

Dank aan Anders Eriksson, professioneel zeeman en non-stopwereldomzeiler; Lee Matthews, Yachtmaster-instructeur; en Jörgen Hansson, gezagvoerder en SAR-missiecoördinator bij het Zweedse JRCC.

Beginnelsen van EHBO: Dank aan Prof. MD Carl Wahlgren, MD PhD dr. Marie Olofsson en MD Pär Olofsson jr. voor hun medische en redactionele revisie. En dank aan Claes Tornberg en Ulla Lilja-Berg voor advies vanuit hun perspectief als oceaanzeilers.

Hollandia 2021

Tekst © 2021 Mike Westin

EHBO-tekst © 2021 Pär Olofsson MD & Nina Olofsson MD

Illustraties © 2021 Olle Landsell

Oorspronkelijke titel: *Seamanship 2.0*

Oorspronkelijke uitgever: Adlard Coles Nautical, an imprint of Bloomsbury Publishing Plc

Voor het Nederlandse taalgebied:

© 2021 Zeilen Magazine

© 2021 Uitgeverij Hollandia, Haarlem

(e-mail: info@gottmer.nl)

Uitgeverij Hollandia BV maakt deel uit van de Gottmer Uitgevers Groep BV

Vertaling: Anje Valk

Vormgeving: Mike Westin/Barbalander AB

Omslagontwerp en zetwerk: Studio Evers Haarlem BV

ISBN 978 90 641 0749 8

NUR 484

Behoudens de in of krachtens de Auteurswet van 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of een andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

zeilen.nl

hollandia-boeken.nl

Neem contact op met de auteurs via e-mail:

skippers.handbook@gmail.com



ZEILEN VEILIGHEIDSGIDS

ALLES WAT JE
MOET WETEN OM
JEZELF TE REDDEN
OP HET WATER

VERTAALD EN BEWERKT DOOR ANJE VALK

Zeilen.



HOLLANDIA

LANDSELL

Inhoud



De auteurs	6
Hoe dit boek te gebruiken	7
Dit is veilig varen	8

Zeemanschap: de praktijk 12

Houd je bemanning betrokken	14
Reisvoorbereiding	16
Blijf aan boord	18
Blijven drijven	21
Krappe jachthavens	22
Bereid je voor op zwaar weer	30
Afmeren op mediterrane wijze	33
Een meerboei oppikken	34
Ankeren	36
Zwaarweer- en stormtactiek	42
Slepen	50

Problemen oplossen 54

Gaslekkage	55
Als een zeil scheurt	56
Een lijn in de schroef	60
Het anker zit vast	62
Motorproblemen	64
Brandstofproblemen	66
Elektraproblemen	68
Black-out	70

In nood 74

Man overboord	76
Brand aan boord	88
Lek en zinkend	94
Aan de grond lopen	100
Roerproblemen	104
Mast overboord	108
Redding per helikopter	114
Reddingboten	115
Het schip verlaten	116
Communicatie in nood	120

Elementaire EHBO 126

DRABC	127
Reanimatie	128
Acute ademhalingsproblemen	130
Bloedsomloop/shock	132
Wonden	134
Brandwonden	138
Breuken en verstuikingen	141
Hoofdletsel	146
Onderkoeling	147
Zeeziekte	148
Beten en steken	149
Acuut onwel worden	150
Acute buikpijn	152
De EHBO-doos	156
Radio Medische Dienst (RMD)	158

Register	159
----------	-----

De auteurs

Mike Westin

Mike was 10 jaar oud toen het zeilen hem te pakken kreeg, met wedstrijdzeilen in open boten. In zijn tienerjaren was hij zeeverkenner en bracht vele zomers door als zeilinstructeur, voordat hij als 16-jarige trainee op tallships meevoer. Niet lang daarna nam hij dienst bij de Royal Navy, waar hij anderhalf jaar lang diende. Op zijn 30ste begon hij aan zijn eerste lange oceaanreis die anderhalf jaar duurde, onder meer over de Stille Oceaan. Sinds 2006 is Mike vrijwilliger bij het reddingbootstation in zijn woonplaats en leidt hij ook reddingbootschippers op in het varen met snelle motorboten (35+ knopen). Zijn formele kwalificaties zijn onder (vele) andere Yachtmaster Offshore en scheepswerktuigkundige.

Op dit moment is Mike weer onderweg en werkt hij freelance, overal waar hij ten anker ligt en over een goede internetverbinding beschikt. Dit boek is grotendeels aan boord geschreven, in het Caribisch vaargebied rond de Bovenwindse Eilanden.



Olle Landsell

Als jongetje leende Olle een Optimistje, maar zeilen kon hij toen nog niet. Even later werd hij met z'n bootje door de wind hard tegen de stalen fundering van een nabijgelegen brug geblazen. Toen besepte hij: 'Zeilen is geweldig!' Dit was het begin van een levenslange passie.

Na een aantal jaren op de Oostzee en de Noordzee te hebben gevaren, meestal alleen, maakte Olle een solocruise naar de Cariben en terug in zijn 20-voets spitsgat kotterjachtje zonder motor. Zijn ervaringen op de Atlantische Oceaan beschreef hij in zijn bestseller *Inside the Head of a Solo Sailor*. Nu hij met pensioen is, schildert en illustreert hij met veel inspiratie terwijl hij rondzeilt in de prachtige Zweedse schereengebieden. Met een bachelor in zowel kunst als muziek werkte hij vele jaren als muzikant en als illustrator van boeken en tijdschriften.



Pär & Nina Olofsson

Pär en Nina zijn allebei gepensioneerd arts en specialist in algemene en vasculaire chirurgie en anesthesie/intensive care/pijnbestrijding, met meer dan 35 jaar ervaring op het gebied van spoedeisende hulp. Daarnaast vervullen ze academische functies als universitair hoofddocent aan het Karolinska Instituut in Stockholm.

Ze varen al meer dan 40 jaar samen en hebben met hun Hallberg-Rassy 36 *Osophine* een zes jaar lange zeilreis gemaakt naar het Caribisch gebied, rond de Middellandse Zee en door de Europese kanalen. De laatste 12 jaar geven Pär en Nina masterclasses in eerste hulp aan zeezeilers. Daarnaast zijn ze sinds 2010 reddingbootschipper en verantwoordelijk voor een reddingbootstation aan de Zweedse oostkust.



Hoe dit boek te gebruiken

Dit boek is zeker niet bedoeld als theoretisch leerboek voor een vaarbe-wijsexamen. Hoewel de voorgestelde methoden in dit boek ook in goed-gekeurde leerplannen voor zulke examens aan de orde komen, is een groot deel van de inhoud het resul-taat van jarenlange ervaring op zee als oceanzeiler, reddingbootbeman-ning/-schipper en medisch specia-list (in het hoofdstuk over EHBO). We hebben deze best practices zowel op basis van onze eigen gezamenlij-ke ervaring samengesteld als door te leren van andere doorgewinterde zeil-ers, beroepszeevarenden en redding-boatbemanningen. Dit boek is geba-seerd op het principe dat de schipper 100 procent verantwoordelijk is voor zijn bemanning en boot. Te veel boot-eigenaren proberen niet zelf hun probleem op te lossen, maar pakken liever de telefoon of schakelen hun EPIRB in om een beroep op iemand

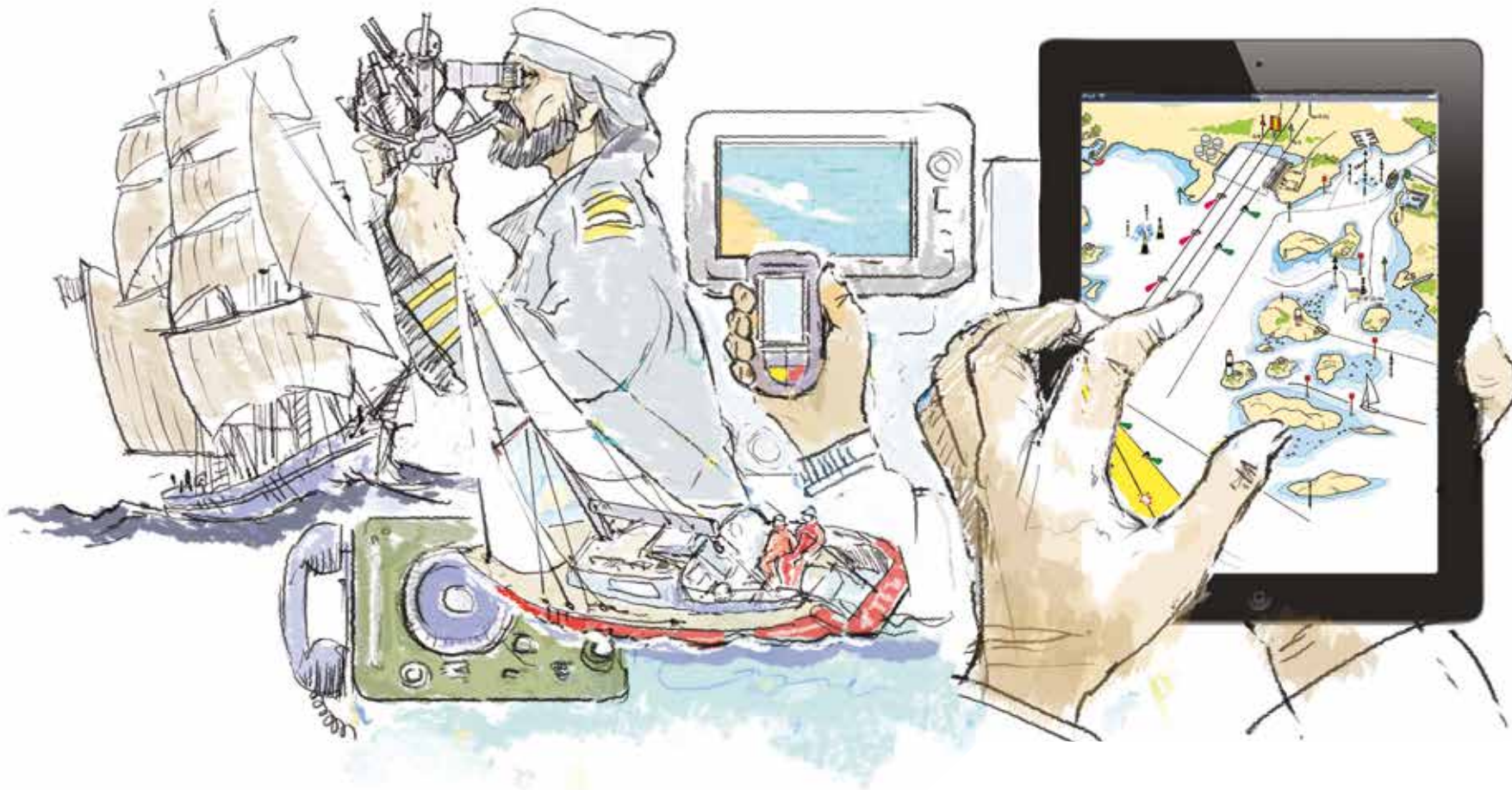
anders te doen, zelfs als dat midden op de oceaan is en er niet eens sprake is van levensgevaar.

