Focus op veiligheid

Uitgangspunt:

De schipper begrijpt de verantwoordelijkheden en risico's die een dagenlange tocht/wedstrijd op zee met zich meebrengt. Het schip is voldoende uitgerust om de risico's zoveel mogelijk in te perken.

Inhoud

Veiligheidslijst

Significante wijzigingen OSR 2026-2027

Kennis en kunde schipper en bemanning

Additionele aandachtspunten

Kielkeuringen

Veiligheidslijst:

Bij de Scheveningen500 staat veiligheid voorop. Ons doel is dat alle boten en bemanning veilig in Roscoff aankomen, of indien de omstandigheden dat vereisen in een andere (uitwijk-)haven. Zowel voor de wedstrijd als de voor de toertocht gelden daarom de Offshore Special Regulations (OSR) 2026-2027 Monohull – Category 3 with Liferaft. Een extract is te downloaden via deze link. We hebben, om het makkelijker te maken, ook een toelichting op de OSR geschreven. Deze vind je in de lijst met wedstrijddocumenten op onze site.

Veiligheid is meer dan simpelweg een lijstje afvinken. Het begint met je bewust zijn van de risico's. Dan komt het begrip voor die lijst vanzelf en wordt het al snel meer dan alleen een kostenpost. Een deel van de lijst betreft zaken die je nodig hebt als je in problemen dreigt of bent gekomen. Maar voorkomen is natuurlijk beter dan genezen. Daarnaast vertelt de lijst ook niet het hele verhaal. Daarom vragen we ook jullie (extra) aandacht voor het volgende:

- Kennis en kunde schipper en bemanning
- Motor-onderhoud, brandstof en accu's
- Marifoon kabels en aansluitingen (SWR test)
- Gas installatie
- Boordnet en Lithium batterijen
- Brandblussers
- Verstaging
- Besturing (roer)
- EPIRB, AIS-PLB, etc.

De additionele aandachtspunten zijn gebaseerd op de lijst met meest voorkomende problemen waarvoor de KNRM jaarlijks uitrukt, 'best practices' welke bij andere wedstrijden worden toegepast en problemen die de hoogste risico's opleveren voor de veiligheid van bemanning en boot.

Het zijn bovendien zaken waar je tijdens de winterstalling (of tussen de winterwedstrijden door...) vaak even goed aandacht aan kunt besteden.

Significante wijzigingen OSR 2026-2027

In de nieuwe OSR zijn een klein aantal significante wijzigingen opgenomen ten opzichte van de vorige editie. Deze worden hieronder aangegeven.

- Een handheldmarifoon moet minimaal 5W zendvermogen hebben.
- Reddingsvesten moeten van het juiste formaat en drijfvermogen zijn voor de bemanning.
- [Alleen Dualhanded] Een waterdicht zoeklicht van tenminste 400 lumen moet in de kuip beschikbaar zijn.
- [Alleen Dualhanded] Er moet een marifoonspeaker in de kuip gemonteerd zijn.

Specifiek voor de dualhanded gevaren boten is het goed om ook even te wijzen op het volgende:

- Er is een mogelijkheid om de MOB knop vanuit de kuip te bedienen.
- Tenminste één bemanningslid heeft de OPST Training doorlopen. (Het lijkt ons echter bijzonder nuttig dat beide bemanningsleden de training hebben gevolgd).

Kennis en kunde schipper en bemanning

Een tocht of wedstrijd van Scheveningen naar Roscoff, zonder tussenstops en mogelijk met slechte weersomstandigheden is duidelijk iets anders dan een zomers 'champagne sailing' tochtje van IJmuiden naar Oudeschild. Het is belangrijk dat de schipper en de bemanning de verantwoordelijkheden en risico's, die een dagenlange tocht/wedstrijd op open zee met zich mee brengt, goed begrijpen.

Aan de andere kant helpt het zeilen van de Scheveningen500 schippers en bemanning kennis te vergaren, ervaring op te doen en meer vertrouwen in boot en bemanning op te bouwen. En daarom willen we dit ook graag faciliteren.

