

TOELICHTING OP DE LIJST MET VEILIGHEIDSUITRUSTING

1 Algemeen, ontwerp, sterkte, stabiliteit, waterdichtheid

Voor de eisen met betrekking tot deze onderwerpen is de indeling in het kader van de Europese Recreational Craft Directive leidend ten aanzien van de zeilgebieden. Een schip van ontwerpcategorie A is ontworpen voor situaties waarbij de windkracht meer dan 8 Bft en de significante golfhoogte meer dan 4 meter kunnen bedragen, maar waarbij zich geen abnormale omstandigheden voordoen, zoals stormen en orkanen, tornado's en extreme zeegang of abnormale golven. Een schip van ontwerpcategorie B is ontworpen voor het varen met maximaal windkracht 8 en een significante golfhoogte van maximaal 4 m. Een schip van ontwerpcategorie C is bedoeld voor het varen bij maximaal windkracht 6 en golven van maximaal 2 meter hoog.

In deze ontwerpcategorieën zitten normen en eisen besloten die de stabiliteit en zeewaardigheid van het schip waarborgen.

2 Voorstuwingsmiddelen en zeilen

2.1 Bulletalie

De bulletalie ter voorkoming van een klapgijp dient zo te zijn gemonteerd dat deze ook tijdens ruw weer eenvoudig en snel strak gezet kan worden en onder spanning gelost kan worden vanuit de kuip. Alternatief is een zogenaamde giekrem.

2.4 Stormfok

Is aanbevolen, omdat bij schepen zonder kotterslag het gebruik van alternatieven omstreden is.

Voor een stormvoorzail dient een deugdelijke schootvoering inclusief dekbeslag aanwezig te zijn. De stormfok moet onafhankelijk van het voorstagprofiel aangebracht kunnen worden. Bij voorkeur is de kleur van stormzeilen fluo-oranje.

2.5 Trysail

Met betrekking tot de gebruikte mast- en giekrolreëfinstallaties wordt dit item aanbevolen.

2.6 Startaccu

De motor moet kunnen worden gestart met een afzonderlijke startaccu.

3 Ankeren en slepen

3.2 Tweede anker

Het tweede anker dient in houdkracht gelijkwaardig te zijn met het hoofdanker.

3.3 Sleeplijn

Sleeplijn van bij voorkeur polypropyleen, tenminste 12mm doorsnee en tenminste 30 meter lang.

3.4 Sleepanker

Het gebruik van een sleepanker of drogue is niet ongevaarlijk en vereist beslist grondige kennis en kunde.

4 Pompen en hoosmiddelen

4.3, 4.4 en 4.5 Bilgepompen

Voor alle vaargebieden is een handbilgepomp verplicht. Doelstelling voor de vaargebieden 1 en 2 is dat er minstens 200 liter water per minuut weggepompt kan worden. Als dat lukt met de bilgepompen, zijn elektrische of mechanische pompen niet verplicht. Zo niet, dan dient het verschil overbrugd te worden met andere pompen. In de Drietand van maart 2025 is beschreven hoe vrij eenvoudig een handpomp met een capaciteit van 100 liter/minuut geïnstalleerd kan worden in de kajuitopening, zodat die van binnen of van buiten te bedienen is. Het

is ook mogelijk de motor water te laten oppompen door een slang te verbinden aan de koelwaterinlaat. Ook zijn vaste en losse elektrische pompen te gebruiken. Let er wel op dat er niet vanzelfsprekend accuspanning beschikbaar is. Zeker niet als accu's onder water komen te staan.

Lenspompomogen niet worden aangesloten op de kuipafvoeren en mogen niet lozen in een afgesloten kuip. De lenspomp binnen moet bediend kunnen worden met alle kuipbanken, luiken en kajuitingen gesloten, om te voorkomen dat overkomende zeeën de boot weer doen vollopen. Tenzij vastgemonteerd, moet elke pomphandel geborgd zijn met een lijn, om overboord slaan te voorkomen.

5 Middelen om op te vallen en signalen te geven

5.1 Radarreflector.

Er moet een adequate radarreflector zijn geïnstalleerd. Buisreflectoren zijn niet geaccepteerd i.v.m. zeer slechte performance.

Zie ook <https://tinyurl.com/radreflec>

5.2 Navigatieverlichting

In overeenstemming met nationale of internationale reglementen. Zij mogen niet worden afgeschermd door zeilen of door het hellen van het jacht, en niet worden aangebracht beneden dekhoogte. Een driekleurenlicht in de top van de mast wordt sterk aanbevolen en is verplicht voor deelnemers aan de 24 uursrace.