Het gevolg is, dat al meermalen is voorgesteld om pleziervaarders te laten betalen voor reddingacties als de situatie niet levensbedreigend is – een voorstel dat in Nederland ertoe heeft geleid dat je zelf een hulp-verlener moet regelen in dergelijke situaties.

Wij willen booteigenaren inspireren om aan hun zeemanschap te werken, zodat ze in een noodsituatie in staat zijn zichzelf en ook anderen op het water te helpen.

Dus: neem op wat nuttig is. Leg wat minder nuttig is naast je neer. En voeg het jouwe toe.

De auteurs



Definitie van zeemanschap: weten wat je moet doen, weten hoe je het moet doen en weten wanneer je het moet doen

De laatste 20 jaar is er op het gebied van navigatie enorm veel veranderd. Maar vergeet de oude vaardigheden niet; ze kunnen altijd van pas komen bij onvoorziene voorvallen aan boord.

Dit is veilig varen

Als je relatief nieuw bent als schipper (of bemanning) zul je hopelijk veel hebben aan de inhoud van dit boek. Maar zelfs als je, zoals wij, al zo'n 30, 40 jaar een boot hebt, zul je nog steeds iets kunnen vinden waar je wat aan hebt. We raken immers nooit uitgeleerd.

Onze benadering is om je aan het denken te zetten over hoe je een noodsituatie kunt oplossen of vermijden. Zelfs als je alleen maar de methoden in het boek doorneemt en ze toepast op je eigen situatie, zal dat je beter voorbereid

maken voor als en wanneer er iets gebeurt. Stel dogma's ter discussie en durf 'out of the box' te denken!

We hopen van harte dat je nooit in nood komt, maar de statistieken tonen aan dat de kans groot is dat je vroeg of laat een keer in de problemen komt, groot of klein.

Je bemanning rekent op jou en je zeemanschap, voor hun veiligheid en die van de boot.

Op alles voorbereid

Het enige waar we vrij zeker van kunnen zijn, is dat een noodsituatie

niet precies zal gaan zoals in dit boek beschreven. Zoals het motto van de scouting luidt: wees altijd voorbereid. Blader af en toe door het boek en bedenk wat jij zou doen in zo'n situatie. Bijvoorbeeld:

- Iemand heeft de giek tegen zijn hoofd gekregen en is bewusteloos.
- Iemand is overboord gevallen.
- Er is brand in de kombuis of het motorcompartiment.
- Bedenk een goede strategie als voorbereiding op een storm.
- Manoeuvreeer in de jachthaven bij harde wind met behulp van springen in of uit je box.

Als je niet op het water kunt oefenen, oefen dan in gedachten.

Hoe omschrijf je zeemanschap? Volgens ons is goed zeemanschap alle kennis die je nodig hebt om een veilige en zekere schipper op zee te zijn. Het gaat om een uiterst breed gebied aan ervaring en kennis, die je je pas na vele jaren op zee eigen maakt, maar gelukkig kun je je zeemanschap ook sneller ontwikkelen!

Zeemanschap 2.0

Technologie evolueert voortdurend, maar dat maakt ons zeevarenden tegelijk kwetsbaarder in geval van uitvallende apparatuur. Vandaar ook de Nederlandse titel: in deze *Zeilen veiligheids*gids vind je alles wat je moet weten om jezelf te redden op het water, met of zonder hulp van technologie.





Neem elke gelegenheid te baat om jezelf en je bemanning te oefenen in het omgaan met alle situaties aan boord.

Elektronische kaarten en plotterprogramma's zijn geweldig, maar kunnen je kwetsbaar maken als (of wanneer) ze uitvallen.



Je zou het begrip 'zeemanschap' kunnen omschrijven als: weten wat je moet doen, hoe je het moet doen en wanneer je het moet doen. Hoewel veel taken aan boord veel eenvoudiger zijn geworden door bijvoorbeeld elektronische navigatie en satellietcommunicatie, is het nog steeds van cruciaal belang dat de basis-kennis op peil wordt gehouden en dat de bemanning van tijd tot tijd wordt bijgeschoold om deze kennis indien nodig te kunnen toepassen.

Ofwel: oefenen, oefenen, oefenen.

Leer van fouten

Als gebruiker van dit boek weet je vast en zeker al het nodige van varen en heb je misschien al ruime ervaring op zee. Dan slaan de statistieken waarschijnlijk niet op jou. Uit recente cijfers blijkt namelijk een toename van het aantal

noodoproepen. Dat is misschien te verklaren door de betere communicatiemogelijkheden, waarvoorheen mensen op zee gewoon zouden vergaan. Of met het feit dat onervaren schippers door de technologie verder durven te gaan dan vroeger. Gps maakt alles zo gemakkelijk!

Toch is en blijft de zee ontembaar en, anders dan veel dingen aan land, onbeheersbaar. En dat is juist de grote uitdaging – het komt meestal op jezelf aan. Een goede schipper is een beetje pessimistisch. Die zal altijd rekening houden met een worstcasescenario en een plan B maken, voor het geval plan A mislukt. Ervaring en planning helpennietaltijd, wantzelfsdemeest ervaren schippers maken soms fouten. Het belangrijkste is van je fouten te leren om ze hopelijk daarna niet nog een keer te maken.

Je mag je fout vergeten, maar je moet de les onthouden.

Digitale afhankelijkheid

Tegenwoordig werken we op bijna alle boten met digitale kaarten en zijn we bijna volledig afhankelijk van gps. Dit is niet per se een slechte zaak; wij willen niet beweren dat in de goeie oude tijd alles beter was. Vroeger moest je buiten zicht van de kust met een sextant kunnen omgaan, zonshoogte kunnen nemen en geavanceerde wiskunde kunnen toepassen. Als het bewolkt was en er geen zon te zien was, moest je je positie maar gokken door op gegist bestek te varen.

Varen is nu min of meer kinderspel. Maar het kan een stuk minder leuk worden als die kaartplotter waar je zo afhankelijk van bent, opeens op zwart gaat. Het ene moment weet je nog precies waar je bent en het volgende moment word je teruggeworpen in de 20ste eeuw, zonder technologie om je te helpen. In het ergste geval heb je geen idee meer van je positie. Jaarlijks moeten meerdere boten in deze situatie door een reddingboot naar de dichtstbijzijnde haven worden geholpen.

Om dit te voorkomen hebben veel booteigenaren goede routines ontwikkeld. Ze gebruiken meerdere kaartbronnen en werken hun kaarten regelmatig bij, of die nu elektronisch zijn of op papier.

Een ander gevaar van digitale apparatuur zijn ongelukken als gevolg van gps-gebruik. Die komen nu regelmatig voor, doordat men soms meer naar het scherm kijkt dan rondom de boot! Vergeet dus niet om af en toe van het scherm op te kijken.



Weet wanneer je om hulp moet roepen. Schat je noodsituatie goed in en als je denkt dat je hulp nodig hebt, vraag er dan om. Je kunt je oproep later altijd nog intrekken.

