzelgespräch bei Bedarf

SLRG:
Bilanzierung gem. Brevet 1 Vorgaben

Erkenntnisse:

Was muss verbessert werden? Was war unerwartet, überraschend?

Ölsperre:
Die Kapo hat 2 verschiedene Fabrikate, welche untereinander nicht kompatibel sind (zu erkennen am Firmenlogo)

Die einzelnen Elemente müssen richtig zusammen geschraubt werden (beachte dabei die Lage der Schwimmkörper / Gewichte), ansonsten „verwindet“ sich die Ölsperre

Zur Fixierung am Grund werden Bojensteine verwendet (genügend kurze Stroppen vorhalten) -> die alten Gewichtsstangen zum Anhängen haben sich im Einsatz nicht bewährt und werden von der Kapo nicht mehr verwendet

Seraina:
Beim Z-Antrieb ist die Arbeit mit Ruderlegen dem Reversieren (ausser bei der Tellerwende) meistens überlegen.

Anlegemanöver gelingen mit geringer Geschwindigkeit meistens besser (Ausnahme starker Wind).

Seitliches Ablegen vom Steg kann auch mit dem gegenseitigen Motor gut gelingen (Ruderlegen zum Steg -> Vorwärtsschub mit stegseitiger Maschine // Gegenruder mit Rückwärtsschub seeseitiger Maschine

SLRG:
Schwimmen bei Wellengang und Wind ist sehr anstrengend und kann zu einer schnellen Erschöpfung führen.

Die gelbe „Schlange“ ist eine gute Alternative zur uns bekannten Baywatch-Boje.

Bemerkungen, Weiteres:

Besten Dank an alle Beteiligten

ALARMÜBUNG 11.AUG.2011

Anwesend: (markieren / schattieren, weitere Teilnehmer in leere Felder, Übungsleiter mit *, entschuldigte Abwesende mit „E“ ergänzen)

UA	UB	BJ	CC	ME*	SE	RF	BG	AH	YM
MM	RM	AR	BS	US	JT	LV			

Übungsbeginn (Zeit): 19.00 **Übungsende**: 21.30

Übungsthema / Titel: Alarm - verletzte Person auf Segelschiff

Lernziel:

Welches Verhalten / Wissen / Können ist das Ziel der Übung ?

1) Bergung und Erstbetreuung einer bewusstlosen Person aus einem Segelschiff
2) Klarierung eines aufgetakelten Segelbootes ohne Hilfe des Skippers
3) Abschleppen des Segelbootes in den relativ engen Hafen von Rüschlikon
4) Ggf. Koordination zwischen Seraina und Twister

Szenario:

Inhalt und Ablaufschritte der Übung. / ev. Aufgaben der Übungsteilnehmer

Auf dem Segelschiff „Mustang“ hat sich die Skipperin ernsthaft verletzt. Sie ist während einer heftigen Rollbewegung des Schiffes in die Kajüte gestürzt und hat sich dabei eine sehr schmerzhafte Beinverletzung zugezogen. Aufgrund der Schmerzen verliert die Skipperin immer wieder das Bewusstsein und ist nicht adäquat ansprechbar.

Der nicht-segelnde Partner ist mit dem unter Segel stehenden Boot sowie mit seiner schwer verletzten Partnerin völlig überfordert.

Die Kapo Patrouille ist bei einem grösseren Einsatz mit Personenschaden in Hombrechtikon blockiert.

Übungsablauf:

Chronologie	
19:40	Alarmauslösung des Ehemanns über die Notrufnummer 118
19:41	Konferenzgespräch RAZ -> SRD Horgen
19:43	Pagerauslösung SRD Horgen
19:50	Seraina meldet sich bei der Kapo -> läuft aus
19:55	Ankunft Seraina beim Havaristen Beginn der Pat.Beurteilung / Segelbergung
20:15	Bergung abgeschlossen Rückfahrt mit Pat zur Kapo 1 Seeretter bleibt auf dem Segelboot, klariert die Segel und organisiert Rücktransport in den Heimathafen (Motor startet nicht)
20:20	Auslaufen Twister
20:25	Ankunft Twister beim Havaristen da der Aussenborder nicht gestartet werden kann, wird das Segelboot mit dem Twister längseits nach Rüschlikon in den gewünschten Hafen abgeschleppt
20:25	Übergabe der Pat. bei der Kapo an den Rettungsdienst Spital See
20:45	Übungsabbruch Übungsbesprechung im Hafen Rüschlikon