5.3 Reserve(lampen) voor navigatieverlichting

Reserve(lampen) voor navigatieverlichting voor zover toepasbaar. Alternatief zou de Lalizas flexy noodverlichting set op batterij kunnen zijn. (brandduur 12 uur)

5.5 Zoeklicht en schijnwerpers

Waterdichte zaklamp (Maglite, Fenix P30 o.i.d.) met reservebatterijen en -lampjes. Aanvullend een hoge intensiteit schijnwerper op het boordnet. Daarnaast wordt een of meerdere extra (drijvende) zaklantaarns aanbevolen, voor onmiddellijk gebruik vanuit de kuip in geval van man over boord. Hoofdbandlampjes met LED's worden ook sterk aanbevolen.

5.6 AIS Transponder

Een AIS-transponder is een systeem om AIS-informatie (positie, koers, snelheid) van je eigen schip zichtbaar voor omliggende schepen te maken en van andere omliggende schepen te ontvangen, vermits zij ook een AIS-systeem hebben. Bij voorkeur SOTDMA.

6. Nood- en lichtsignalen

6.3 406MHz EPIRB

Een Personal Locator Beacon (PLB) is geen geaccepteerd alternatief.

7 Brandblusmiddelen

7.2 Brandblussers

Tenminste 2 recent gekeurde brandblussers van 2 kg. Te bevestigen op goed toegankelijke plaatsen en voor onmiddellijk gebruik gereed. Aanbevolen wordt voor ieder afsluitbaar compartiment aan boord een aparte brandblusser. Voor grotere schepen daarnaast nog een 6 kg blusser, of een vast gemonteerd brandblussysteem in de motorruimte aanbevolen.

8 Persoonlijke veiligheidsmiddelen

8.1 Veiligheidsgordels en lifelines

Veiligheidsgordel (harnas) met een lifeline van maximaal 2 meter, maar bij voorkeur ca. 1 meter. De lijn dient aan beide zijden te zijn voorzien van een makkelijk te openen sluiting. Het veiligheidsharnas kan worden gecombineerd met het reddingsvest of het zeilpak, maar te allen tijde moet worden voorkomen dat het harnas omhoog kruipt. De enige goede oplossing is om het te combineren met een kruisband. Aanbevolen wordt looplijnen over dek zoveel mogelijk naar het midden van het schip (bv de mastvoet) te leiden. De kans op over de railing gaan is dan minimaal.

8.3 Licht of flitslicht op zwemvest

Zelf activerende lichten of flitslichten op een zwemvest. Een vast licht wordt in hoge deining beter gezien. Een flitslicht is feller maar is in zeegang vaak lastiger te zien. Recent ook te verkrijgen als fel wit LED-flitslicht.

8.4 AIS-MOB voor elke opvarende

Een AIS-MOB voor elke opvarende. Dit noodbaken rapporteert uitsluitend per AIS en is bedoeld voor redding vanuit schepen in de directe omgeving. Het spreekt voor zich dat het eigen schip ook een mogelijkheid moet hebben AIS-informatie te tonen, veelal op de plotter.

8.5 Personal Locator Beacon

Een Personal Locator Beacon zendt een noodsignaal en -locatie via de satelliet naar de kustwacht. Het heeft zijn eigen, persoonsgebonden MMSI-nummer, dat voor aanvang van de tocht geregistreerd moet worden bij de overheid. De PLB blijft zijn positie uitzenden, maar houd wel rekening met responstijden van uren. De PLB is verplicht bij solo-varen. Er zijn modellen beschikbaar die de functionaliteit van de PLB en de AIS-MOB combineren, zodat er zowel via een satelliet (lange afstand en responstijd) als via AIS (korte afstand en responstijd) gealarmeerd kan worden.

In geval van onbedoelde activering dient de noodmelding onmiddellijk bij de kustwacht gecancelled te worden.

9 Reddingsvlot

9.1 Reddingsvlot

Het reddingsvlot dient geschikt te zijn voor het aantal opvarenden van het jacht.

Het vlot moet binnen de keuringstermijn vallen die daarvoor door de fabrikant wordt aanbevolen. Uitvoering: volgens de SOLAS-voorschriften.

9.2 Grabbag of vluchttas

Om mee te nemen in het reddingsvlot. Via internet zijn goede voorbeelden te vinden.

10 MOB equipment

10.1 Reddingboeien met boeilichten

Aanbevolen wordt twee reddingboeien aan beide zijden van de hekreling onder direct bereik van de wachtsman of stuurman. De boeien moeten zijn voorzien van reflecterend materiaal en de naam van het jacht. Ze moeten met een kort lijntje verbonden worden met de zelf ontbrandende boeilicht(en). Ze moeten met één handbeweging over boord kunnen worden gezet.