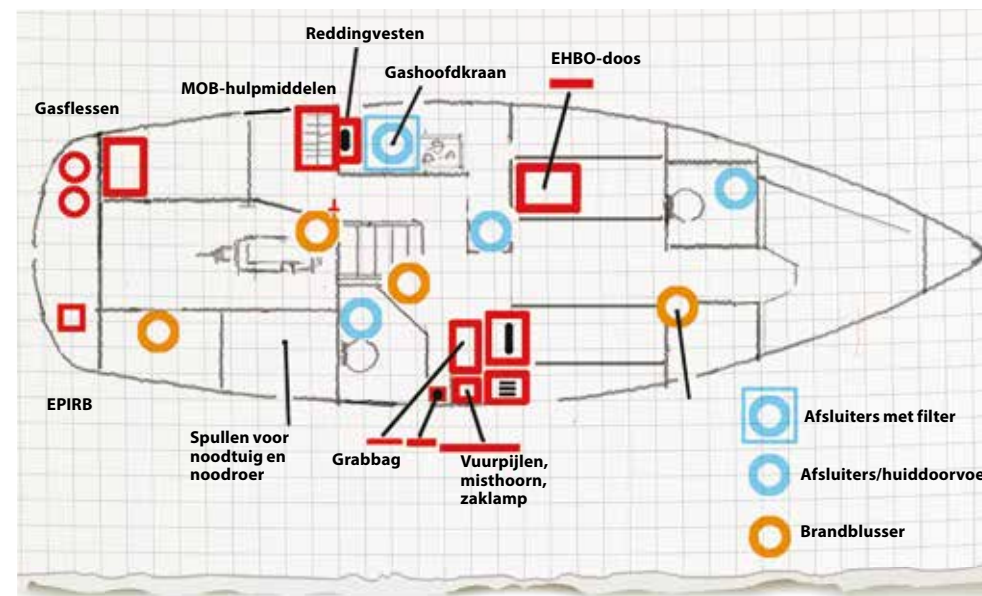
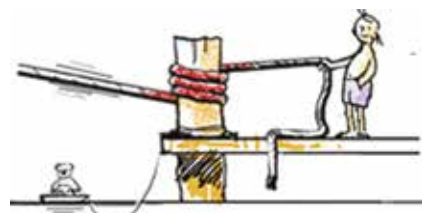


Het gebruik van nieuwe technologie heeft zich de laatste jaren snel ontwikkeld. Toch blijft traditionele kennis van belang als de techniek het laat afweten.



ZEEMANSCHAP:

DE PRAKTIJK



Maak het jezelf en je bemanning gemakkelijker door een eenvoudige tekening te maken van waar aan boord alle veiligheidsuitrusting is opgeborgen. Apparatuur die zelden wordt gebruikt, heeft de neiging onder in diepe bakskisten terecht te komen – iets dat je vaardigheid om een noodsituatie op zee soepel op te lossen ernstig kan aantasten.

Voorkomen is beter dan genezen, wordt vaak gezegd. De afloop van een noodsituatie aan boord is altijd onzeker. Daarom is het beter om proactief te zijn en allereerst te leren hoe je een noodsituatie kunt voorkomen.

Er is in de loop der eeuwen al zoveel over zeemanschap gezegd en geschreven. Wij pretenderen niet de enige oplossing te presenteren. We willen je alleen maar aan het denken zetten over hoe je verschillende situaties aan boord zou willen aanpakken.

Echt gevaar is zeldzaam

Bij de duizenden noodoproepen waarvoor de reddingboot jaarlijks moet uitrukken is er zelden sprake van 'nood' in de zin van direct levensgevaar. Vaak zien we booteigenaren die gewoon

verdwaald zijn, aan de grond zijn gelopen, vergeten zijn te tanken of misschien een lege accu hebben omdat ze 's nachts de koelkast vol aan hebben laten staan. Steeds vaker komt het voor dat mensen hiervoor de kustwacht/het reddingstation bellen en om een reddingactie vragen. De vrijwilligers op de reddingboten komen dan altijd in actie, ook bij zulke minder dringende hulpvragen, want dergelijke situaties kunnen escaleren zodat mensen in 'echte' levensbedreigende nood raken. Houd als jachtschipper altijd de wet van Murphy in gedachten, die je als volgt kunt samenvatten: 'Alles wat fout kán gaan, zál een keer fout gaan.' Maar anderzijds: als je wacht tot alles perfect werkt, kom je nooit tot varen.

De praktijk is de beste leermeester.



Houd je bemanning betrokken

Een bemanningslid met zelfvertrouwen is heel waardevol in buitengewone situaties, waarin eigen initiatief belangrijk is. Iemand die voor het eerst meevaart, kan bijvoorbeeld de stootwillen hanteren.

Als je je bemanning tot een succesvol team wilt smeden, maak dan iedereen aan boord vertrouwd met de gang van zaken en met waar alles ligt. Vertel ook wat je van hen verwacht in alle situaties – niet alleen in noodgevallen.

Geef iedereen een taak. Aan ervaren bemanningsleden heb je veel, maar iemand die maar één dag mee is, kan ook nuttig zijn en tijdens het aanleggen bijvoorbeeld een stootwil hanteren. Geef duidelijke instructies en ga wel na of die begrepen worden.

Respect

Ga altijd respectvol met je bemanning om; wees geduldig, leg iets zo nodig nog een keer uit en laat weten dat iedereen altijd vragen kan stellen.

Bedenk dat je zelf ook ooit beginnend bent geweest.

Maak voor elke nieuwe procedure een instructie, zodat iedereen weet wat hij moet doen. Als iets fout gaat, komt dat meestal doordat je niet genoeg instructie hebt gegeven. Zeg tegen je bemanning dat er altijd redenen kunnen zijn waardoor je van zorgvuldig uitgedachte plannen moet afwijken. Misschien moet je de jachthaven waar je net bent binnengevaren, eerst weer uitvaren en op grond van nieuwe informatie het binnenlopen opnieuw plannen, in plaats van het er gewoon maar op te wagen.

Een goede voorbereiding is het halve werk

Bereid alles voor wat nodig is, of kan zijn. Betrek je bemanning daarbij!

Zorg er bijvoorbeeld voor dat de papieren kaarten bij de hand zijn en op de kaartentafel klaarliggen, de waypoints van de geplande route in de plotter zijn gezet, dat er voor iedereen een reddingsvest met veiligheidslijn is en dat de bemanning weet wanneer die te dragen.

In een noodsituatie – iemand raakt gewond of de mast gaat overboord – is kalmte en leiderschap nodig, ook al ben je zelf net zo geschrokken of bang als de anderen. Een bang bemanningslid kan in paniek raken en dit kan overslaan op de anderen. In een noodsituatie helpt angst niet. Er moet nog steeds voor de boot gezorgd worden.

Geef iedereen zelfvertrouwen

Wees niet neerbuigend of macho; dat zal averechts werken. Laat het zelfvertrouwen van je nieuwe bemanning stapje voor stapje groeien. Vaar niet uit als er harde wind en hoge golven worden voorspeld, maar wacht een dag – anders stapt je bemanning mis-

schien op en komt die nooit meer terug. Speel altijd op safe en geef het voorzichtigste bemanningslid een belangrijke stem.

Stimuleer je bemanning om cursussen te volgen, bijvoorbeeld een navigatiecursus, en laat ze zo vaak mogelijk aan het roer staan. Je leert het alleen maar door het vaak te doen. Idealiter moet iedereen aan boord elke taak kunnen uitvoeren. Dat is zowel praktisch bij de normale gang van zaken als bij een ongeval.

Evalueer

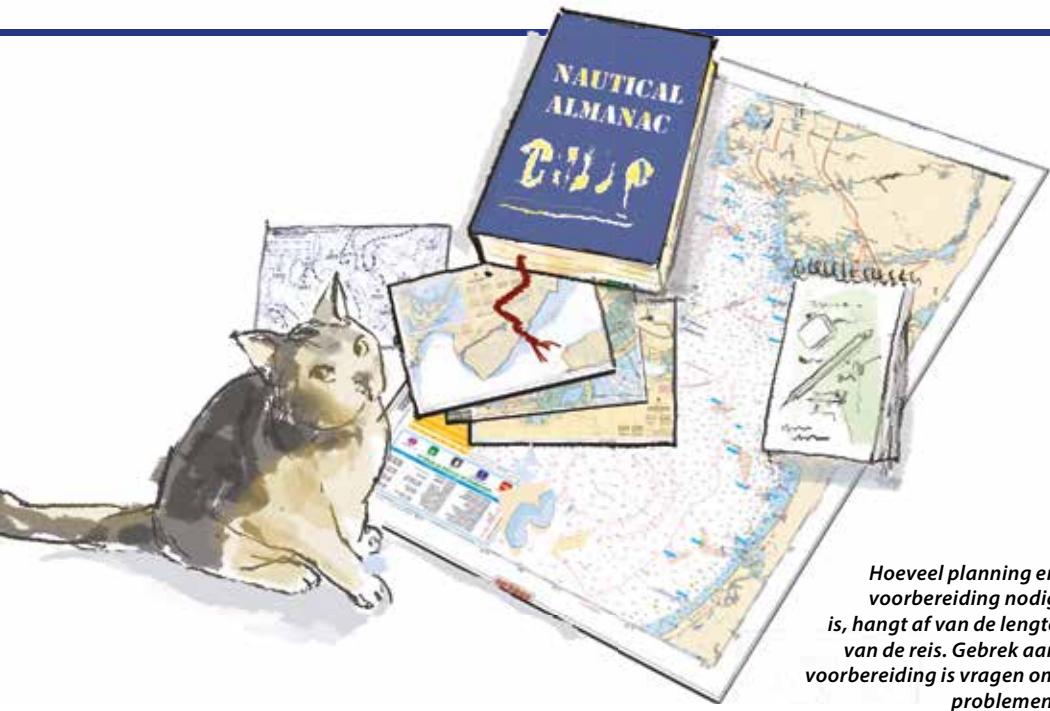
Spreek gebeurtenissen altijd achteraf met de bemanning door. Laat ieder in zijn eigen woorden vertellen wat er is gebeurd. Probeer geen ‘juiste’ antwoorden te geven of te veel te analyseren. Luister gewoon en geef dan jouw kant van wat jij denkt dat er gebeurd is.