Maar het spreekwoord '*bezint eer ge begint*' blijft van toepassing. Daarom verwachten we/adviseren we het volgende:

- Dat de schipper en bemanning ervaring heeft met zeezeilen, ook 's nachts en ook met slecht weer. Als je het nooit gedaan hebt: Ga ter voorbereiding eens met slecht weer een stukje de zee op, eventueel onder begeleiding van een ervaren schipper.
- Je vaart mogelijk verder van de kust dan je gewend bent en dat vraagt om zelfredzaamheid. Zowel op medisch als op technisch vlak. Tenminste twee bemanningsleden zijn bekend met EHBO, onderkoeling, verdrinking, reanimatie en communicatie procedures. Specifieke trainingen voor EHBO op zee zijn vaak snel volgeboekt. Een gewone EHBO cursus, aangevuld met een online training voor EHBO op zee, is ook mogelijk. Mocht je echter een specifieke EHBO training voor zeilers kunnen boeken, dan raden we dat ten zeerste aan.
  Tevens wordt verwacht dat tenminste één bemanningslid over voldoende technische kennis beschikt om meest voorkomende reparaties aan boord uit te kunnen voeren.
- We zijn het laatste decennium onbewust verslaafd geraakt aan het gebruiksgemak van navigeren met een plotter met GPS. Maar met de huidige geopolitieke spanningen is de beschikbaarheid van GPS niet gegarandeerd, ook niet in het Kanaal. Bovendien wordt 'spoofing' toegepast: Het verspreiden van misleidende GPS informatie. Dit betekent dat je je positie moet kunnen bepalen zonder GPS. Papieren kaarten zijn hiervoor een must. Tevens is het belangrijk om zowel op de kaart als in je logboek regelmatig positie, kompaskoers en snelheid (log) te tekenen/noteren.
- De OSR schrijft een lange lijst met veiligheidsmiddelen voor. Er over beschikken is één ding, de veiligheidsmidelen kunnen gebruiken wanneer het erop aankomt, is iets anders. Laat deze dus niet zomaar in de plastic verpakking zitten maar lees de

gebruiksaanwijzigingen zorgvuldig door. Het is goed gebruik om voor vertrek ook een veiligheids-briefing voor de bemanning te houden: Waar liggen de spullen en hoe moet je ze gebruiken in geval van nood?

- Goede en tijdige communicatie kan het verschil maken bij ernstige problemen. Weet hoe je de marifoon en andere communicatiemiddelen gebruikt en instrueer je bemanning ook. Het is goed gebruik om de 'PAN-PAN' en 'MAYDAY' procedures, includief bootnaam en MMSI vam het schip naast de marifoon op te hangen. Dat kun je ook doen met de procedure om een DSC noodbericht uit te sturen.

Additionele aandachtspunten

De volgende aandachtspunten zijn gebaseerd op de lijst met meest voorkomende problemen waarvoor de KNRM jaarlijks uitrukt, 'best practices' welke bij andere wedstrijden worden toegepast en problemen die de hoogste risico's opleveren voor de veiligheid van bemanning en boot. Keurmeesters kunnen je hier ook naar vragen.

- <u>Motoronderhoud, brandstof en accu's</u>
  Als je in een windstilte in de TSS toch moet uitwijken voor een olietanker is het wel heel fijn als je motor gewoon start. Hetzelfde geldt als je in een windwak door de stroom op de rotsen van *Les Sept Iles* (eilandengroep in de buurt van Roscoff) dreigt te worden gezet. Zelfs het verplichte anker met 40 meter ketting gaat je daar niet redden.
  De meeste problemen met motoren komen door slecht onderhoud, maar bovenal vervuiling van de diesel. V-snaren en impellers die het niet goed doen, slechte smering (oude, vervuilde olie), lekke pakkingen, scheuren in leidingen en vervuilde brandstof-leidingen en filters zorgen voor veel problemen. Gun je motor deze winter een liefdevolle service beurt en zorg voor een schone tank en filters. Tenslotte hebben generatoren, starters en start-accu's ook niet het eeuwige leven. De winterstalling is de gelegenheid bij uitstek om deze zaken na te (laten) lopen.

