

Veiligheid aan boord

Als we aan de veiligheid aan boord denken, denken we direct aan alle mogelijke middelen en hulpmiddelen welke wij waar ook kunnen aanschaffen en ons ter beschikking kunnen staan. Echter het van wezenlijk belang dat we ons schip goed kennen en er goed mee omgaan.

Omdat we veelal met meerdere personen aan boord zijn is het van het grootste belang dat niet alleen de schipper goed kan omgaan met het schip, maar ook een van de opvarenden. Er kan namelijk altijd een situatie ontstaan waarbij het roer moet worden overgenomen om het schip veilig naar de wal te loodsen. Denk hierbij aan het onwel worden tijdens de reis. Het is dus van belang dat de opvarende niet alleen de landvasten om de bolder kan gooien, maar ook het schip zelfstandig naar de wal kan manoeuvreren en kan afmeren.

Het is natuurlijk van het grootste belang, als u het ruime sop kiest, dat de schipper en de opvarende goede kennis hebben van navigatie. Niet alleen van de elektronische navigatie, maar ook van het navigeren met behulp van de (zee)kaarten. En als u het ruime sop kiest, bespreek dan samen, voordat u aan de reis begint, de vaarroute en mogelijk ook een alternatieve vaarroute voor het geval dat men voor een verassing komt te staan, door bijvoorbeeld het veranderen van het weer. Natuurlijk is het belangrijk dat de vaarroute op de zeekaart wordt bijgehouden. De elektronica kan het namelijk altijd bevesten.

Voor de schipper en de opvarende is het natuurlijk gezellig om liggend in de haven met mooi warm zonnig weer een hapje en een verfrissend drankje te gebruiken. Vaak zal dit bij het warme en zonnige weer een wijntje of een biertje zijn. Is het weer wat minder aangenaam komen er vaak andere drankjes op tafel om weer lekker warm te worden. Mocht u 's avonds een drankje teveel hebben gedronken en u er de volgende morgen aan worden herinnerd, ga dan niet direct achter het roer staan maar wacht even tot na de koffie. U zult zich dan wat prettiger voelen en op een veilige manier dan de haven verlaten. Ook op het water worden op gezette tijden door de Rijkspolitie te Water controles gehouden op het gebruik van alcohol.

De volgende middelen om de veiligheid aan boord te vergroten en/of te bewaren kennen we, echter niet in chronologische volgorde, als volgt:

- Het reddingsvest;
- De reddingsboei;
- De veiligheidslijn;
- De noodsignalen;
- Een of meerdere brandblussers;
- De branddeken;
- Het gas- en gasdetectiesysteem;
- De marifoon;
- De EHBO doos;
- De bijl en het zakmes;
- De zaklantaarn;
- Het anker;
- De sloopshoorn.

Het reddingsvest

De schipper is verplicht om voor iedere opvarende een passend reddingsvest aan boord te hebben. Het reddingsvest kan zijn een automatisch opblaasbaar reddingsvest of een zogenaamd blokvest. De eigenschap van het reddingsvest is dat bij het te water raken de drenkeling door de uitvoering van beide type reddingsvesten de drenkeling op de rug wordt gedraaid en het hoofd ondersteund wordt. Dit in tegenstelling tot de zo genaamde zwemvesten die deze eigenschap niet bezitten.

Het is natuurlijk van belang dat bij slecht weer en ruw water de reddingsvesten direct binnen handbereik zijn of omgedaan. Ook is het van belang de reddingsvesten regelmatig te controleren op veiligheid. Voor het automatisch opblaasbaar reddingsvest bestaat het controleren uit het vervangen van het smeltpatroon en de CO2 patroon. Van het blokvest kan het drijfvermogen afnemen. Oorzaak hiervan is de veroudering. Let hierbij altijd op de productiedatum. Als deze productiedatum zo'n tien jaar is verstreken is de tijd voor vernieuwing.

De reddingsboei

Reddingsboeien zijn er in vele uitvoeringen, kleuren en maten. De meest voor de hand liggende en aan boord aanwezige reddingsboei is de ronde en de hoefvormige boei. Bij de ronde boei moet de drenkeling de boei over zijn hoofd aanbrengen terwijl de drenkeling de hoefvormige boei om zijn lichaam kan schuiven. Natuurlijk bevindt de reddingsboei zich onder handbereik hangend aan de reling in een beugel en voorzien van een reddingslijn.

De veiligheidslijn

Als je bij zwaar weer onverhoopt naar buiten moet is het veilig om je aan te lijnen met een veiligheidslijn De veiligheidslijn welke je aan één kant aanhaakt aan je reddingsvest, die je zeker bij zwaar weer hebt aangedaan, en bij onze schepen de andere kant aanhaakt aan de reling of de handgrepen boven op het stuurhuis of de kajuit. Dit om veilig over het schip te kunnen lopen. Mocht je onverhoopt te water raken blijf je verbonden met het schip en kan je door middel van de veiligheidslijn aan boord worden gehaald.

