

Het verenigingsjaar is weer begonnen. We hebben weer een heel compleet bestuur, alle commissies zijn bezet en iedereen is vol goede moed en van plan er het beste, of nog beter, van te maken.

Traditie getrouw begint het jaar met de Algemene Ledenvergadering annex nieuwjaarsreceptie dit jaar gehouden op zondag 28 januari in Muiderberg. Ruim dertig leden waren aanwezig. Een volledig verslag van deze vergadering zal in een van de volgende Nieuwsbrieven verschijnen. Tijdens deze vergadering namen we afscheid van Colla van As en Willy Oor die zich het afgelopen jaar als interim-bestuursleden hebben ingezet voor onze club. Ook werd de CZT schip-

persbeker uitgereikt aan Jellie en Wim Tuinstra voor hun inzet voor de club gedurende vele jaren. De medaille voor de opstapper van het jaar ging naar Ko Hendriks: hij was bij ieder evenement van 2006 aanwezig.

Ook de Commissie Nieuwsbrief is vol goede voornemens aan het nieuwe verenigingsjaar begonnen. De commissie bestaat uit Stef Lauriks, Rob van der Weert en Cor Kooijman. Naast de gebruikelijke verslagen van de gevaren tochten en de mededelingen aan de leden, zullen we in de komende nieuwsbrieven bestuur- en commissieleden voorstellen. Verder zullen we ieder keer een van de schepen van de club in de schijnwerper zetten. In deze Nieuwsbrief bijt de Happy

van Frans en Saskia de spits af.

Verder in deze uitgave een bijgewerkte ledenlijst. Deze is met zorg samengesteld maar mogelijk zijn de gegevens niet helemaal correct. Mocht dit zo zijn, laat dit het secretariaat weten.

Volgens planning zal de volgende Nieuwsbrief eind mei verschijnen. Alle bijdrage van maritieme aard zijn van harte welkom.

De redactie.

Voorjaarsstocht

20 t/m 22 april

Bestemming: Terschelling

Sluiting inschrijving 30 maart

Veiligheid Reddingvesten

In het eerste nummer van 2007 van de Waterkampioen werd de Nederlandse watersportwereld opgeschud door een test van 150N reddingsvesten. Volgens de CE-normering zouden deze vesten moeten volstaan voor alle gebruikers op elk water, veilig bij bewusteloosheid, echter beperkt veilig bij het gebruik van zware waterdichte kleding. De ANWB test van deze meest gebruikte vesten laat echter zien dat ze niet onder alle omstandigheden de vereiste veiligheid geven. Drijfvermogen, werking van de automaat, vrijboord etc., blijken meestal wel voldoende te zijn, maar het vermogen om een bewusteloos persoon om te draaien blijkt volgens de Waterkampioen bij al de geteste 150N reddingsvesten onvoldoende te zijn. Oorzaak hiervan is de grote hoeveelheid lucht die in een zeilpak blijft zitten

bij het ter water raken.

In het Waterkampioennummer van 1 februari werd een test besproken van 275N vesten. Volgens de normering zouden deze vesten moeten voldoen op volle zee met extreem zware omstandigheden. In nagenoeg alle gevallen veilig bij bewusteloosheid, ook met zware kleding. In de test van de ANWB blijkt slechts de helft van de gekeurde vesten het vermogen te hebben om een bewusteloos slachtoffer te keren. De vesten die voldeden zijn de Crewfit 275N van Crewsaver, van Plastimo de Pilot 275 en verder de Bolero 275 en Tetra 275 beide van Secumar.

De uitslag van de beide testen heeft in een aantal watersportbladen geleid tot



Wim Tuinstra tijdens de Algemene ledenvergadering met de CZT wis-selbeker, hem en Jellie toegekend voor de vele jaren inzet met de Tineke voor onze vereniging. (foto Peter Kunst)

SCHEPEN VAN DE CZT

Onze vereniging valt of staat met het beschikbaar zijn van de schepen van onze leden voor de tochten. In deze rubriek zullen we u iedere nieuwsbrief laten kennismaken, voor zover nodig, met een van deze schepen. Als eerste komt de Happy aan de beurt. Frans en Saskia vertellen hun verhaal.

Happy story!

Ons treffen op de `Tineke` al weer 7 jaar geleden is de aanzet geweest tot wat we nu hebben bereikt.

Lang hebben we gedacht over een eigen bootje. Wanneer komt het goed uit? Wachten we tot zoon Erik op zichzelf woont? Willen we überhaupt wel een eigen boot?

Al die overdenkingen nemen op zich al de nodige tijd in beslag.

Maar, we willen het allebei zo graag en we doen het zo graag – op het water.

Waarom wachten op `ergens` in de toekomst waarbij je nooit weet wat die toekomst je brengen zal.

Dus wij op zoek. Ruim een half jaar aan het snuffelen; op internet en in diverse (verkoop)havens. Friesland, Noord-Holland, Flevoland, Zeeland.

Sleutels halen bij de makelaar. Check listen invullen van elke boot die we bezocht hebben. Hoe zag het er uit; wat was er wel, wat niet. Over de paddestoelen op de kussens, 1 miljoen vliegenlijkjes onder de buis- kap, water onder de vloer zonder duidelijke oorzaak, eigenaren die niet weten wat waarvoor dient..... Een boek vol kun je er over schrijven.

