

SKIPPPERS

OEFENING, UITRUSTING
ELEKTRONICA

Magazin

INNOVATIE, TIPS & TRUCS
RECHT, BOEKEN



Zonder opstaphulp wordt de zijkant
een onoverkomelijke hindernis

TERUG AAN BOORD

*Zelfs het beste MOB-maneuver kan een over boord geslagen medezeiler niet terug aan boord halen. In de test: **NIEUWE BERGINGSSYSTEMEN**, waarmee ook de redding van tweepersoonsbemanningen slaagt.*

DRIE MANIEREN

Vaak is het maar een kwestie van seconden – net wanneer een crewlid een reefband uitrekt, helt de jacht sterk over.

De greep helpt niet, kort roeien met de armen, maar de zwaartekracht wint en de man verdwijnt over boord. Nu komt het erop aan om de slachtoffers in het oog te houden, het schip te stoppen, eventueel de zeilen bergen en de persoon terug aan boord helpen. Zeker voor een kleine crew is het geen eenvoudige taak, en dan moet de grootste uitdaging nog komen. Hoe moeilijk het ook is, zelfs met voldoende mankracht, tonen tegenslagen zoals met de “Special One” voor Heiligenhafen, waar de crew de zogezegd geredde co-schipper niet van de boot kon halen (s. YACHT 21/2012)

Met dergelijke situaties in het achterhoofd hadden de ontwikkelaars twee nieuwe bergingssystemen: Martin Schrührer van MS Safety met de zogenaamde Catch and Lift en Matthias Gölitz van GRM Safety met zogenaamde Pelikan inrichting. Beide brachten hun ontwikkeling mee naar een grote test op Mallorca. Referenties waren een klassiek reddingsnet samen met een veiligheidstakel van de Lübeckse fabrikant Walden. Als testschip diende er een Oceanis 34 van eerste klasse jachten. De zijkant van deze jacht is duidelijk meer dan een meter hoog en is daarom zonder hulpmiddel niet te beklimmen.

Om de test zo realistisch mogelijk te laten verlopen, bestond de testcrew uit de ongeveer 85 kg wegende YACHT vrijwilliger en zijn sportieve, maar ook zeer elegante vriendin die het systeem alleen zal bedienen en hem zal redden. Het man-over-boord-manoeuvere werden bij alle drie de systemen onder de machine gevaren, wat bij een twee-crew achteraan is aangebracht. De één of meerdere aan boord overblijvenden gelden als een eenpersoonsskipper en is met snel de bediening van de zeilen en de redding overspoeld.

MET SCHERM, LUS EN MOTOR

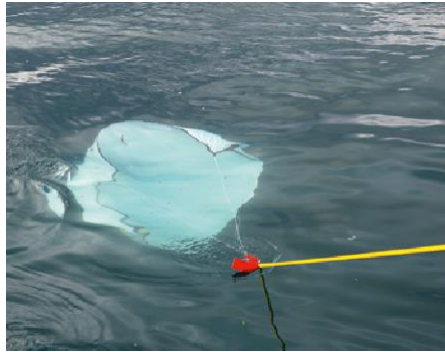
Het plan, als koppel te vertrekken voor een lange vaart, was de kern voor het Catch and Lift genoemde reddingssysteem van MS-Safety. Daarbij kwamen initiatiefnemers Martin Schührer en zijn zus en hun ervaringen als valschermspringer en fabrikant van medische en militaire uitrusting van pas. Omdat in plaats van een sterke crew, het systeem terugvalt op een speciale remparachute en machinekracht.

PELIKAN



Redding volgens het krabsnijprincipe: Het systeem moet in de haven worden aangebracht en correct worden ingesteld

CATCH AND LIFT



De kracht van een remparachute duwt het bemanningslid aan boord. Vooraf moet worden getest of de motor voldoende kracht heeft

BERGINGSNET



Het systeem van Walden wordt slechts in geval van nood vastgemaakt aan een ander crewlid; voor de trip is er geen voorbereiding nodig

Het idee is even eenvoudig als fascinerend: in geval van nood, zoals bij conventionele bergingen, wordt er een touwverbinding gemaakt met de ongelukkigen door middel van een touw en een reddingslus. Ze loopt via een over een deflectieblok, die is vastgemaakt aan de bovenste vleugel. Hun uiteinde is niet vastgemaakt aan de boord, maar met de remparachute verbonden. Als de lijnverbinding geslaagd is, wordt de parachute ingezet en vaart het jacht verder. Het scherm werkt als propeller en genereert zoveel weerstand dat de persoon naar de jacht wordt getrokken en uit het water wordt gelicht – zonder dat de redder van het roer moet.