De noodsignalen

Mocht u het ruime sop kiezen, het IJsselmeer of Markermeer bevaren dient u zeker noodsignalen aan boord te hebben. Mocht u in de problemen komen is het mogelijk om met de noodsignalen andere schippers op het water of waarnemingen vanaf de vaste wal anderen te kunnen waarschuwen. Natuurlijk kan dat ook via de marifoon, maar als er hulp onderweg is, is het gebruik van noodsignalen handig om de locatie waar men zich op het water bevindt aan te geven. Noodsignalen zijn zo'n 3 jaar houdbaar waarna deze moeten worden vervangen. De oude niet meer bruikbare noodsignalen kan men veelal inleveren bij de leverancier, als chemisch afval bij de gemeente indien dit wordt geaccepteerd of bij de politie.

De brandblussers

Het aan boord hebben van meerdere brandblussers is het meest voor de hand liggende middel om een brand te kunnen blussen. Zorg er voor dat de ze altijd binnen handbereik zijn en u er in kastjes of onder de luiken niet naar hoeft te zoeken.

Het beste kan men één brandblusser binnen in het stuurhuis en één brandblusser buiten het stuurhuis plaatsen. De brandblusser buiten het stuurhuis is altijd beschikbaar in het geval dat het stuurhuis niet meer toegankelijk is.

Vanaf 2002 is volgens de CE normering bij oplevering van een nieuw schip verplicht dat in het motorruim een automatisch werkend blussysteem is gemonteerd. Is uw schip voor deze datum gebouwd kan het zijn dat een dergelijk brandblussysteem niet is

aangebracht. Het verdient dan aanbeveling om een dergelijk systeem alsnog te laten installeren.

Er zijn meerdere soorten brandblussers. We kennen de poederblusser, de schuimblusser en de vetbrandblusser, waarbij de poederblusser het meest geschikt is om de voorkomende branden te bestrijden. Een nadeel is dat de poeder, doordat het overal binnen dringt, nevenschade kan veroorzaken.

En natuurlijk is het van belang de brandblussers iedere twee jaar te laten controleren. Daarnaast kan het mogelijk zijn dat uw verzekering eist dat het keuren van de brandblusser jaarlijks plaats vindt.

De branddeken

De branddeken of ook wel blusdeken genoemd is gemaakt van een slecht brandbaar materiaal en bedoeld om een vuur in een vroeg stadium te doven. De eigenschap van de blusdeken is dat hij de toevoer van zuurstof naar de brandhaard ontnemt. Hierdoor zal het vuur doven. De blusdeken is zeer geschikt voor personen die in de brand staan, maar ook voor kleinere brandjes in het kombuis zoals bij de vlam in de pan. Bij de vlam in de pan kan men natuurlijk ook de deksel op de pan leggen. Laat bij een brandje zoals de vlam in de pan de branddeken of het deksel er op liggen tot alles is afgekoeld. Dit om te voorkomen dat er een spontane ontbranding ontstaat als weer zuurstof wordt toegelaten.

Het gas- en gasdetectiesysteem

Een onderdeel van brandbestrijding aan boord is het gasdetectiesysteem om gasexplosie te voorkomen. Het gasdetectiesysteem kan worden voorzien van één of meerdere sensoren. Omdat het, bij lekkage ontsnapte gas zwaarder is dan lucht, zal zich dit altijd ophopen in het diepste deel van het schip. Veelal is dit de ruimte in het vooronder. Maar ook de motorruimte welke is voorzien van waterdichte schotten en waar de gasleiding doorheen loopt zal bij beschadiging en lekkage van de gasleiding onderin het motorruim het gas zich ophopen. Het verdient daarom aanbeveling ook in deze ruimte één sensor te plaatsen.

Naast dat veelal het gasdetectiesysteem bij inschakeling zichzelf test kan men de werking ook zelf testen door een beetje gas van de gasaansteker tegen de sensor te blazen.

Natuurlijk is het van het grootste belang regelmatig de gasleiding, de slangaansluiting en de drukregelaar op lekkage te controleren. Ook het tijdig vervangen van de gas slang en drukregelaar is van groot belang.

De marifoon

De marifoon, bedoeld als communicatiemiddel voor het nautische radioverkeer, kan in geval van een calamiteit worden gebruikt om u in verbinding te stellen met andere schepen in de buurt of met de stations op de vaste wal.

Gebruik in geval van een calamiteit, nood of een spoedeisende oproep altijd kanaal 16. Dit kanaal werkt, in tegenstelling met de andere kanalen, met een hoger vermogen en heeft daarom ook een groter bereik.

Op de grote rivieren, zoals op de Waal en de Rijn kan de marifoon worden uitgeluisterd en kan men zich op de hoogte stellen van de manoeuvres van de beroepsvaart om zodoende een veilige weg over het vaarwater aan te houden.