Moedig je bemanning aan om cursussen te volgen en doe dat zelf ook, bijvoorbeeld over navigatie, eerste hulp en manoeuvreren.

Spreek met je bemanning elke situatie vooraf door en instrueer nieuwe bemanningsleden.





Hoeveel planning en voorbereiding nodig is, hangt af van de lengte van de reis. Gebrek aan voorbereiding is vragen om problemen.

Reisvoorbereiding

De voorbereiding van de boot (en de bemanning) is van vitaal belang. Alles wat nodig is of kan zijn, moet vóór elke reis gecontroleerd en gereed zijn. Dat is een kwestie van gezond verstand, maar een goede reisvoorbereiding is bovendien een verplichting volgens SOLAS, hoofdstuk V (zie de volgende pagina).

Het gaat hierbij om zaken als: uit de grote stapel papieren kaarten de juiste bij elkaar zoeken en klaarleggen op de kaartentafel; iedereen een reddingvest met harnas en veiligheidslijn geven, inclusief instructie over wanneer die gedragen moet worden (zo niet altijd, dan toch minstens wanneer er aan dek gewerkt wordt of wanneer het donker is).

Het is ook belangrijk dat je familie en vrienden op de hoogte brengt van je plannen, zodat die alarm kun-

nen slaan als je niet (op tijd) mocht aankomen. Zorg er wel voor dat je deze walcontacten op de hoogte houdt van eventuele planwijzigingen of vertragingen.

Verantwoordelijkheden van de schipper

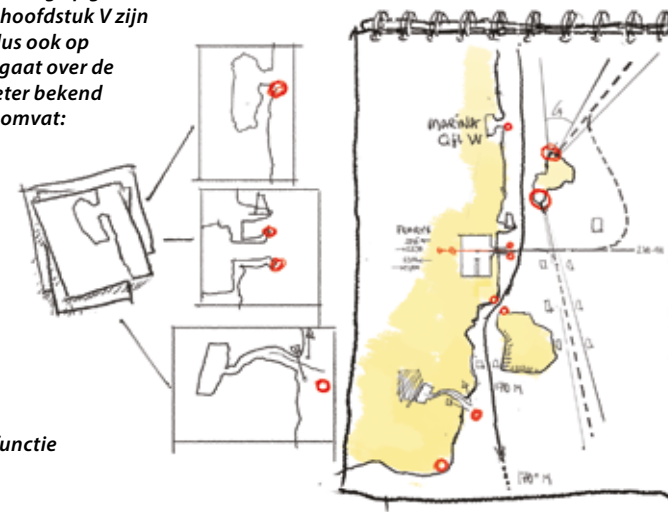
Als schipper moet je een aantal dingen doen vóór vertrek. Een van de belangrijkste daarvan is het weerbericht checken en dat elke paar uur te blijven doen via de radio of het internet. Op zee kan het weer snel veranderen. Als je een mobiele internetverbinding hebt, kun je pakweg elk halfuur het weerradarbeeld checken en zo naderende koufronten en stormdepressies in het oog houden. Kies altijd een veilige route en vermijd zwaar weer.

Zijn de boot en de uitrusting wel geschikt voor de tocht die je wilt maken? Heb je genoeg brandstof,

SOLAS, hoofdstuk V/34 'Veilige navigatie en vermindering van gevaarlijke situaties': Het grootste deel van het SOLAS-verdrag is alleen van toepassing op grote handelsschepen, maar delen van hoofdstuk V zijn van toepassing op alle schepen, dus ook op pleziervaartuigen. Dit hoofdstuk gaat over de planning vóór je vaarkantje, beter bekend als reis- of oversteekplanning, en omvat:

- weer
- getijden
- beperkingen van het vaartuig
- bemanning
- navigatiegevaaren
- noodplan
- informatie van walcontacten.

Print vanuit je digitale kaarten de veilige havens op je route. Maak schermafdrukken als je navigatieprogramma geen printfunctie heeft (of als je geen printer hebt).



water, voedsel en uitrusting (inclusief reserve en vervangingsonderdelen)? Heeft de bemanning de boot goed voorbereid? Controleer voor vertrek alles nog een keer.

Zorg altijd voor een plan B.

Reisvoorbereiding en navigatieplanning

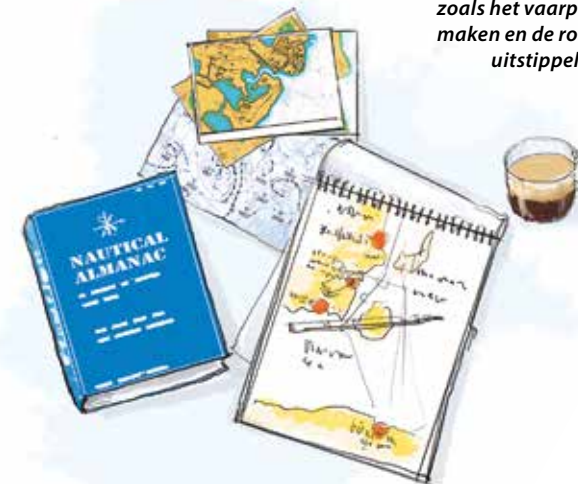
Wat aantekeningen of een in de digitale kaart geprogrammeerde route zijn voldoende als vaarplan.

Automatische routing in de digitale kaart kan een deel van het werk uit handen nemen, maar controleer wél meermaals de waypoints die je invoert. Zoom in en kijk goed of je route je niet over een ondiepte voert.

Zorg ervoor de juiste papieren kaarten als back-up bij de hand te hebben. Je kunt ook back-upkaarten printen van digitale kaarten, of screendumps maken. Een recente pilot of almanak zal deze informatie waarschijnlijk ook bevatten. Sommige digitale kaarten worden

dagelijks bijgewerkt, andere een of twee keer per jaar. Tegenwoordig is het mogelijk om via AIS waarschuwingsmerktekens op je kaartscherm te krijgen. Zo kun je bijvoorbeeld een schip dat de dag ervoor is gezonken, al enkele minuten na registratie op je scherm zien.

Zoek de lokale getijden voor de hele reis op en verwerk die in je planning. Pas je vaarplan en waypoints indien nodig aan.



Reisvoorbereiding houdt in dat je een gedetailleerd plan opstelt met alle informatie – en ook dat je een plan B maakt.

Sommige voorbereidingen kun je al een paar dagen voor vertrek doen, zoals het vaarplan maken en de route uitstippelen.



In een jachthaven is het niet per se veiliger dan voor anker. Je hebt te maken met buurboten en de voorbereidingen die de eigenaren daarvan (niet) hebben getroffen.

Betrouwbare manieren om een landvast te beleggen met weinig kans op schavielen; knopen verzwakken een lijn.

Bereid je voor op zwaar weer

Het gebeurt regelmatig dat kleine motorboten in de thuishaven zinken doordat golfjes in de motorbun slaan, en water van daaruit via de kabelopeningen een weg naar binnen vindt. Het grootste probleem is dat booteigenaren hun boot niet controleren wanneer er storm wordt verwacht (dit moet natuurlijk ook op andere momenten gebeuren).

draaien. Dit zou niet nodig zijn als de eigenaars meer voorzorgen namen en hun boot vóór (en tijdens) een voorspelde storm zouden controleren. Het zou ook helpen als ze betere landvasten gebruikten.

Afgedankte schoten zijn in dit opzicht de slechtste keuze, omdat die niet rekken. Landvasten moeten van rekkende lijn zijn (of schokdempers hebben) en zwaar genoeg wegen voor je boot.

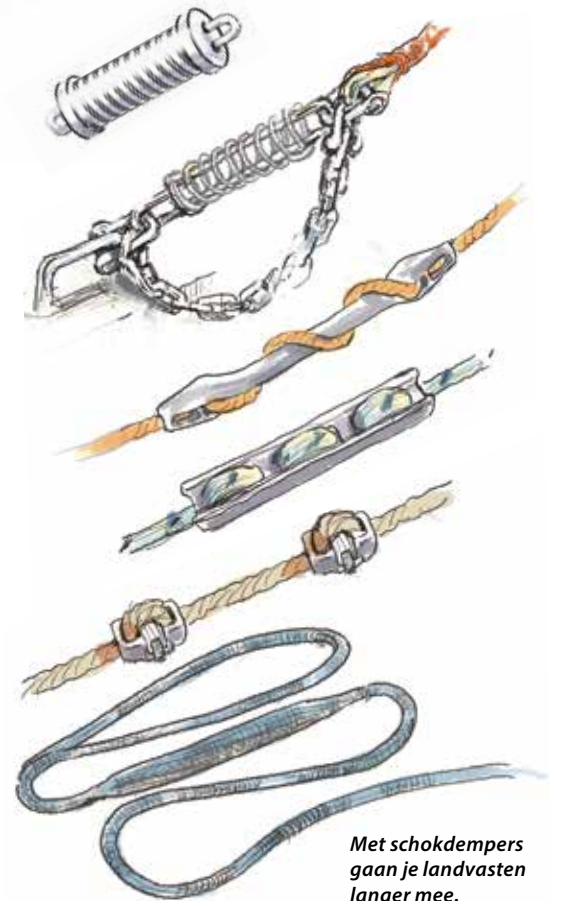
Schokdempers

Schokdempers verminderen de belasting op je lijnen. Ze voegen rek toe, zodat je dekbeslag niet de schokbelasting te verduren krijgt van de boot als die in zwaar weer aan zijn lijnen ligt te rukken.