Bilanzierung:

Folgende Punkte wurden von der Übungsleitung beurteilt	
ME:	- Koordination beim Ein-, und Ausrücken
SE:	- Patientenbeurteilung / Bergung / Übergabe
BG:	- Anfahrt, Kommunikation mit Kapo
D.Seger (Wapo)	- Handling Segelboot

Erkenntnisse:

Was muss verbessert werden? Was war unerwartet, überraschend?

1) Vorsicht beim Anrücken, genug früh vom Gas !
   Die Seraina verursacht eine deftig nachrollende See, welche den Havaristen unnötig arg durchschaukelt

2) Genügend Fendern und v.a. über die gesamte Schiffslänge !
   Wir verfügen über 3 Lang-, sowie 2 Kurzfender. Bitte damit die gesamte Schiffslänge <u>vor</u> dem „Andocken“ gut abfendern !

3) Die Segel so schnell wie möglich bergen -> ansonsten das Boot immer wieder Fahrt aufnehmen kann und vom Grossbaum eine latente Gefahr für alle Beteiligten ausgeht !
   Es ist nicht einfach, v.a. für die nicht-Segler unter uns, die verschiedenen Systeme soweit zu kennen, damit eine rasche Segelbergung ohne unnötigen Schäden vollzogen werden kann.

4) Das Rettungsbrett hat sich als Bergungsmittel erneut bewährt !

5) Vorsicht vor verbindlichen Aussagen betreffend allfälligen (Bergungs)-Kosten (wurde vorbildlich gehandhabt!)

6) Ein (Aussenbord)-Motor der beim Auslaufen noch funktionierte, hat nicht viel mögliche Feherlquellen:
   - Benzinstand
   - Benzinhahnen / Entlüftungsschraube
   - Notabstellung
   - Batterie / Hauptschalter

7) Beim längs-Schleppen immer mind. eine Bremsspring setzen (besser Vor-, und Achterspring).
   Winschen sind für das längs-Schleppen keine geeigneten Fixationspunkte – sie sind nicht auf eine Querbelastung ausgelegt !
   Beim längs-Schleppen dürfen diese als zusätzlicher Kraftumlenkungspunkt genutzt (aber auch nie als alleinige Fixation einer Schleppleine) werden.
8) Funkkontakt zu jeder Zeit sicherstellen nie SRD Angehöriger ohne Funk auf Havaristen lassen.
9) Rettungswagen im Gebiet Thalwil an nach Thalwil aufbieten nicht zur Kapo (z.B. Farbsteig oder Bürger)

Bemerkungen, Weiteres:

Besten Dank an alle Beteiligten – ibs. natürlich Daniel Seger mit seiner Partnerin, welche uns für die Übung nebst ihrer wertvollen Zeit auch ihr Segelboot „Mustang“ zur Verfügung gestellt haben.
Ein weiterer Dank gebührt Eric Müller, Obmann SRD Meilen, welcher ebenfalls als Beobachter in seinem (für uns nicht bekannten) privaten Motorboot unserer Übung beiwohnte.
Last but not least allen Beteiligten uns Ausrückenden. Auch wenn das eine oder andere Sahnehäubchen angesprochen wurde (und dazu sind Übungen ja auch da), ihr habt eine sehr gute Arbeit geleistet!