Natuurlijk dient men met een goed functionerende marifoon het water op te gaan. Het is daarom een goede zaak om bij het begin van de vaartocht de werking van de marifoon even te testen door een testoproep uit te sturen en de reactie af te wachten.

De EHBO doos

U zult zeggen wat brengt de EHBO doos nu aan veiligheid aan boord. Dit is zeker zo als u niet zo goed op de hoogte bent hoe te handelen onder bepaalde omstandigheden zoals

bij snijwonden als gevolg van het uitschieten van een scherp voorwerp, bij een kneuzing of verstuiking door het vallen of stoten en in het ergste geval bij slagaderlijke bloedingen.

Het is daarom zeer belangrijk dat u voldoende kennis verzameld om te weten hoe te handelen onder bepaalde omstandigheden. Een cursus bij het rode of oranje kruis kan hierbij zeker helpen. Zij kunnen u ook bijbrengen wat te doen bij bewusteloosheid, flauwtes, beroerte en reanimatie.

De bijl, het zakmes

Als tijdens het in de sluis naar beneden schutten de lijn op een of andere manier bekneld raakt of u vergeet meer lijn te geven omdat u een gezellig gesprek voert met een andere schipper in de sluis kan het bij de hand hebben van een scherp mes of een scherp bijltje een uitkomst zijn om de boot niet in de lijn tegen de sluismuur te laten hangen. Als de lijn bekneld is geraakt of strak op de bolder wordt getrokken kan men niet anders meer doen dan de lijn door te snijden of door te kappen. Het is dus belangrijk dat u het mes of het bijltje binnen handbereik heb liggen en er niet naar hoeft te zoeken.

De zaklantaarn

Ook een goede zaklantaarn kan bijdragen aan de veiligheid aan boord. Stel u moet, bij erg slecht weer en veel wind, 's avonds of 's nachts naar buiten om te controleren of de boot nog goed licht, de stootwillen nog goed hangen of dat er wat schuift over het dek en moet worden vastgelegd, dan is het bij de hand hebben en het gebruik van een zaklantaarn om het een en ander te verhelpen bijzonder praktisch. Je ziet ook waar je loopt.

Ook als je in het donker de wal op moet is het gebruik van de zaklantaarn zeer gewenst, omdat, als je niet met de boot in een jachthaven of in een stad ligt, dan vaak in een vreemde omgeving zonder openbare verlichting hebt afgemeerd. Ook dan is de zaklantaarn een hulp om te zien waar je loopt.

Het anker

Het anker. Natuurlijk een wezenlijk onderdeel van de scheepsuitrusting welke niet alleen voor het gebruik is bij het voor anker gaan voor de nacht of het voor anker gaan op een rustig watertje om wat vertier te hebben, maar ook om bij te dragen aan onze veiligheid. Het anker zal in geval van een calamiteit, denk aan het verliezen van de scheepsschroef, het uitvallen van de motor, of het onbestuurbaar raken van de boot door welke oorzaak dan ook, mee helpen aan onze veiligheid. Veelal ontstaat er een calamiteit op die plaats op het water waar een min of meer sterke stroming staat of op een druk bevaarbaar kanaal of rivier. Het is dan zaak om het anker te laten vallen om niet met de stroming te worden meegenomen of naar de aanwezige scheepvaart af te drijven. Als het anker elektrisch bedienbaar is, is het natuurlijk van belang dat deze regelmatig wordt gecontroleerd op de juiste werking.

De sloopshoorn

De sloopshoorn kan je gebruiken bij het uitvoeren van manoeuvres tijdens het varen. Denk hierbij aan de stuur- of aan bakboordzijde voorbij varen en het achteruitslaan. Of het attentiesein om een gevaarlijke situatie te voorkomen. Belangrijk is ook het sein als men stuurloos is en niet meer kan manoeuvreren. Het is zaak om goed kennis te nemen welke veelal voor de pleziervaart van toepassing zijn. Kent men de geluidseinen niet uit het hoofd kan men altijd een kaart met een overzicht van de gebruikelijke geluidseinen bij de stuurstand beschikbaar te hebben.

Algemeen

Natuurlijk zijn er meer delen van de scheepsuitrusting welke van tijd tot tijd de aandacht nodig hebben. Denk hierbij aan de afsluiters en de doorvoeren welke zich onder de waterlijn bevinden, de werking van de elektrische lenspomp indien geïnstalleerd, de accu's en zeker de start accu en de accu waarop de marifoon is aangesloten, het of meerdere brandstoffilters, de waterafscheiders en het koelwaterfilter. Controleer ook van de motor het oliepeil en de status van de V-snaren, want als alles tiptop in orde is vergroot ook dit de veiligheid aan boord.

Bertus Jekel
SK 294 Warana