Combineer schokdempers met bescherming tegen schavielen: een stuk oude brandslang, een pvc buis of een van de vele producten hiervoor die in elke watersportwinkel te koop zijn.

Zorg ervoor dat de schavielbescherming niet kan losraken doordat die langs een scherpe rand schuurt.

Tijdens een storm in een jachthaven moet je je lijnen regelmatig controleren en ze nu en dan iets verleggen, om te voorkomen dat ze schavielen tot ze door zijn.



Met schokdempers gaan je landvasten langer mee.

Bekleding met doek

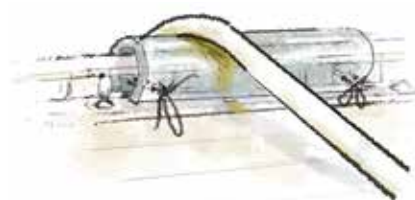


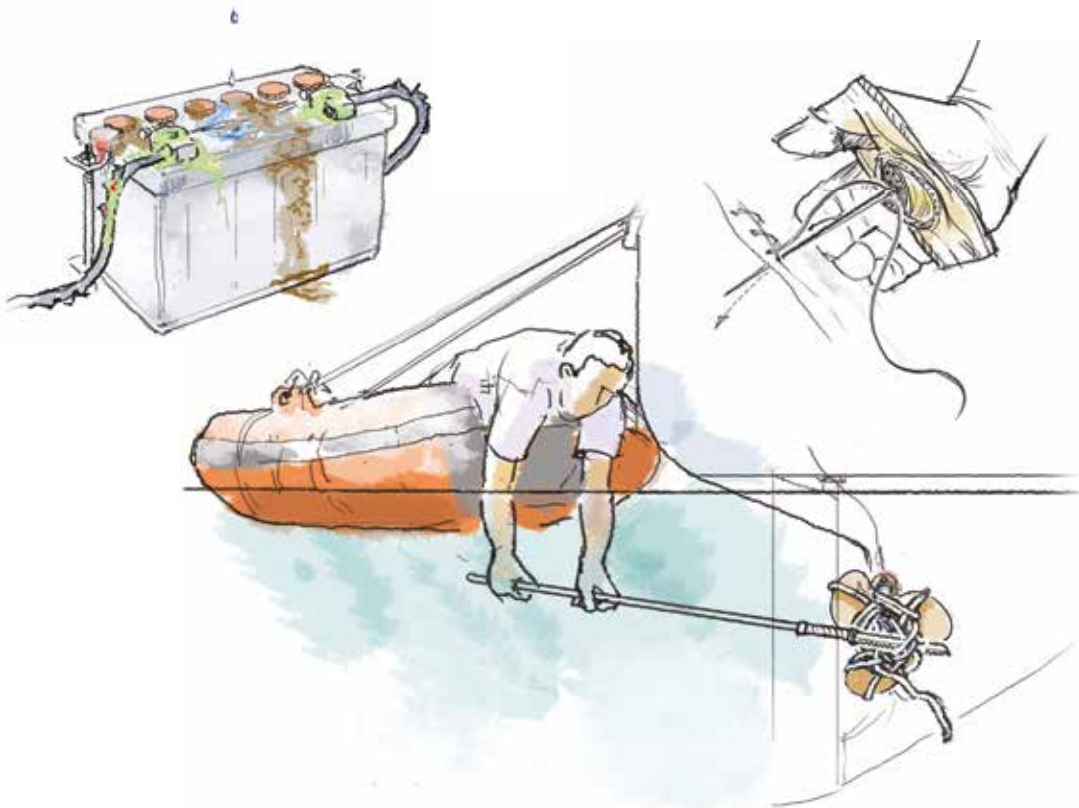
Landvastbeschermer (Spiroll)



Je lijnen gaan langer mee als je ze beschermt tegen schavielen. De voortdurende rek- en krimpbewegingen geven wrijving en warmte waardoor de lijn snel verzwakt.

Opengesneden stuk slang





PROBLEMEN OPLOSSEN



Niet elke calamiteit aan boord is levensbedreigend. Toch is het belangrijk om zelf problemen te kunnen verhelpen, voor als je geen hulp van buitenaf bij de hand hebt of als je geld wilt besparen. Problemen als een lijn in de schroef of een motor die niet start, kunnen je uren of zelfs dagen later nog parten

spelen. Eigenlijk vormt het zelf kunnen repareren van dingen voor veel booteigenaren juist een deel van de lol. Ook al zijn we niet allemaal even handig met gereedschap, iedereen kan leren en de ene succesvolle reparatie leidt weer tot een andere!

Veel plezier ermee.

Snuffel altijd even in de bilge of je gas ruikt. Gas (en benzinedamp) is zwaarder dan lucht. Je kunt het dus opscheppen, met je hand bijvoorbeeld, en ruiken.

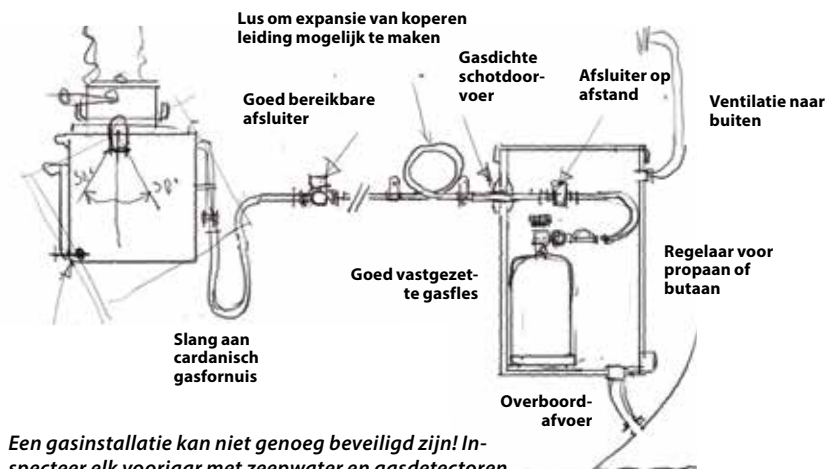


Gaslekkage

- Veel booteigenaren denken er niet aan om jaarlijks hun gasinstallatie te controleren, maar ongelukken met gas worden veelal veroorzaakt door lekkende slangverbindingen.
- Bij gastoestellen is niet brand of een explosie het grootste gevaar, maar koolmonoxide (CO). Deze sluipmoordenaar komt vrij bij onvolledige verbranding. Een fornuis/kachel moet voldoende zuurstof hebben om goed te kunnen functioneren.
- Controleer de datumaanduiding op de flexibele gaslangen. Vervang ze om de zeven jaar (of zoals de instructies voorschrijven).
- Koperen leidingen moeten goed worden ondersteund door beugels – in principe elke 15 à 30 centimeter.
- De gasfles moet altijd rechtop staan in een geventileerde bun die is voorzien van een afvoer.
- Controleer telkens alle verbindingen op lekken als je de fles vervangt. Gebruik zeepwater of in de handel verkrijgbare lekspray.
- Draai de gasfles dicht als je hem niet gebruikt.
- Bewaar de gasfles nooit bij hoge temperaturen (boven 65 °C, bijvoorbeeld in de motorruimte).
- Installeer eventueel gasdetectoren.



Een goedgekeurde luchtbeltester is sterk aan te raden. Hiermee zie je meteen of er lekken zijn.



Een gasinstallatie kan niet genoeg beveiligd zijn! Inspecteer elk voorjaar met zeepwater en gasdetectoren.

*Eenvoudige lektest:
1. Draai de gasfles open.
2. Steek het gasfornuis aan en zet het uit zodra het gas brandt.
3. Draai de gasfles dicht.
4. Na een half uur moet de brander op het gasfornuis meteen weer branden, op het gas dat nog in de slang zit. Gebeurt dit niet, dan kan er een lek zijn!*



Ook aan boord kun je zeil repareren

Als een zeil scheurt



Basisset voor noodreparaties aan zeilen op zee.



Als je een begin van een scheur in je zeil ziet, kun je het 't beste meteen strijken, als dit veilig kan tenminste. Anders kan een kleine scheur al snel veel groter worden.

Een rolvoorzail moet je ook strijken in plaats van het op te rollen, want een gescheurd zeil kan heel moeilijk weer uit te rollen zijn. Ik herinner me hoe we, nadat tijdens zwaar weer in de Stille Oceaan de oude genua was gescheurd, met een broodmes tussen de tanden in het voorstag moesten klimmen. Het kostte ons 30 minuten om het zeil los te snijden en daarna was het niet meer te repareren.