Om ervoor te zorgen dat de motor en de propeller ook de nodige trekkracht ontwikkelt om de beloofde 300 kg uit het water te hijsen, raadt de fabrikant een praktische test van het systeem aan. De vereiste uitrusting kan worden geleend bij MS-Safety. De drie cilinder Yanmar van onze Oceanis 34 zorgde voor de vereiste trekkracht, zelfs met het gaspedaal $\frac{3}{4}$ ingedrukt.

De Catch and Lift overtuigde in de test door het eenvoudig gebruik en de 100% slaagkans tijdens de redding. De overboord geslagen persoon moet gewoon omcirkeld worden en niet meteen aangestuurd, wat een overspoeling door golven voorkomt. Is hij echter niet meer in staat zich vast te haken, dan wordt het moeilijk. Bij voldoende bemanning kan er iemand in het water gaan en samen met de verongelukte aanpakken; het scherm trekt dan beide uit het water. Anders is ook een klassiek MOB-manoeuvere nodig met aanhaking van een badplatform. Het bezwaar dat de berging niet horizontaal gebeurt, wordt door Martin Schührer weerlegd door te wijzen op de snelheid van het manoeuvre: is het bemanningslid snel weer aan boord, dan onderkoelt hij niet.

OPGEVIST

De Pelikaan, het zogenaamde systeem van GRM Safety bestaat uit een net, dat aan de zijkant is gevouwen op een arm. De persoon in het water wordt daarmee opgevangen en aan de romp vastgemaakt. Als hij niet op eigen kracht terug aan boord kan, dan kan het net met een spinakkeval worden gehesen eed d persoon aan boord worden genomen. Groot voordeel dan bij de andere methodes: er is geen ▶

PELIKAN

Het Systeem van GRM Safety is gebaseerd op het netwerktechniek van een krabsnijder.

Met deze bergingstechniek zullen zelfs roerloze mensen worden geborgen en veilig terug aan boord worden gebracht.



De montage is eenvoudig: de band wordt bevestigd aan de steunen van de reling. In de haven moeten ze uitgevouwen zijn om de dompeldiepte van het net met de klemschroef te regelen. In geval van nood moet de stuurman de cockpit verlaten en de velcrostrip openen door aan de rode riem te trekken. Met een korte ruk wordt de Pelikan geactiveerd en het net wordt uitgevouwen. Terug aan het roer wordt het MOB-manoeuvre uitgevoerd.

Zit er teveel vaart achter het schip, dan wordt die persoon in het net in het water geduwd. De geïntegreerde ladder op het prototype liet zich niet zo vlot beklimmen, omdat de band wegklapte. Als de MOB niet zelf aan boord komt, dan wordt de boom vastgemaakt aan de zijkant van het schip en de haak vastgehaakt. Bij het ophalen via de lier, glijden de buisdelen uit elkaar, de Pelikan wordt een reddingsnet. Het geheel werk niet met zijdelingse drift.

Pro's en Contra's:

- + Eenvoudige montage
- + Ook gewonden kunnen weer aan boord worden genomen
- + Na het gebruik, samengepakt, is het systeem opnieuw gebruiksklaar
- + Horizontale positie tijdens de berging
- Mechanisme haakte soms vast
- De MOB aan de reling aan het dek vastbinden is moeilijk
- Niet geschikt voor zijdelingse gebruik

STAP PER STAP REDDING



1. LOSMAKEN

Een krachtige ruk aan de riem opent de omhulling, het net klapt uit



2. OPVANGEN

De boot drijft richting slachtoffer. Belangrijk: constant oogcontact en langzaam varen



3. AAN BOORD BRENGEN

Via de geïntegreerde ladder gaat het terug aan boord. Is dat niet mogelijk ...



4. BEVESTIGEN

... dan wordt het net met een zorglijn opgehaald en aan het kruisstuk gehaakt.



5. DEINING

Bij val tijdens het ophalen valt de buisconstructie vanzelf uiteen.



6. UIT HET NET BEVRIJDENT

Onder de zeereling in veiligheid. Daarvoor de lucht uit de reddingsvest laten

hulp nodig van het slachtoffer. Het systeem wordt met twee schroeven aan de achtermand of aan de reling vastgeklemd en voorwaarts opgespannen. Op de testboot kon de achtermand niet worden gebruikt omdat het naar binnen was geplaatst. Daardoor hebben we het systeem verder voorwaarts op de reling gemonteerd. De fabrikant beveelt aan elke kant een te zetten.

In de test toonde het Pelikan systeem dat het een grote hulp kan zijn in noodgevallen. Echter, tal van gevoel in de vingertoppen is vereist: bij het aansturen van de in het water drijvende, verstoort het zijbord het zicht en bestaat het gevaar van overspoeling. Bij te hoge snelheid wordt de persoon in het net sterk overspoeld. Bij het ophalen scheidde de giek niet altijd gelijkmatig van het systeem. En is het slachtoffer dan op het dek aangekomen, dan moet eerst de lucht uit de vest worden gelaten voordat het lichaam onder de reling past.