- <u>Marifoonkabels en aansluitingen (SWR test).</u>
  Bij de oversteek van de Maasmond, of de Schelde, of wanneer je wilt weten wat de intenties van die snelle ferry bij Calais zijn, maar vooral wanneer er een noodsituatie is, wil je op je marifoon kunnen vertrouwen. Marifoonproblemen worden meestal veroorzaakt door oude coax kabels en slechte verbindingen (corrosie, vocht, etc.). Loop dit ook tijdens de winter even goed na. Doe bij voorkeur ook een 'Standing Wave Ratio (SWR)' test, of laat dit doen. Een SWR test geeft aan hoe groot de verliezen in je kabel zijn en geeft dus een goede indicatie van hoeveel vermogen tussen je marifoon en de

antenne verloren gaat. Dat verlies mag maximaal 40% zijn. En een radio check, niet met je buurman in de haven, maar met een station dat tenminste enige mijlen van je is verwijderd is ook zeker geen overbodige luxe.

- Gasinstallatie

  Alleen al in Nederland vinden er ieder jaar wel één of meer gasontploffingen op jachten plaats door lekkende gasinstallaties. Als de reddingsdiensten dicht in de buurt zijn, is overleven al een wonder. Midden op zee is het vrijwel zeker einde oefening. Een ontploffing voorkomen is een kleine moeite, zeker in vergelijking met de risico's. Loop je installatie dus even goed na. Rubber vergaat en gasventielen en verdampers zijn niet goed bestand tegen zout en vocht: corrosie komt veel voor. Vervang rubberslangen op tijd en check aansluitingen, verdampers en afsluiters op corrosie. Laat bij voorkeur ook een druktest uitvoeren. Dan weet je zeker dat je geen lekkages hebt. Tenslotte: Een gasalarm installeren is makkelijk en zeer effectief.

- Boordnet en lithium batterijen

  Alle onderdelen van het boordnet dienen goed gezekerd te zijn, te beginnen bij de service accu. Een goed gezekerde installatie met AGM of gelaccus levelt doorgaans weinig problemen op. Dit is soms wel anders met Lithium (LiFePo4) accus. Dit type accu's kunnen, afhankelijk van de constructie, kwaliteit en indien de installatie niet goed is aangelegd, snel instabiel worden en oververhit raken (een zogenoemd 'Thermal Runaway'), met brand of ontploffing tot gevolg. Bovendien kunnen ze tijdens het laden meer stroom trekken dan je generator op de motor of kabels aankunnen, met wederom het risico van brand tot gevolg. Zorg dus voor een gedegen installatie en installeer accu's van een betrouwbaar/bekend merk.

  Wie recentelijk heeft gevlogen zal hebben meegekregen dat je powerbanks en e-sigaretten altijd in het zicht moet hebben en in geen geval aan boord mag opladen. Dat is niet voor niets: (Goedkope) powerbanks en e-sigaretten vormen inmiddels een van de grootste risico's voor de veiligheid in de luchtvaart. Aan boord van een zeiljacht is dat niet anders. Laat deze spullen als het even kan lekker thuis.

- Brandblussers

  Ja, ook brandblussers hebben een levensduur en moeten na een aantal jaren gekeurd en gevuld, of vervangen worden. Voor een schuimblusser is de limiet 5 jaar. Voor een poeder of CO_2 blusser maximaal 10 jaar. Maar ook hier geldt: Zout en vocht tasten alles

wat kan corroderen aan. Dus zoek de limiet niet op en vervang je blussers tijdig of laat ze keuren.

- Verstaging

  Mastbreuk komt vooral voor bij racers die hun boot met vol tuig op de limiet varen, toch? Helaas is het antwoord; nee. Dus ook als je niet een bloedfanatieke wedstrijdzeiler bent, loop je verstaging na of laat dat doen. Dan zul je die betonschaar of haakse slijper hopelijk niet hoeven gebruiken (maar neem die voor alle zekerheid wel mee!)