ALARMÜBUNG „WERNER“ 20. OKTOBER 2011

Übungsbeginn (Zeit):	17:00	**Übungsende**:	21:00

Übungsthema / Titel:	**Alarmübung – Havarie eines Fahrgastschiffes**
Beteiligte Organisationen:	- Kapo (Seepolizei) Oberrieden - SRD Horgen, Wädenswil, Meilen - Stützpunktfeuerwehr Horgen (TLF mit 6 Mann - Atemschutz & Licht) - Rettungsdienst Seespital (Team 503 mit 2 RS und NA) - HFRB Zürich (3 RTW mit 7 RS i.A.) - KIBAG mit MS „Werner“
Übergeordnetes Lernziel:	1) Es werden nur die wirklich zeitkritischen Personen von Schiff zu Schiff abgeborgen. Ziel ist es, möglichst wenige Patienten dem Risiko des Abbergens auszusetzen. Es ist wichtig, dass sich in den Köpfen der Seeretter das Szenario „alle müssen runter vom Schiff“, nicht festsetzen kann! 2) Die Kapo ist nicht zwingend Anlaufstelle für Patienten und Havaristen! Es soll und muss bei jedem Einsatz die geeignete Übergabestelle, v.a. an den Rettungsdienst, eruiert werden. Ein Fahrgastschiff kann z.B. wesentlich effizienter an einem ZSG Schiffsteg (Rampe) evakuiert werden!

Lernziel:

Welches Verhalten / Wissen / Können ist das Ziel der Übung?

1) Arbeiten im grösseren Verbund (insbesondere die Kommunikation untereinander
2) erste Hilfe Massnahmen durch Kapo & SRD
3) Koordiniertes Abbergen der schwer Verletzten (Pre-Triage auf der MS Werner durch RD !)
4) Absuchen des Maschinenraumes und Bergung des Maschinisten unter Atemschutz (FW)
5) Abschleppen des Ledi-Schiffes zum ZSG Steg in Horgen
6) Sanitäts-Chaos-Phase möglichst optimal bewältigen (RD Spital See mit HFRB)

Szenario:

Das Ledischiff Höfe ist mit einer Partygesellschaft von Bäch nach Zürich unterwegs. Auf Höhe Horgen fällt infolge Bruch eines Hydraulikschlauches das Ruder aus. Durch umher spritzendes Öl entsteht ein Motorenbrand, welcher durch die Besatzung mit Handfeuerlöschern erfolgreich gelöscht werden konnte.

Das Schiff treibt nun ohne Motor & Ruderanlage, mit verrauchtem Maschinenraum, manövrierunfähig auf dem See vor Horgen.

An Bord befinden sich rund 30 Personen -> es entsteht eine Panikreaktion und zwei Personen springen dabei über Bord, rund ein Drittel aller Personen wird leicht verletzt.

Der Schiffsführer erleidet bei der Brandbekämpfung eine milde Rauchgasintox mit Verbrennungen an beiden Armen - der Maschinist wird seit der Löschaktion vermisst und vom Schiffsführer im völlig verrauchten Maschinenraum vermutet.

Übungsablauf:

In zeitchronologischer Reihenfolge:	
17:27	SRD Horgen meldet Einsatzbereitschaft und bekommt den Auftrag, den Atemschutz der FW Horgen beim Bootshaus aufzunehmen
17:28	SRD Wädenswil wird zum ZSG Steg Horgen beordert (Aufnahme RD-Equipe)
17:31	Transport der FW-Equipe mit SRD Horgen zum Havarist
17:35	Kata-Element HFRB trift beim ZSG Steg ein – Richten die Patientensammelstelle ein
17:36	Feuerwehr mit Atemschutztrupp vor Ort auf dem Havaristen Beginnen mit Absuch-, und Lüftereinsatz
17:39	Übergabe der zwei aus dem Wasser geborgenen Personen an den SRD Horgen
17:43	Pretriage Team (2 Rettungssanitäter i.A. / 1 Notarzt) treffen beim Havaristen ein
17:58	Feuerwehr hat den vermissten Matrosen aus dem Maschinen raum geborgen
18:04	Abtransport 3 schwerverletzter Patienten durch SRD Horgen
18:06	Abtransport 2 schwerverletzter Patienten durch SRD Wädenswil
18:20	Abtransport 2 schwerverletzter Patienten durch SRD Horgen
18:26	Vorbereitung des Abschlepp-Manövers
18:32	Abschleppmanöver beginnt: Zugschiffe: SRD Meilen, Wädenswil, Kapo Patrouillenboot
18:39	SRD Horgen beginnt Einsatz als Bremsschiff
19:04	Havarist am ZSG Steg vertäut
19:06	Beginn der Evakuation der verbleibenden Patienten Rettungsdienstliche Beurteilung in der Patientensammelstelle
19:14	alle Patienten sind in der Patientensammelstelle
19:14	Übungsabbruch

