

Gevaar aan dek

Het lijkt vaak dat duiken en varen onverbreekelijk met elkaar verbonden zijn. Hoe groots het kantduiken ook kan zijn, duikers lijken altijd wel de zee op getrokken te worden op zoek naar een grootter onderwateravontuur.

Met de meeste planning vooral gefocust op onderwaterveiligheid is het gemakkelijk de gevaren te vergeten die aan het oppervlak op de loer liggen. Of we nu passagiers (betalend of anderszins) zijn op de boot van iemand anders of dat we onze eigen boot varen, het is zo nu en dan belangrijk om een paar van de basisregels van bootveiligheid te herhalen.

Uitrusting

Iedere keer als we ons buiten onze thuishaven begeven, moet we goed voorbereid zijn om de uitdagingen van geplande en ongeplande omstandigheden te kunnen pareren. Kustwachtregels geven de basis veiligheidsmaterialen aan, waaronder personal floatation devices (PFD's) (persoonlijke drijfmiddelen) voor iedereen aan boord, visual distress signals (VDS) (visuele noodsignalen), brandblussers en en apparaten die geluid voortbrengen.

Volgens de regels moeten de PFD's goedgekeurd zijn door de kustwacht, de juiste maat hebben voor de drager, in goede conditie en gemakkelijk te pakken zijn - NIET weggestopt in een plastic tas, bewaard in een afgesloten kast of begraven onder stapels duikuitrustingen. Hoewel duikers perfect aan het water aangepast zijn als ze hun spullen aan hebben, zodra ze droge kleren aan doen moeten ze PFD's onder handbereik hebben. Gegevens van de kustwacht laten zien dat 90 procent van de boot gerelateerde verdrinkingen in de binnenwateren gebeuren - meestal slechts enkele meters weg van veiligheid. Dit suggereert dat het gebruik van PFD 's de levens van 80 procent van de slachtoffers van bootongevallen had kunnen redden.

De kustwachtregels eisen ook dat boten uitgerust zijn met goedgekeurde VDS's. Vaartuigen korter dan 4,8 m (VS) hoeven geen dagsignalen te voeren, maar ze moeten nachtsignalen hebben als ze varen tussen zonsondergang en zonsopgang. Zelfs als een VDS niet vereist is, vinden veel schippers dat ze toch essentieel zijn. Zou de boot omslaan, te kampen krijgen met een uitgevallen motor of aan de grond lopen, een VDS blijft het belangrijkste element bij het inroepen van hulp.

Hoewel we meestal niet aan een boot denken als brandgevaarlijk, zijn door de kustwacht goedgekeurde brandblussers vereist op alle boten waar brandgevaar bestaat vanwege de motoren of het brandstofsysteem.

Deze regel is van toepassing op boten met gesloten compartimenten, maar ook op die met compartimenten onder de banken waar draagbare brandstof tanks opgeborgen kunnen worden. Als je bedenkt dat onze enige andere optie het verlaten van het schip is, is het het waard om een goede brandblusser (of twee) klaar te hebben staan.

Apparaten die geluid produceren zijn vereist als essentieel communicatiemiddel, worden vooral gebruikt als men vaart in onoverzichtelijke wateren (obstakels die in de weg liggen) of in mist. Een draagbare, in de hand gehouden luchthoorn is meestal het keuzeproduct om aan deze eis te voldoen.

Naast de zaken die voorgeschreven worden door de kustwacht, zijn er talloze dingen om ons voor te bereiden op een onafhankelijke operatie in een soms-vijandige omgeving, om situaties op te lossen die zich onverwacht voordoen en vooral om te voorkomen dat dergelijke problemen de kop op steken. Zulke

zaken zijn ondermeer voldoende brandstof om het reisdoel te bereiken en terug te keren, naast een reserve brandstofvoorraad om een omweg te kunnen maken of voor andere onvoorziene zaken.