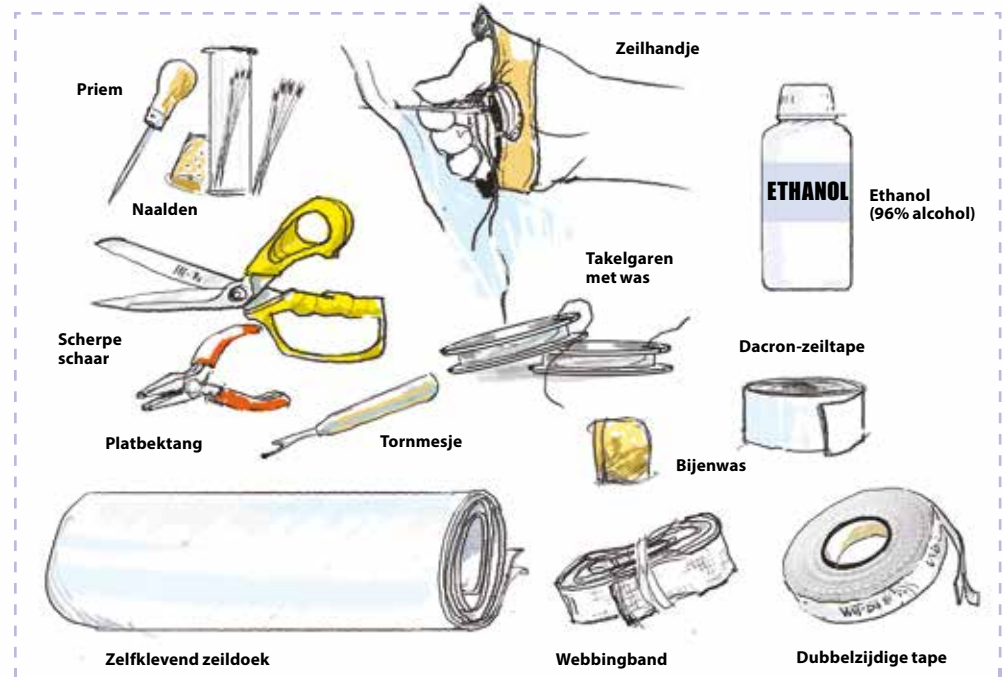
Als je maar één stel zeilen hebt en te ver van een zeilmaker bent, is het handig om zelf wat van (tijdelijke) zeilreparatie te weten.

Waarom een zeil scheurt

De meest voorkomende oorzaak van schade aan een zeil is schavielen, vooral op plekken die tegen de achterkanten en uiteinden van de zalingen komen (bescherm die tijdens lange oversteken met isolatieschuim en plak stroken zelfklevende zeiltape op het zeil waar het tegen de zalingen komt). Andere veelvoorkomende gevarenszones voor schavielen zijn de preekstoel en de scepters (zie p. 49).

De zeillatzakken hebben het eveneens zwaar te verduren, vooral bij doorlopende zeillatten. De uiteinden van deze zakken scheuren vaak uit en als het zeil klappert, kan dan de hele zeil-lat eruit vallen.

Als een zeil in de wind staat te klappen heeft het achterlijk flink te lijden – als het te lang duurt, kan het hele zeil in een paar minuten aan flarden slaan.



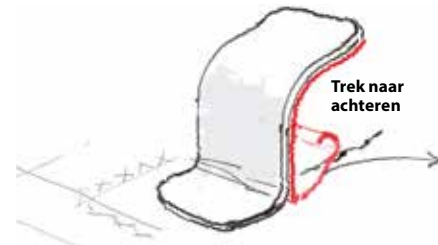
Gereedschap

Dit zijn handige spullen voor zeilreparatie:

Doek: reparatietape (Dacron, zwaar en spinakerdoek) en plakdoek om grotere reparaties uit te voeren; draad, naalden, webbingband, (synthetisch) takelgaren met was.

Gereedschap: een scherpe schaar, een zeilhandje (om de naald door vele lagen doek te duwen) en een platbektang (om de naald erdoor te trekken).

Een tornmesje maakt het gemakkelijker om stiksel (of je fouten!) los te tornen.



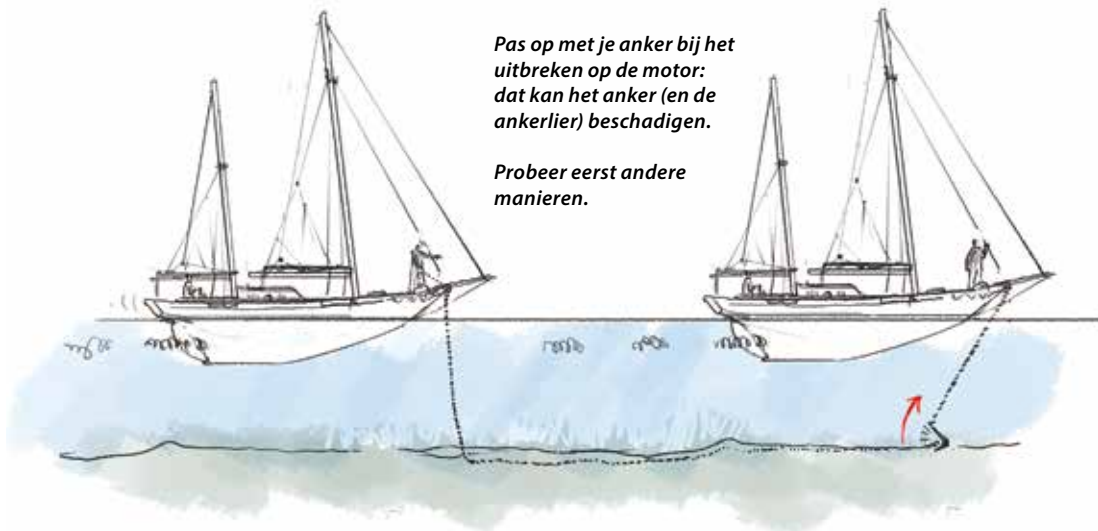
1. Begin de reparatie met een stuk tape dat de scheur enkele centimeters overlapt. Rond de hoeken van het lapje af.



2. Strijk de tape glad terwijl je het papier eraf pelt. Zorg ervoor dat er geen luchtballen onder de tape blijven zitten.

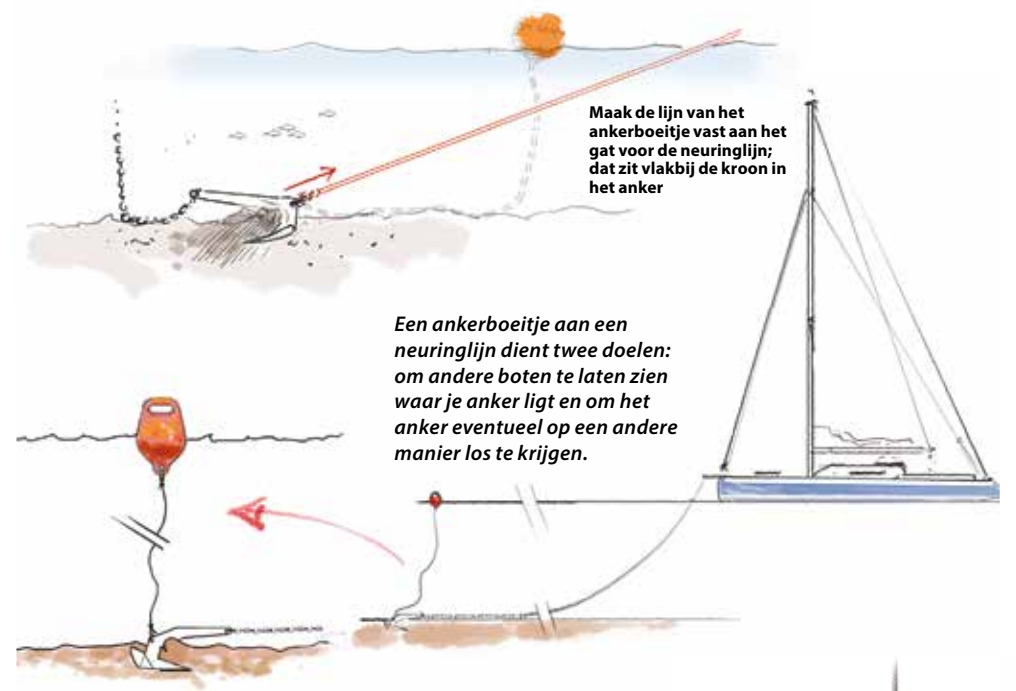
3. Wrijf na het plakken de kreukels en luchtballen weg met de achterkant van een lepel (of iets dergelijks). Wrijf stevig: de wrijving verwarmt de lijm, zodat die beter gaat hechten. Nog beter werkt een haardroger, de bodem van een pannetje met heet water of iets dergelijks, om de lijm goed te laten hechten.





Pas op met je anker bij het uitbreken op de motor: dat kan het anker (en de ankerlier) beschadigen.

Probeer eerst andere manieren.



Maak de lijn van het ankerboeitje vast aan het gat voor de neuringlijn; dat zit vlakbij de kroon in het anker

Een ankerboeitje aan een neuringlijn dient twee doelen: om andere boten te laten zien waar je anker ligt en om het anker eventueel op een andere manier los te krijgen.