Bilanzierung:

Die Übungsleitung setzte folgende Übungsinspektoren ein:	
S.E. (SRD Horgen):	Gesamt Übungsleiter
C.S. (Kapo):	Abschleppen Seite Havarist, Einsatzdisziplin
B.G. (SRD Horgen):	Kommunikation, Abschleppmanöver Seite SRD
L.K (SRD Wädi):	Zeitprotokoll
E.M (SRD Meilen):	Fahrmanöver rund um den Havaristen Bergung der Opfer aus dem Wasser
W.S. (Kibag):	Sicherheit an Deck der MS Werner, Erste-Hilfe-Massnahmen
J.H (FW)	Feuerwehreinsatz
U.N (HFRB):	Pretriage auf dem Havaristen
M.N (RD)	Zusammenarbeit HFRB / Rettungsdienst
A.B / S.S (HFRB)	Patientensammelstelle
H.S / B.L / P.S	Eindrücke aus der Sicht von unseren Figuranten

Erkenntnisse I:

Alle Übungsinspektoren sind sich einig, dass generell **sehr gut, routiniert und sicher gearbeitet wurde**. Alles in allem kann und wird allen beteiligten Organisationen ein **sehr gutes Zeugnis** ausgestellt.

Folgende Punkte wollen die Übungsinspektoren den Organisationen, mit der Chance zur weiteren Optimierung und Entwicklung, mit auf den Weg geben.

Erkenntnisse II:

Was muss verbessert werden? Was war unerwartet, überraschend?

J.H:
Die Aufnahme der Feuerwehr durch den SRD im Bootshaus Horgen, lief reibungslos ab.
Anmerkung S.E: Dies jedoch, wie sich später rausstellte, rein zufällig!

- ➔ Es gibt keine vordefinierte Variante, wo die Feuerwehr Horgen im Ereignisfall den Treffpunkt mit dem Seerettungsdienst hat. Es gibt lediglich ein Konzept mit der Fähre (betrifft aber den SRD nicht).
- ➔ Es muss also im Ereignisfall von der aufbietenden Stelle klar definiert werden, wer und wo die entsprechende Feuerwehr auf dem Seeweg transportieren wird UND den entsprechenden SRD diesbezüglich informieren.

Erkenntnisse II: Fortsetzung

B.G:

Kommunikation:
Teils schwierige Kommunikation aufgrund verschiedener Funksysteme:
- SRD (Analog)
- FW (Analog) / FW Führung (Analog und Digital)
- Kapo (Analog und Digital)
- RD (Digital)

➔ Kein gemeinsamer K-Kanal mehr !
➔ SRD's: darauf achten, dass Funkgerät nie ausser Hörweite! Ggf. Handfunkgeräte einsetzen!
➔ Generell herrschte eine sehr gute Funkdisziplin

***Schleppmanöver*:**
➔ Abschleppmanöver so grosser Schiffe gehört nicht zum Daily-Business der SRD's
➔ Kommunikation zwischen den einzelnen Schiffen gewährleisten (ibs. zwischen Brems-, und Schleppschiff)
➔ Die Schleppleine muss dem Havaristen entsprechend (Tonnage) gewählt werden
➔ Keine Personen im Gefahrenbereich der Schlepptaue
➔ Vor kritischen Bremsmanövern (Anlegen an den Steg), ggf. das Bremsschiff drehen um max. Zug(=Brems)kraft zur Verfügung zu haben

Anlegemanöver:
➔ Für das Anlegemanöver (belegen) muss zwingend Fachpersonal an den neuralgischen Stellen zur Verfügung stehen (Havarist <u>und</u> Anlegesteg).
➔ Es darf auf keinen Fall ein Belegtau in „nautische Laienhände" gegeben werden (massive Verletzungsgefahr). Es standen zu diesem Zeitpunkt noch Seeretter (sowohl in Meilen wie auch in Wädenswil) in den Bootshäusern auf stand-by