- Besturing en roer

  Het laatste extra aandachtspunt betreft de besturing en het roer. Het OSR vereist een noodstuurinstallatie en het is heel verstandig om na te denken hoe je gaat sturen mocht je roer niet meer werken (Al gebiedt de eerlijkheid te zeggen dat dit buitengewoon lastig is). Maar een hoop roerproblemen kunnen goed voorkomen worden.
  Het klussenlijstje voor deze winter wordt lang, maar kijk eens goed naar de volgende zaken:
  - Zit er overmatige speling op het roer? Dan is het verstandig om de lagers te vervangen. Zo voorkom je flinke belastingen op het roer en de roerkoning.
  - In vrijwel ieder roer zit wel vocht, maar veel vocht kan het roer verzwakken en leiden tot breuk. Kijk je roer na op schade en scheurtjes of delaminatie.
  - Kijk het kwadrant, kettingen, overbrengingen en stuurkabels na op corrosie en losse ‘strands’ (kleine gebroken strengen). Zorg dat alles soepel loopt.

- EPIRB en AIS-PLB

  Een EPIRB is een noodbaken dat op verschillende frequenties een noodsignaal uitzendt, dat door andere schepen, vliegtuigen en ook door satellieten opgepikt kan worden. Dat laatste zorgt ervoor dat het baken wereldwijd werkt. Bovendien zendt het de positie van het baken mee. Het is gekoppeld aan de MMSI van je schip, waardoor de Nederlandse Kustwacht altijd ingeseind wordt en de reddingsdiensten weten om wat voor soort type schip het gaat en wie er aan boord is. Dit alles maakt de kans op redding een stuk groter dan met andere middelen. Het kost echter wel een flinke duit in het zakje voor een apparaat dat je, net als je reddingsvlot, nooit nodig hoopt te hebben. De OSR 2026-2027 Monohull – Category 3 with Liferaft stelt het hebben van een EPIRB niet verplicht. In lijn met de OSR doen we dat dan ook niet, maar raden het wel aan.

AIS-PLBs of vergelijkbare apparaten zijn conform de OSR verplicht voor elk bemanningslid van dual-handed gevaren boten, om in geval van een MOB snel alarm te slaan en het slachtoffer snel terug te kunnen vinden. In lijn met de OSR stellen we dit niet verplicht voor schepen met 3 of meer bemanningsleden, maar raden het eveneens zeker aan, met name voor bemanningsleden die de veiligheid van de kuip vaker moeten verlaten (bijv. de voordekker).

Kielkeuringen

Gemiddeld gaat het zo'n twee keer per jaar goed mis: een gebroken of afgescheurde kiel. En helaas is ook dit probleem niet voorbehouden aan pur-sang wedstrijdboten, al komt het daar wel vaker voor. Er zijn specialisten die specifiek keuringen van de kiel- en kielconstructie uitvoeren. Hun diensten zijn zeker het aanraden waard en al helemaal als je al een keer flink hard aan de grond bent gelopen (op lage snelheid in de blubber in de haven van Makkum vastlopen doet niet zoveel kwaad).

Volgens de OSR mag je echter, mits je over voldoende kennis beschikt, voor Monohull Categorie 3 ook zelf aan de slag.

- Een goede methode is de 'keel tip swing test', waarbij als de boot in de singels hangt of op de kar staat, de onderkant van de kiel zijwaarts belast wordt om te kijken of er speling is en of er vervorming van de kiel-romp aansluiting ontstaat.
- Onderzoek het frame (binnen de boot) waar de kiel aan gemonteerd is op delaminatie, vervorming en scheuren.
- Controleer kielbouten en 'backing plates' op zichtbare corrosie en haal indien mogelijk de kielbouten of moeren met een momentsleutel aan. Voor de juiste momentwaardes: Deze zijn afhankelijk van de maat van het schroefdraad van de bout. Deze zijn op het internet te vinden. Sommige klassenorganisaties hebben zulke informatie ook op hun website staan.
- Bekijk de kiel-romp overgang op grotere kieren en scheuren. Kleine haarscheurtjes zijn doorgaans niet problematisch. Een kiel beweegt vaak wel een klein beetje, waardoor kleine scheurtjes kunnen ontstaan. Grotere scheuren en delaminatie daarentegen zijn wel een indicatie dat we een serieus probleem zou kunnen zijn.

Meer informatie is de vinden in Appendix L van de OSR 2026-2027. Je vindt Appendix L en een bijbehorend inspectie-formulier hier. Bij de keuring zal hiernaar gevraagd worden.

Er is ook een Frequently Asked Questions (FAQ) over Appendix L. Deze vind je hier.