

BSU-Unfall- bericht: Selbst- steueranlagen

Die Bundesstelle für Seefahrtuntersuchung (BSU) hat sich einige Havarien angesehen, die sich unter Einsatz von Autopiloten zutragen. Die daraus gezogenen Lehren veröffentlichte das Amt in einem Unfallbericht.

Elektronische Autopiloten gehören mittlerweile zur Standardausrüstung auf Yachten. Es gibt sie in verschiedenen Ausführungen: Als externer Pinnen- oder Radiopilot oder als verdeckt montierter Einbaupilot für die unterschiedlichsten Ruderanlagen. Immer handelt es sich um komplexe Technik, die eine korrekte



Elektronische Selbststeueranlagen sollen das Leben an Bord einfacher machen. Man sollte sich jedoch nicht zu sehr auf sie verlassen.

Anwendung erfordert. Was geschieht, wenn der Mensch bei der Anwendung dieser Technik – oder auch die Technik selbst – versagt, das wurde kürzlich von der BSU in einem ausführlichen Unfallbericht behandelt. Dafür untersuchte die Bundesstelle fünf Unfälle auf See, bei denen Selbststeueranlagen im Einsatz waren. Ergebnis dieses Berichts waren die sogenannten „Lessons Learned“, in denen die BSU Ratschläge für den unfallfreien Einsatz von Steuerhilfen gibt.

Beim ersten der fünf untersuchten Fälle kollidierte eine elf Meter lange Motoryacht mit einer Kaimauer im Hamburger Hafen. Grund dafür war, dass der Bootsführer den Autopilot einschaltete, um einen Gegenstand vom Boden aufzuheben. Anschließend ließ sich der Autopilot jedoch nicht unmittelbar wieder deaktivieren, was zu der Kollision führte. Bei dem Aufprall wurden zwei Personen verletzt. Zudem entstand ein erheblicher Sachschaden an der Motoryacht.

Im zweiten Fall begab sich der Skipper einer 22 Meter langen Segelyacht unter Deck, nachdem er den Autopiloten eingeschaltet hatte. Sein Boot blieb daher in einer Kurve auf Kurs und stieß in der Folge mit einem in der Mitte des Nord-Ostsee-Kanals fahrenden Forschungs- und Vermessungsschiff zusammen. Dabei kam es bei beiden Schiffen zu hohen Sachschäden.

Der dritte Fall dreht sich um einen am Achterstag befestigten Bootshaken, der sich gelöst hatte. Um den Haken wieder zu befestigen, schaltete der Bootsführer des zehn Meter langen Segelboots auf Autopilot. Dieser änderte jedoch beim Passieren eines festliegenden Binnenschiffs von 85 Meter Länge plötzlich den Kurs um 90 Grad, so dass eine Kollision mit dem ursprünglich mehr als sechs Meter entfernten Schiff nicht mehr zu verhindern war. Die Folge waren geringere Sachschäden bei beiden Schiffen.

Im vierten der von der BSU untersuchten Fälle geht es um die Kollision eines 16 Meter langen Segelschiffs mit einem Dalben während der Durchfahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal. Der Bootsführer der Segelyacht hatte den Autopiloten aktiviert, um einige auf dem Vorschiff im Wind schlagende Leinen zu sichern. Der Autopilot jedoch änderte den Kurs abrupt nach Steuerbord, wodurch eine Kollision nicht mehr zu verhindern war. Durch den Unfall entstand ein Sachschaden an der Yacht.

Der letzte und tragischste Fall dreht sich um den Skipper einer 21 Meter langen Segelyacht, die mit Wind von Achtern auf der Ostsee unterwegs war. Der Skipper schaltete den Autopiloten an, um eine Cockpitscheibe zu reinigen. In Folge dessen kam es erst zu einer Kursänderung und dann zu einer Patenthalse. Der Skipper, der in diesem Moment auf dem Weg zurück zum Steuerstand war, wurde vom Großbaum getroffen und erlitt dabei tödliche Verletzungen.

Die Erkenntnisse, die die BSU daraus zieht, wurden im Untersuchungsbericht 248/21 auf der Webseite der Bundesstelle veröffentlicht. Zusammengefasst gibt die BSU die folgenden Empfehlungen für den Umgang mit Autopiloten:

- ◆ Bei Nutzung eines Autopiloten muss stets ein gehöriger Ausguck sichergestellt sein.
- ◆ Je begrenzter das Gewässer, desto schneller muss jemand für die Umstellung auf Handsteuerung zur Verfügung stehen.
- ◆ Nutzer von Au-

topiloten müssen die technischen Grenzen des Systems und die Bedeutung der am Autopiloten vorgenommenen Einstellungen kennen.

- ◆ Große Eisenmassen und Hochspannungsleitungen können beim Autopiloten ungewollte, heftige Kursänderungen hervorrufen.
- ◆ Das Steuerverhalten des Autopiloten muss mehrere Minuten lang überwacht werden, bevor in offenem Seeraum in Erwägung gezogen werden kann, das Steuer temporär zu verlassen.
- ◆ Auf Fahrzeugen unter Segeln können Autopiloten keine Gewähr dafür geben, dass ein Kursabfall vermieden wird.
- ◆ Auf Raumwindkursen sind Autopiloten nur mit äußerster Vorsicht und zusätzlicher Absicherung zu verwenden.