M.N:
➔ Standortwahl der Patientensammelstelle retrospektiv richtig, trotz etwas langer Patientenwege Steg -> Sammelstelle
➔ Kommunikation Kapo EL <-> Rettungsdienst funktionierte ohne Probleme (via Polycom)
➔ Licht für die Patientensammelstelle wurde von der FW direkt mitgeführt. Ohne Licht wäre es am Schluss der Übung schwierig geworden
➔ Es wurde am Anfang den nicht-verletzten Patienten keine PLS umgehängt -> war schwierig und zeitaufwendig, die unverletzten Personen in der Sammelstelle nachträglich zu registrieren

Erkenntnisse II: Fortsetzung

Von allen Seiten kam ein sehr ähnliches Feedback:

H.S / B.L / P.S:

- ➔ Es wurde zu wenig bis gar nicht auf die einzelnen verletzten Personen eingegangen (keine Befragung, Diagnosestellung)
- ➔ Es wurden keine erste-Hilfe Massnahmen durchgeführt
- ➔ Es waren, gemessen an der Anzahl Patienten, zu wenig vom Rettungsdienst auf dem Schiff
- ➔ Die zwei im Wasser treibenden Personen wurden zwar sehr schnell geborgen, mussten dann aber ohne Kälteschutz (Wolldecken, etc.) relativ lange auf den Trsp. warten
- ➔ Keine adäquate Behandlung des bewusstlosen Matrosen

Diese Voten sind nicht wortlos verhallt und wurden mit der HFRB per Video-Analyse nachbesprochen. Obwohl die Pre-Triage richtig ablief *(siehe Bemerkung Übungsleitung [1])*, wurde dies den Passagieren nicht mitgeteilt. Dies führte (wie auch in der Realität) zu Unverständnis.

[1] Anmerkung der Übungsleitung:
Während der Pre-Triage wird nur eine Sichtung betreffend lebensbedrohlichen Verletzungen vollzogen. Dies Anhand weniger Parameter wie:

- Ansprechbarkeit
- Herzfrequenz
- Atemfrequenz
- Vorhandensein von unstillbaren Blutungen

Es dürfen und sollen in dieser ersten Phase KEINE Patienten-Behandlungen vorgenommen werden. Erst wenn die Pre-Triage abgeschlossen wurde (ALLE beteiligten Personen wurden gesichtet und haben ein PLS um den Hals hängend), beginnt die der Patientensammelstelle vorgelagerte Behandlung der am kritisch (lebensbedrohlich) verletzten Personen. Die eigentliche Behandlung beginnt erst in der Patientensammelstelle. Bei einem med. Grossereignis kann und soll keine Individualmedizin, wie wir uns das vom Einzelereignis gewohnt sind, stattfinden.

W.S:

- ➔ Die Passagiere wurden relativ spät in die Bugsektion des Schiffes dirigiert - somit waren viele relativ lange dem Rauch ausgesetzt.
- ➔ Das Anziehen der Rettungswesten wurde zwar angeordnet, konnte aber aus Personalproblemen nicht konsequent durchgesetzt werden. Es dauerte sehr lange, bis alle Passagiere die Rettungsweste schliesslich angezogen hatten. (mögliche Lösung, evtl. ruhige Passagiere dazu anleiten den anderen beim Anziehen der Vesten zu helfen)
- ➔ Idealerweise hätte eine zweiter Leiter angefordert werden können (v.a eine, welche besser für die Rettung geeignet gewesen wäre)

Erkenntniss II Fortsetzung:

W.S:

- ➔
- ➔ Die Passagiere froren alle sehr stark. Es hätten Decken für die an Bord verbleibenden Passagiere angefordert werden können
- ➔ Es erfolgten während des Einsatzes keine Kontrollfahrten mehr um das Ledischiff herum und somit erfolgte keine Kontrolle mehr, ob ggf. weitere Passagiere ins Wasser gesprungenen / gefallen sind.
- ➔ Das Abschleppen war relativ schlecht koordiniert. So waren z.B. nie alles Schleppleinen unter gleichmäsigem Zug. Eine Schleppaktion in dieser Grössenordnung sollte zentral und von einer Stelle aus koordiniert werden (ggf. auch mittels Handzeichen arbeiten)
- ➔ Die Belegleinen für das Vertäuen am Steg müssen zwingend vor der Landung vorbereitet werden. Es wurden ungeeignete, zu kurze und v.a. zu dünne Leinen verwendet.
- ➔ Als Alternative zum Schleppen über den Bug, könnte ein Sandwich (Schlepper-Havarist-Schlepper) in Erwägung gezogen werden. Bessere Steuerung der Zug-, und Bremskräfte
- ➔ Für das Landungsmanöver fehlten Seeretter auf dem Havaristen wie auch an Land – Die Belegleinen wurden von Passagieren belegt!
- ➔ Ebenfalls fehlten Seeretter für die Betreuung der noch auf dem Havaristen verbleibenden Patienten. Es erfolgte zu keinem Zeitpunkt eine Nachalarmierung, der noch in den Bootshäusern wartenden Seeretter