Als zaken verkeerd gaan kan het hebben van een lenspomp, een anker en een paar essentiële gereedschappen het verschil uitmaken tussen een slechte dag en een nog veel ergere. Als laatste moet een goed toegeruste duikboot voorzien zijn van zuurstof en Eerste hulpmaterialen, water en andere overlevingspakketten, navigatiemiddelen, communicatieapparatuur en de mensen en de kennis hebben hoe deze zaken effectief gebruikt kunnen worden.

Varen know-how

Als het gaat om zeemanschap is er weinig dat in de plaats kan komen van ervaring. Voor beginnende schippers en mensen die de lacunes in hun kennis willen opvullen worden er veiligheid vaarcurussen aangeboden door vele Europese kustwachtorganisaties, Hulpdiensten, Jachtclubs en dergelijke organisaties.

De meeste tijd zijn onze tochtjes vredig, maar in het zeldzame geval dat er iets mis gaat, is het van belang dat we onze spreekwoordelijke zaken op een rijtje hebben. Door een paar eenvoudige voorzorgsmaatregelen te nemen kunnen we bijdragen aan de veiligheid van onszelf en van de mensen die met ons mee duiken.

Varen veiligheidstips

- Zorg voor je de haven uitvaart er altijd voor dat het vaartuig goed onderhouden is, voorzien van brandstof en de nodige noodvoorzieningen.
- Last altijd een vaarplan achter bij een vriend, familielid of een ander verantwoordelijk iemand.
- Ken je boot, haar systemen en haar vaareigenschappen.
- Zorg er altijd voor dat je je heel bewust bent van de omstandigheden: weet waar je bent en wat de gevaren rondom je of in je buurt zijn.
- Houd voortdurend een oog op weersveranderingen.
- Ken en oefen navigatieregels.
- Ken en gehoorzaam alle nationale en provinciale regels en markeringen van vaarwegen.
- Belaad het vaartuig nooit te zwaar. Een te zware belading verlaagt de afstand tussen de waterlijn en het bovendek (vrijboord) en beïnvloedt de prestaties, daarbij het gevaar van een scheepvaartongeval vergrotend. Overschrijd nooit de limieten aangegeven in de scheepspapieren.

Navigatiebehoeften

Zowel boven als onder de zee is het belangrijk om op ieder moment te weten waar je bent. Moderne GPS systemen en bewegende kaarten maken van de normale navigatie taken licht werk, maar er zijn tijden dat een zeekaart en kompas je beste vrienden zijn – als je weet hoe je ze af moet lezen. Voor diegenen die niet op de hoogte zijn van de beginselen van kustnavigatie is het de moeite waard om de basis ervan te leren. Begin met een zeekaart van je “thuiswateren” en overweeg dan een kust navigatie of veiligheid vaarcurcus.

Communicaties

Communicatieapparatuur kan van essentieel belang zijn om aan de behoefte op open zee tegemoet te komen. Dicht onder de kust kan een mobiele telefoon een geweldig hulpmiddel zijn om hulp in te roepen, maar op zee is die dienst op zijn best beperkt. Een marine VHF radio is waarschijnlijk de beste

communicatievorm die direct contact mogelijk maakt met zowel de kustwacht als met andere schepen in het gebied. Bovendien heeft een schip een terugroepsirene nodig of iets anders om duikers te waarschuwen dat het tijd is om terug te keren.

Ongeacht of we uitgerust zijn met schip-wal communicatie zal het achterlaten van een vaarplan bij een verantwoordelijk iemand aan de wal ertoe bijdragen dat als het ongeluk toeslaat er iemand is die er een idee van heeft waar we naartoe zijn gegaan en wanneer we weer thuis terug verwacht kunnen worden. Het vaarplan identificeert het vaartuig, de personen aan boord, het reisdoel en de geplande vaarroute plus de verwachte terugkomsttijd. Als het vaartuig niet zoals verwacht terugkeert, kan het vaarplan hulpverleners helpen bij het in gang zetten van een effectieve zoektocht.