Het anker zit vast



Strak trekken

Gewicht hervedelen

Een vastzittend anker is misschien niet het ergst denkbare noodgeval aan boord, maar het kan schipper en bemanning wel veel stress opleveren. Als je bij rustig weer in de ankerlijn van iemand anders vastzit, is er meestal geen reden tot stress.

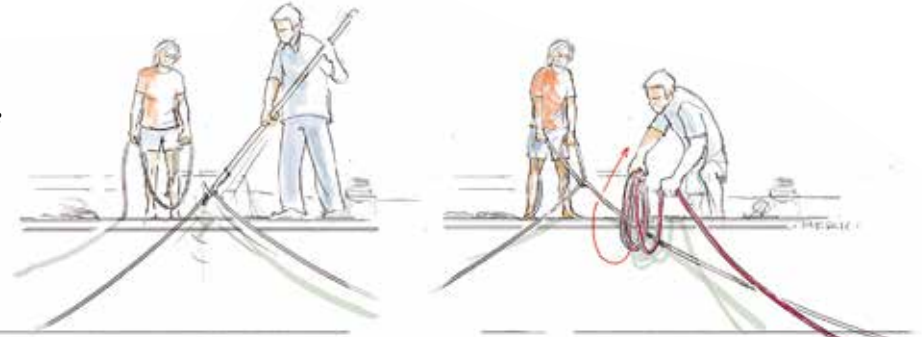
Haal de andere ankerlijn/-ketting op en houd die goed vast terwijl je je eigen ketting bevrijdt. Waarschuw de andere boot dat je dat anker hebt opgetild, en probeer het ook op dezelfde plek terug te leggen.

Als je anker achter kabels, puin, rotsen of koraal vastzit, zijn er

verschillende manieren om los te komen. Begin met de manier die zo weinig mogelijk kans op schade aan je anker geeft.

Je kunt met een bijboot vanuit een andere hoek aan het anker trekken. Als je weet dat je gaat ankeren op een plek waar rommel op de bodem kan liggen, gebruik dan een ankerboeitje met een neuringlijn. Dat zal alles een stuk gemakkelijker maken.

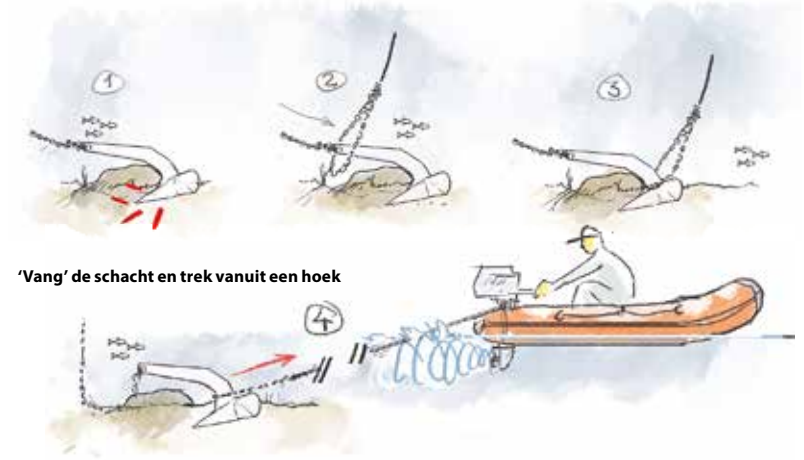
Als allerlaatste mogelijkheid kun je een plaatselijke duiker inschakelen om je anker vrij te maken.



Als de ankerlijn of -ketting van een andere boot over die van jou is komen te liggen, probeer die dan op te halen en vervolgens je eigen lijn om de ankerlijn van de andere boot te trekken.



Als je anker achter de ketting van een meerboei of een elektriciteitskabel haakt, zal het een stuk zwaarder aanvoelen dan als het achter de ankerketting van iemand anders haakt. Je kunt proberen om een kort stuk ketting langs je ankerketting omlaag te laten glijden en dat om je anker heen te krijgen, zodat je het er daar misschien mee los kunt trekken.



'Vang' de schacht en trek vanuit een hoek

Als je kunt, verzwaar dan een lijn met een kort stukje kettinglus en 'vang' de schacht. Trek daar nu met de bijboot aan. Je hebt zo een betere hefboomwerking dan met de eerdere methode.



Er zijn verschillende typen reddingvloten voor verschillende soorten water – van kust tot oceaan.

Het schip verlaten

Er wordt wel eens gezegd: ‘Stap alleen omhoog in het reddingvlot – een stap omlaag betekent dat je te vroeg je boot verlaat.’ Dit betekent dat je pas in het vlot moet stappen als de boot echt zinkende is. Je boot heeft betere middelen om te overleven, zelfs als hij al vol water staat, en hij zal eerder gevonden worden dan een klein vlot.

Zonder twijfel is een reddingvlot het laatste stuk veiligheidsuitrusting dat je als zeevarende ooit nodig hoopt te hebben – en pas nadat elke andere poging om je boot te redden mislukt is.

Gered binnen een dag, niet na maanden

Vroeger moest je soms maanden op de oceaan rond dobberen, je ei-

gen urine drinken, en rauwe vis en schildpadden eten om te overleven. Nu kun je gelukkig je EPIRB in werking stellen en is de tijd die je onvrijwillig in het reddingvlot doorbrengt, teruggebracht tot uren in plaats van dagen of weken, tenminste als je niet al te ver van scheepvaartroutes of de kust bent.

Niettemin zijn er veel risico's verbonden aan in een vlot gaan. Het kan ondersteboven geblazen worden en dan moet je het weer kunnen omkeren. Het kan uiterst moeilijk zijn om vanuit het water in het vlot te komen. Zorg dat de fitste persoon als eerste in het vlot gaat, zodat die kan helpen de anderen erin te trekken. Het verblijf in een vlot is een ellendige ervaring, want je wordt snel zeeziek en je zit dicht

Onmiddellijk doen

- Kijk of iemand gewond is.
- Ga na of er schade is waardoor de boot kan zinken.
- Als blijkt dat er sprake is van onmiddellijk gevaar voor de boot en de bemanning, roep dan om hulp via de marifoon, de EPIRB/PLB of eventueel je mobiele telefoon.
- Zet de tas of container met het vlot klaar om uit te zetten. Zorg dat de treklijn (de 'painter') stevig aan de boot vastzit.
- Afhankelijk van hoe ver je van hulp verwijderd bent, wil je zo veel mogelijk levensonderhoud meenemen: water, blikken voedsel (met blikopener), medicijnen, paspoorten, creditcards en eventueel ook kaarten, handmarifoon/plotter/EPIRB/PLB en ga zo maar door (zie 'grabbag' op p. 119).

- Pas als het zinken van de boot onvermijdelijk geworden is, zet je het vlot overboord en blaas je het op door een ruk aan de treklijn. Laat kinderen en gewonden er het eerst in gaan.
- Houd de treklijn zo lang mogelijk aan de boot vast; pas als de boot echt aan het zinken is, moet de lijn doorgesneden worden.



op elkaar in een natte omgeving. Als schipper is het dan je taak om het moreel hoog te houden.

Een vlot moet binnen een minuut klaar kunnen zijn om overboord gegooid te worden. Het zal zo geplaatst moeten worden dat iedereen aan boord er snel bij kan. Er zijn systemen die het vlot automatisch lanceren als de boot een paar meter onder water is, maar het is altijd veel beter als het op een ordelijke manier klaargemaakt en betreden kan worden voordat je boot ondergaat.

Flinke investering

Een vlot is een flinke investering, en het is maar al te menselijk om minder geld over te hebben voor dingen die we nooit van plan zijn te gebruiken. Een modern vlot is vacuüm verpakt en vocht mag vita-

le onderdelen niet kunnen aantasten.

Sommige zeezeilers kiezen ervoor om geen reddingvlot aan boord te hebben, maar investeren in plaats daarvan in betere veiligheidsuitrusting, zoals grote lenspompen, waterdichte schotten en dergelijke.

Als je aan oceaanraces of rally's wilt meedoen, kan een vlot verplicht zijn.



Als je nog tijd hebt, neem dan jerrycans met extra water mee.

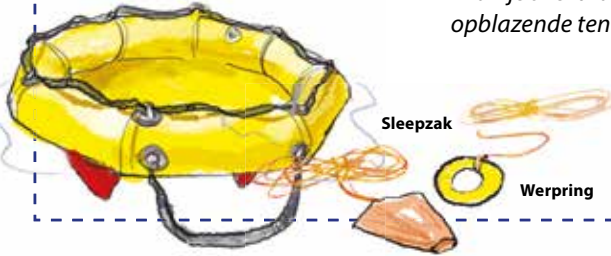


Een isolatiedeken van aluminiumfolie voor elk bemanningslid helpt om warm te blijven in het vlot.

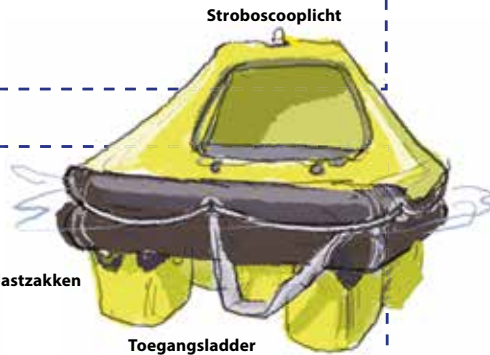


Het is belangrijk om de communicatiemiddelen droog te houden. Elektronica en zoutwater gaan niet goed samen.