Schlusswort:

Bleibt mir zum Schluss, euch allen nochmals meinen herzlichsten Dank auszusprechen. Es war eine sehr lehrreiche und spannende Übung. Ohne die vielen engagierten Helfer, Mitdenker und v.a. der zahlreichen und ausharrenden Figuranten, wäre eine Übung in dieser Grössenordnung nicht möglich gewesen! *Stefan Eschenmoser*

ALARMÜBUNG 30.DEZ.2011

Anwesend: (markieren / schattieren, weitere Teilnehmer in leere Felder, Übungsleiter mit *, entschuldigte Abwesende mit „E“ ergänzen)

UA	BJ	CC	DD	ME	SE	RF	PF	SF	DF
BG	SG	YM	RM	AR	SR	US	BS	JT	LV

Übungsbeginn (Zeit): 09:30 **Übungsende**: 13:30

Übungsthema / Titel: **Alarmübung**

Lernziel:

Welches Verhalten / Wissen / Können ist das Ziel der Übung ?

1) ruhiges, koordiniertes und überlegtes Ausrücken
2) Finden und behelfsmässiges Abdichten der Leckage
3) sicheres Abpump, Berge-, und Abschlepp-Manöver (unter Leckage kontrolle)

Übungsablauf:

Inhalt und Ablaufschritte der Übung. / ev. Aufgaben der Übungsteilnehmer

Wetter:
Heiter bis bedeckt, Wind SW 3 Bft (Böen 4), geringer Seegang

Alarmauslösung:
Via Pageralarmierung um 09:27

Information und Ausrücken:
Nach dem Ausrüsten folgte das Briefing im Kommandoraum. Es wurden die Chargen wie folgt verteilt:

Auf Twister:
- Einsatzleiter (Stefan Eschenmoser)
- Taucher (Dario D’Ercole und Lars Voss)

Auf Seraina:
- Schiffsführer (Jochen Tangemann)
- Funk / Navigation (Rolf Messerli)
- Urs Aschmann, Jürg Bauer, Barbara Streuli

Zusätzliches Material: kleine Schmutzwasserpumpe auf Twister

Finden und Abdichten der Leckage:
Der Havarist wurde am Ufer des Bojenfeldes Rietli rasch lokalisiert. Schon von Weitem war die deutliche Schlagseite zu erkennen und somit die Vermutung, dass das Segelboot leck geschlagen sein könnte.

Mit dem Twister wurden die zwei Taucher zur Begutachtung der Situation abgesetzt. Dario bestätigte den Wassereinbruch und konnte nach einigem Suchen das Loch im Stahlrumpf auf der backbordigen Bugseite, unter der Wasserlinie, lokalisieren.

Das Schanzkleid wurde beordert und Barbara wurde mit dem Material auf den Havaristen abgesetzt. Mit Hilfe der zwei Taucher wurde das Schanzkleid angebracht. Parallel dazu wurde auf dem Twister die kleine Schmutzwasserpumpe (Honda) in Betrieb genommen -> diese versagte jedoch bereits beim Probelauf den Dienst (aufgrund eines techn. Problem). So wurde der Seraina-Mannschaft der Auftrag erteilt, den Generator sowie die elektr. Schmutzwasserpumpe bereit zu stellen.

Nach Anbringen des Schanzkleides wurde mit dem Auspumpen begonnen. Infolge der doch deutlich geringeren Saugleistung der Elektropumpe, nahm dies einige Zeit in Anspruch. Nach rund 10min. war jedoch klar festzustellen, dass die Saugleistung deutlich über dem immer noch einströmenden Wasser zu liegen kam.