10.3 MOB recovery systeem (bijv. Lifesling)

Onafhankelijk van de reddingboei een Lifesling systeem (of een equivalent systeem) met een drijvende en niet kinkende lijn met daaraan reddingboei die met één handbeweging overboord gezet kan worden. In 2017 is uitgebreid geoefend met het Catch&Lift systeem, dat in de praktijk het mogelijk maakt voor 1 persoon aan boord om een drenkeling weer aan boord te krijgen.

10.7 Joon

De joon dient tenminste 2 meter boven het wateroppervlak uit te steken en voorzien zijn van een helder gekleurde vlag en een zelf ontbrandend licht of flitslicht.

Het is aan de schipper om te beslissen of deze joon aan een van de reddingsboeien wordt vastgemaakt of dat deze zelfstandig overboord gezet kan worden.

Het overboord werpen dient zo snel mogelijk te kunnen gebeuren zonder dat er lijntjes etc. hoeven te worden losgemaakt of dat er iets in de knoop kan komen.

11 Radio en zendapparatuur

11.1 t/m 11.3 Marifoon

De VHF-zendontvanger moet een vermogen hebben van 1 en 25 Watt voorzien zijn van een masttopantenne met bijpassende kabel en waterdichte connectoren. Een noodantenne moet aanwezig zijn. Daarnaast wordt een waterdichte handmarifoon sterk aanbevolen voor in de vluchttaas.

11.4 Apparatuur voor ontvangst van weerinformatie

Naast de traditionele weersverwachtingen van de BBC etc. zijn er steeds meer manieren om meerdaagse weersverwachtingen en weerinformatie aan boord te krijgen. Het is aan de schipper om een keuze te maken uit de hiervoor beschikbare apparatuur en systemen.

12 Navigatie middelen

12.1 Kaarten

Recente papieren zeekaarten en pilots betreffende het te bevaren gebied en direct aangrenzende gebieden.

Conventionele navigatie-hulpmiddelen t.b.v. het maken van een gegist bestek op deze kaarten dienen aan boord zijn. Elektronische kaarten zijn erg nuttig en handig, maar papieren back-ups dienen te allen tijde aan boord te zijn. Voor wat betreft reglementen (COLREG), getij- en stroominformatie, havenplattegronden etc. is het beste om een actuele almanak (bijv. 'Reeds Almanac') aan boord te hebben.

14 Diversen

14.10 Kaartje met locatie van relevante zaken

Een overzicht van waar relevante zaken zich bevinden. Te denken valt aan veiligheidsmiddelen, gasinstallatie, huiddoorvoeren, noodreparatie spullen, gereedschap etc.

15 Training en ervaring

De Kustzeilers hebben ervan afgezien om verplichte trainingseisen te stellen aan de deelnemers aan de wedstrijden en tochten. Dat betekent niet dat je onvoorbereid aan elke tocht kunt meedoen. In de inleiding hebben wij erop gewezen dat de schipper/ eigenaar verantwoordelijk is voor de ervaring van de bemanning en die verantwoordelijkheid geldt natuurlijk ook voor zijn eigen zeewaardigheid. Stelregels zijn 'vergroot je ervaring stapsgewijs', 'maak mijlen' en 'oefen met mooi weer wat met slecht weer nodig is'. Haal het examen Theoretische Kustnavigatie (TKN) en je marifoonbevoegdheid, Marcom-B of A. Maak gebruik van de ervaring van anderen. Vaar eerst eens als bemanning mee naar Engeland en ervaar hoe het is om 's nachts de scheepvaart en de betonning te herkennen. Ga dan met je eigen schip en neem een ervaren bemanningslid mee. Vaar op vakantie eerst met mooi weer eens een nachtje door, breid dat langzaam uit en ontdek een favoriet wachtschema. Zo maak je de aaneengesloten mijlen en bouw je de ervaring op die nodig is om met vertrouwen aan bijvoorbeeld de Noordzeedriehoek mee te doen. Meerdaagse trajecten op vakantie brengen onvermijdelijk verschillende weersomstandigheden mee en dwingen je daar adequaat op te reageren. Trakteer jezelf en je bemanningsleden op de cursus 'Get Wet', een unieke ervaring. Ga dan eens oefenen op het IJsselmeer om een boei of drenkeling uit het water te halen.

Test je bemanning en je schip eens vrijwillig met harde wind. Volg een radarcursus en bouw ervaring met radar op bij goed zicht. Anker op het IJsselmeer. Aan jou om goed voorbereid aan de tochten en wedstrijden mee te doen. Last but not least: onderschat niet het belang van een goede fysieke conditie!