IN HET NET GEGAAN

Het bergingsnet met atelje van Walden stelde ons Hansenautic voor de test ter beschikking. Het systeem functioneert goed, maar het vereist de actieve hulp van het/de slachtoffer(s). Een hulpeloos slachtoffer kan moeilijk worden gered, hier wordt dan ook een ander bemanningslid in het water gevraagd. De fabrikant biedt ook nog een reddingslus aan de greep aan om de in het water drijvende mensen in het net te leiden. Het bergingsatelje is beschermd door een slang van spinakkerdoek. Helaas was ze iets te kort zodat ze toch om de lier moest worden gedraaid. Daardoor wordt het zicht op de persoon in het net belemmerd.

DE WINNAAR IS ...

De beste keuze in de test is de Catch and Lift: kleine afmeting, eenvoudig in gebruik en snel aan boord halen overtuigden. Ook wat de prijs betreft ligt het bergingssysteem van MS-Safety met 630 euro inclusief accessoires op kop. Bovendien biedt de fabrikant gratis vervanging aan als bij een noodgeval de remparachute na een manoeuvre werd gesneden. Daarvoor moet een ingevuld logboek worden voorgelegd als bewijs.

Hier biedt de Pelikan voordelen: na het gebruik bij een noodgeval of een oefening wordt het systeem eenvoudig opnieuw samengepakt en is het opnieuw gebruiksklaar.

MICHAEL RINCK AND
HAUKE SCHMIDT



GARMIN

Zeit für ein Instrumente Update.

Das Garmin GNX Wireless Segel Paket bietet das ideale Nachrüstset für Ihr Segelschiff, ohne Kabelführung in den Mast. Rüsten Sie jetzt um auf GARMIN.

Besuchen Sie uns auf der Interboot vom 17.-25. Sep. 2016 und der Hanseboot vom 29. Okt.-06. Nov. 2016 und profitieren Sie von unseren attraktiven Messeangeboten.

IT'S YOUR TIME.
GNX Wireless Segel Paket

WINNER OF THE SILVERRUDDER RACE

WWW.THINKSEASCAPE.COM


Seascape²⁷

CATCH AND LIFT

*Het bergingssysteem van **MS-SAFETY** zet in op de kracht van de remparachute die over een spanrol de persoon die in het water drijft in een Lifesling aan boord trekt. Tijdens het manoeuvre wordt de snelheid van het naderend slachtoffer door de machine gestuurd*



De belangrijke onderdelen van de Catch and Lift zijn ondergebracht in een handige gele koffer. Deze wordt met een speciale bevestiging gemonteerd op de achtermand. Voor het uitlopen moet een stabiele verankering worden voorbereid. Daarvoor levert de fabrikant een bronzen klem voor de permanente montage op het bovenste dek. In geval van nood, open de koffer, het bovenste deel is de spanrol. Deze is vastgehaakt aan de zijkant. Daarna wordt de Lifesling uitgeplooid en de MOB

omcirkeld. Is deze vastgehaakt, dan wordt de remparachute in het water gegooid. Een omhulsel in cellulose voorkomt verdraaiing, het lost in seconden op in het water. Nu moet de stuurman enkel van de parachute wegvaren en de persoon uitgeduwd. Dit mag niet te snel gebeuren omdat u dan met water wordt overspoeld. Er is meer trekkracht nodig om hem aan boord te halen. Eens de persoon veilig op de boot is, wordt de parachute losgesneden.

Pro's en Contra's:

- + Klein en licht
- + Als de reddingsslinger wordt gebruikt moet de boot niet horizontaal naar de persoon in het water worden gemanoeuvreed.
- + Het MOB wordt direct op het dek gehesen
- + De redding is snel afgerond
- + Voordelige prijs
- De MOB moet zichzelf vastklemmen
- Het driftanker moet na gebruik worden vervangen

PARACHUTE HELPT MOB SNEL WEER AAN BOORD



1. SPANROL AANHAKEN

Koffer openen, neem de karabijnhaak gemarkeerd met „1“ en klem het op zijn plaats



2. LIFESLING ONTPLOOIEN

Gooi het pakket gemarkeerd met „2“ uit. De lijn rolt uit terwijl de luifel een remeffect heeft



3. LIJN VASTNEMEN

De in het water liggende persoon omcirkelen zodat hij/zij de lifesling kan nemen



4. REMPARACHUTE

Zit het slachtoffer stevig vast, gooi het pakket gemarkeerd met „3“ overboord. De luifel opent automatisch



5. RUSTIG AAN MET HET GASPEDAAL

De remparachute sleept de persoon terug aan boord. Gebruik te gashendel om de snelheid te controleren



6. TERUG AAN BOORD

Verhoog zachtjes het gaspedaal om de persoon uit het water te halen