Veranderend weer

Waar ik opgroeide in New England was er spreekwoord dat zei: "Als het weer je niet bevalt, wacht een minuut en het verandert." Voor iemand in een boot zijn die veranderende weersomstandigheden iets waar zorgvuldig over nagedacht moet worden. Ze zijn niet alleen van invloed op duikomstandigheden, maar kunnen ook snel zorgen voor een gevaarlijke situatie aan het oppervlak.

Doorgewinterde schippers weten dat de weerradio, weerberichten en radioverkeer tussen schepen ons kunnen waarschuwen voor veranderende omstandigheden. Het is de moeite waard om een oogje op het weer te houden. Let op veranderende barometrische condities, windveranderingen (snelheid of richting) en temperatuursveranderingen. Aanwakkerende wind en snel vallende temperatuur of barometerdruk kunnen wijzen op verslechterende omstandigheden. Als het gaat om visuele aanwijzingen, houd het oog op het westen, daar weersystemen in de noordelijke middenzones vanuit het westen komen.

Opkomende mist kan vooral een ernstige bedreiging vormen daar het het moeilijk of zelfs onmogelijk kan maken om te navigeren en gevaren op te merken. Ieder keer als lucht afkoelt tot aan het dauwpunt is mist waarschijnlijk. Relatief warme, vochtige lucht die over kouder water stroomt kan ervoor zorgen dat mist zich heel snel vormt.

Onweersbuiten zijn misschien wel de meest gevaarlijke weersomstandigheden die mensen op een boot tegen kunnen komen. Behalve het weerlichten, de hagel en verminderd zicht bij hevige neerslag verandert de sterke, vlaggerige wind in woeste zeecondities. Het recept voor een onweersbui omvat relatief warme, vochtige, onstabiele lucht gecombineerd met stijgkracht. Wat vaak begint als onschuldig uitziende cumuluswolken kan snel veranderen in een echt kwaadaardige storm.

Iedere keer als instabiele lucht stijgt tot een hoogte boven het vriespunt (denk aan 3.000 tot 5.000 meter) vormen zich ijskristallen die doormiddel van mechanische botsingen elektrische ladingen uitwisselen, net zoals wij "opgeladen" worden wanneer we over een kleed schuifelen op een frisse, winterse dag. Als de bliksem begint is de storm volwassen geworden en brengt snijdende wind, verblindende tegen en stormachtige zee met zich mee.

Een buddy aan boord

Iedere keer als we de wereld hieronder gaan exploreren is het belangrijk om een "wachter" of uitkijk te hebben - een verantwoordelijk persoon die aan boord te blijft om de veiligheid te borgen. Vele jaren geleden had ik niet een dergelijk persoon aan boord gelaten. Het was een nachtduik en na het boven komen merkten we dat de donker gekleurde romp en het nauwelijks zichtbare ankerlicht een volmaakte camouflage vormden tegen de nachtlucht en spaarzaam verlicht kustlijn. Gelukkig botsten we (letterlijk) tegen de boot terwijl we naar de kust aan het zwemmen waren en werd ons de gène - of erger - bespaard van het verliezen van onze boot. Maar de les was wel aan ons besteed.

De wacht heeft de primaire verantwoordelijkheid om een oogje op het weer te houden, de radio te bemannen, en op te letten op zaken als een slepend anker en uit te zien naar omhoog komende duikers. Deze persoon moet niet alleen getraind zijn in het veilig omgaan met een boot, maar ook in eerste hulp en ongevallen management.

Nog een belangrijke verantwoordelijkheid van die “buddy aan boord” is ervoor te zorgen dat er niemand achter gelaten wordt. Het DAN Diver Identificatie Systeem (DIDS) is een geweldig instrument om duikers te volgen, maar andere strategieën kunnen ook effectief zijn afhankelijk van de maat van de boot en het aantal bemanningsleden en duikers.