Auf der Seraina wurde zur Sicherheit die grosse Lösch-, und Saugpumpe in Betrieb genommen, um den Havaristen ggf. auf See weiter auspumpen zu können.

Bergung und Abschleppen:
Mit dem Twister wurde nun der Havarist vom Ufer gezogen und zur ausserhalb des Bojenfeldes wartenden Seraina (unter Pumpbetrieb) geschleppt und längsseits zum Schlepp belegt. Das Schanzkleid erwies sich als derart dicht, dass die Pumpe für das weitere Abschleppmanöver gestoppt werden konnte.

Der Havarist (unser Übungsboot) wurde zurück an die Boje geschleppt und das Übungsleck wieder verschraubt.

Übungsende mit anschliessender Übungsbesprechung im Bootshaus.

Bilanzierung:

Folgende Punkte wurden von der Übungsleitung beurteilt

Ausrücken:
wie koordiniert erfolgt das Auslaufen

Schanzkleid:
Korrektes Anbringen / Dichtigkeit des Schanzkleides

Auspumpen -> Bergung:
Kann die Leckage soweit abgedichtet werden, das der Havarist sicher und unter genügender Pumpreserve, auch über eine weitere Strecke abgeschleppt werden kann

Erkenntnisse:

Was muss verbessert werden? Was war unerwartet, überraschend?

Ausrücken:
Obwohl wir uns für das Ausrücken genügend Zeit genommen haben (Briefing im Kommandoraum), so rückten dennoch nicht alle optimal ausgerüstet zum Einsatz aus. Fehlende Regenhosen, Handschuhe, zwei linke Neoprenhandschuhe, usw.

➔ Nehmt euch die Zeit (v.a. im Winter), euch richtig auszurüsten. Ein frierender Seeretter muss sehr schnell ausgewechselt werden und arbeitet nicht gleich effizient und sicher !

Schanzkleid:
Das richtige Anbringen des Schanzkleides entscheidet über Erfolg oder Misserfolg der Gesamtaktion. Nur wenn das Loch soweit abgedichtet werden kann, dass wir mehr Wasser rauskriegen als das nachfliesst, kann der Havarist abgeborgen und zum Auskranen geschleppt werden.

➔ Auch wenn es ein rechtes Stück Arbeit im kalten Wasser bedeutet, das Schanzkleid muss richtig platziert werden und ist bei Leckagen im Bugbereich meistens zu weit vorne positioniert!

Auspumpen:
Die Hondapumpe fiel erneut aus (geht jetzt def. in den Service!) und es musste mit dem Generator und der elektr. Pumpe gearbeitet werden, was sich jedoch als problemlos erwies.

➔ Vorsicht beim positionieren des Generators resp. den Stromkabel. Das ganze System ist nur bedingt „wasserdicht“ und der Auspuff am Generator wird extrem heiss!

Bergung:
Gelang reibungslos und mit dem Twister im zweiten Anlauf. Es wurde aber erneut klar, dass mit dem Twister keine grosse Zugleistung zur Verfügung steht!

➔ Als Alternative hätte mit einer langen Schleppleine von der ausserhalb wartenden Seraina gezogen werden müssen.

Abschleppen:
Das Abschleppen gelang ebenfalls tadellos. Wichtig und richtig angebracht waren die 4 Leinen (Bug-, Heckleine / Zug-, und Bremsspring)

Physische Grenzen:
Dario und Lars arbeiteten beide sehr lange im nur 5° kalten Wasser. Trotz neuer und gut isolierenden Neoprenanzüge, wurden beiden wie auch dem Einsatzleiter sehr bewusst, wie schnell und abrupt die physischen Grenzen erreicht werden. Ein frühzeitiges Auswechseln der Froschmänner hätte Lars das „Grenzerlebnis Kälteerschöpfung“ erspart. In gleichem Atemzug sei zu erwähnen, dass generell für jeden Taucher eine Aufsichtsperson abzustellen ist – v.a. wenn gleichzeitig mit Booten in der Nähe operiert wird.

Bemerkungen, Weiteres:

Besten Dank an alle Beteiligten – ihr habt unter widrigen Umständen einen sehr guten Job gemacht!