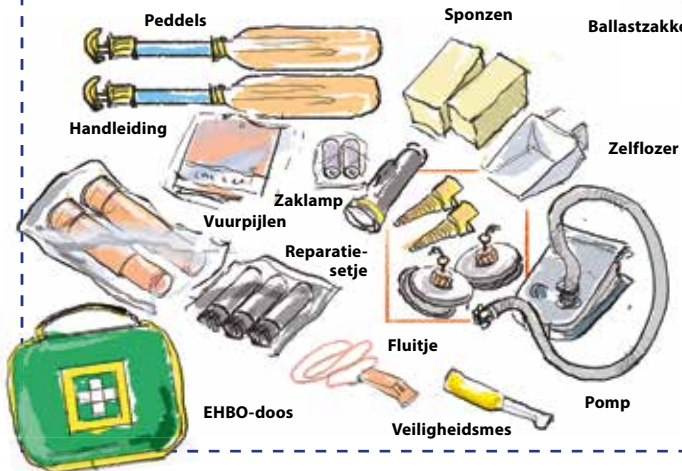
Een open reddingvlot is bedoeld om mensen uit het water te halen. Een opblaasbare rubberboot kan hier ook voor dienen.



Een klein vlot voor kustwateren is heel eenvoudig en zonder veel spullen. De redding moet dichtbij zijn en als je de MRCC/kustwacht je positie kunt laten weten, kun je snel thuis zijn. Het vlot heeft meestal een zelf opblazende tent en een basale overlevingsuitrusting en middelen om te seinen.



De minimale inhoud van een ISO-gecodeerd reddingvlot kun je aanvullen door een grabbag klaar te hebben om mee te nemen.

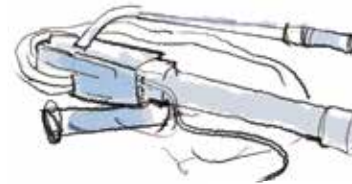


Een vlot dat voldoet aan ISO 9650-2, wordt geleverd met een uitrusting waarmee je een etmaal lang moet kunnen overleven. Het heeft geen voedselrantsoenen, want het uitgangspunt is dat je binnen 24 uur wordt gevonden. Neem zelf water en wat voedsel mee.

Alle voor de oceaan goedgekeurde vlotten hebben pyrotechnische middelen om signalen te geven. Dat kunnen rooksignalen, parachute-fakkels en vuurpijlen zijn. Ze zijn beter geconstrueerd met minstens twee afzonderlijke drijfkamers, een geïsoleerde vloer, grotere ballastzakken en voorzien van meer overlevingsspullen.



Het voor de oceaan goedgekeurde vlot ISO 9650-1, al dan niet met 24-uurspakket, moet alles bevatten wat nodig is om een dag en een nacht in het vlot door te brengen. (Niet alles is afgebeeld.) Zorg zelf voor een grabbag als je ver van land en hulp bent.



Een handmatige watermaker kan goed van pas komen.

Persoonlijke medicijnen en zepillen of pleisters tegen zeeziekte.



Extra parachute-fakkels, vuurpijlen en rooksignalen.



Seinspiegel, zaklamp en een goed mes (roestvrijstaal) en eventueel ook visgerei en een blikopener.

Paspoorten, sleutels, persoonlijke bezittingen.



Grootschalige kaarten voor het gebied. Voor de Atlantische Oceaan voldoet Imray 100. Neem ook alle mogelijke communicatiemiddelen mee om je vindbaarheid als klein vlot vanuit de lucht te vergroten.

Creditcards en extra geld.



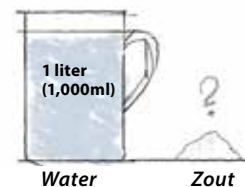
Reservebrillen, een paar pocketboeken, een pak speelkaarten, chocoladerepen.

Een waterdichte tas om alles in te doen, en die gemakkelijk mee te pakken is.



Grabbag

Je staat er misschien versteld van hoe weinig overlevingsspullen er in een vlot zitten. Op elke grotere oversteek waar je overleving kan afhangen van wat je toevallig hebt meegenomen, moet je een 'boot verlaten'-tas voor het grijpen hebben, een 'grabbag'. Hierboven staan een paar suggesties voor de inhoud. Het is geen uitputtende lijst; het is aan jou om te beslissen wat je nodig zult hebben.



Hoever veel zoutwater kun je drinken in geval van nood?

Hoewel mensen niet kunnen overleven op zee water alleen, wordt wel beweerd dat maximaal twee kopjes per dag, gemengd met zoet water in een verhouding van 2:3, geen nadelige gevolgen heeft. (Wikipedia)



Tip: Je mobiele telefoon kan soms de beste manier zijn om hulp in te roepen. Zorg ervoor dat hij werkt, ook als je in het water ligt.

Communicatie in nood

Een noodoproep om hulp ligt meer voor de hand als een bemanningslid ziek of gewond is, dan wanneer je boot in brand staat. Toch wordt ook dan zo'n oproep vaak niet gedaan of wordt er te lang mee gewacht.

'MAYDAY' geeft aan dat je in een levensbedreigende noodsituatie verkeert en onmiddellijk hulp nodig hebt.

Het doel van dit boek is je het zelfvertrouwen te geven om veel niet al te ernstige noodsituaties zelf op te kunnen lossen (of ernstige, als hulp ver weg is en er geen andere mogelijkheid is).

Je moet ook kunnen beslissen of je een situatie zelf aankunt, of wanneer het levensbedreigend kan worden voor jou en je bemanning en wanneer je hulp nodig hebt.

Dankzij de persoonlijke AIS- en PLB-bakens zijn de overlevingskansen de laatste jaren drastisch vergroot.

Het komt allemaal neer op de mate van zeemanschap van schipper en bemanning. Een snel zinkende boot is duidelijk een noodsituatie die onmiddellijke actie vereist, terwijl een gescheurde alvleesklier misschien niet zo direct opvalt en je misschien minder goed weet wat je moet doen.

In een dringende maar niet levensbedreigende situatie is het beter om met een PAN-PAN-oproep de bevoegde autoriteiten in te lichten voor het geval de zaken escaleren en de situatie verslechtert. Als het je lukt om het zelf op te lossen, dan kun je de PAN-PAN of MAYDAY later altijd nog annuleren.



MAYDAY!
MAYDAY!



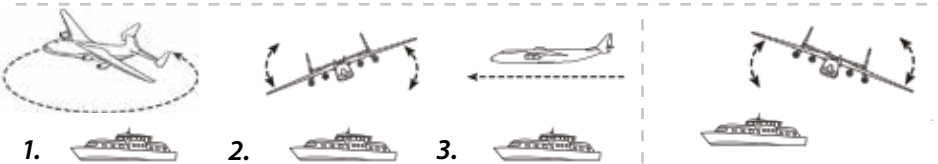
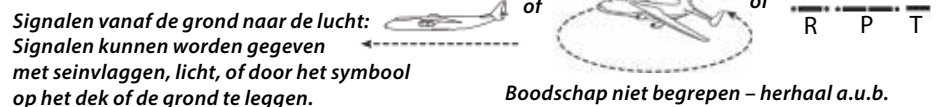
Tip: Zorg dat je extra oplaadmogelijkheden aan boord hebt in de vorm van een reserveaccu of een powerbank waarmee je alle gadgets aan boord kunt opladen en die zelf opgeladen kan worden via de accu's en de USB-aansluiting van de boot.

Reddingsignalen (SOLAS, hoofdstuk V/29)



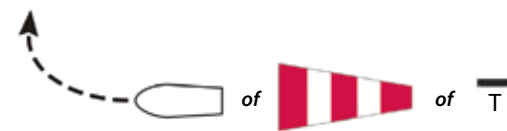
Een hulpoproep wordt gedaan met traditionele middelen (vuurpijlen, rook, enz.) of via radio- of satellietcommunicatie.

Je bent gezien, er komt zo spoedig mogelijk hulp.



Antwoorden vanuit de lucht naar de grond: Drie achtereenvolgende manoeuvres betekenen: ga in deze richting.

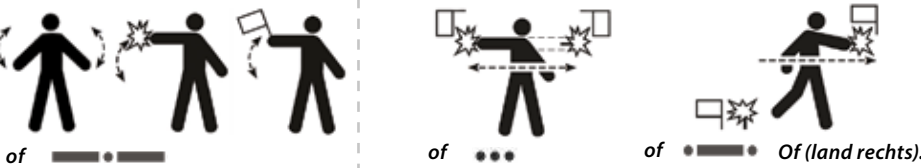
Antwoorden vanuit de lucht naar de grond: Uw assistentie is niet langer nodig.



Antwoorden vanaf de grond naar de lucht: Boodschap begrepen - ik zal het uitvoeren.



Antwoorden vanaf de grond naar de lucht: Ik kan het niet uitvoeren.



Signalen van de wal naar het schip: Het is veilig om hier te landen.

Signalen van de wal naar het schip: Hier landen is gevaarlijk.

Veiliger landen in aangegeven richting.