Wikken, wegen, keuren, mijmeren, kwijlen, weer van je af zetten, toch maar weer verder zoeken.....

Uiteindelijk bleven er vier genomineerde schepen over; een Najad 34, een Contest 36, een

Sparkman & Stephens, een Victoire 34.

Hier kwam de CZT goed van pas



omdat we af en toe ruggespraak konden houden en advies vragen aan verschillende leden o.a. Wim, Peter en Henk.

Elke boot had wel IETS en al die ietsen bij elkaar zouden het ultieme jacht kunnen opleveren. Maar de Victoire kwam toch wel het beste uit de bus; zeilklaar – uitgebreide zeilgarderobe – diverse nautische apparatuur – een prijs die paste.

Om de emotie er uit te halen een afspraak gemaakt om met Lo van Assema het schip te bekijken. Nou, dat leverde al een lijst op van onderdelen die vervangen dienden te worden.

Met de eigenaar werd overeenstemming bereikt, de prijs werd aangepast en overeengekomen én ingestemd met een keuring door de ANWB.

Dan volgt de keuring. Weer een hele lijst met klachten en buiten verwachting: een vochtige romp. Overleg met een werf wat de "lijst" zou gaan kosten, wat zelf te doen en wat

door de werf.. Wederom een verlaging van de prijs en ook dit keer bereikten we overeenstemming met de eigenaar. De basis was tenslotte nog steeds een goed en betrouwbaar schip, nu alleen met een boel werk, maar met een bijbehorende prijs. Ook hebben we de olie uit het carter en keerkoppeling laten controleren, maar dat leverde geen verrassingen op.

En toen, binnen 2 weken na de aankoop; op reis!!!

Met ongelooflijk mooi weer wat begon bij windkracht 2 á 3 en uiteindelijk opbouwde tot een goede 6, konden we onze boot leren kennen. Het IJsselmeer verkend en na een week al gelijk het Wad op naar Terschelling.

Maar toen moest er nog wat aan de naam gedaan worden; de eerste eigenaar had de naam Acapulco en de tweede Silhouette gegeven. Met bei-

(Vervolg op pagina 5)

(Vervolg van pagina 2)

de namen hadden we geen feeling, dus op zoek naar iets passends.

Minstens zo moeilijk als een naam bedenken voor je kind. Of voor je hond. Het moet ook een naam zijn die goed in de mond ligt, over de marifoon geen ingewikkeld gedoe geeft en ook in het buitenland makkelijk is te gebruiken.

Van Happy sailing kwamen we bij Happy few – Heppie trek of zin tot uiteindelijk gewoon;

HAPPY!! ☺

(uit te spreken als Heppie)

Saskia Koome & Frans Zwinkels



| TOCHT | DATUM | VERTREKHAVEN | BESTEMMING | INSCHRIJVEN VOOR |
|-----------------|---------------------|----------------------|--|------------------|
| Voorjaarstocht | 20 t/m 22 april | Enkhuizen | Terschelling | 30 maart 2007 |
| Hemelvaarttocht | 16 t/m 20 mei | Twellegea Amsterdam | Engeland, Zeeland of rondje Noord Holland | 25 april 2007 |
| Barbecue | 15 t/m 17 juni | Enkhuizen | IJsselmeer en Markermeer | 27 mei 2007 |
| Noordzeetocht | 7 t/m 16 september | Twellegea Amsterdam | Whitby, Engeland, Zeeland, Rondje Noordzee | 17 augustus 2007 |
| Najaarstocht | 5 t/m 7 oktober | Enkhuizen | Texel/Den Helder via | 14 september |
| Wintertocht | 24 (en 25) november | Muiden (in overleg) | Markermeer | 3 november |

De Schippersvergadering voorafgaande aan de tocht bepaald de uiteindelijke bestemming, afhankelijk van de omstandigheden op dat moment. Op alle tochten van de CZT zijn de vaaraanwijzingen van toepassing. Het tijdstip van inschepen is voor alle tochten, behalve de wintertocht, om 19.00 uur. Bij de wintertocht is dit om 09.00 uur. Inschrijven voor de tochten kan via de website, www.czt.nl.

Tijdens de Najaarstocht van 5 t/m 7 oktober wordt ook het zesde lustrum van de vereniging gevierd.

Bestuur en commissies 2007

Bestuur:

Wouter Akkerman (voorzitter), Yvonne Riedijk (secretaris), Dries Borggreve (penningmeester), Yvonne Pasanea, Hans Beugeling

Cruise Director:

Peter Kunst, Wim Tuinstra

Website:

Ger de Jonge

Indeling & bemanning:

Wouter Akkerman, Ger de Jonge, Alwin Koelemij

Reisvoorbereiding:

Frans Zwinkels, Rob van der Weert, Bart Bakker

Schepen & veiligheid:

Wouter Akkerman, Willy Oor, Hans Beugeling

Nieuwsbrief:

Stef Lauriks, Rob van der Weert, Cor Kooijman

Evenementen:

Ans Stoelwinder, Astrid Frikkee, Grèet Hettinga, Ko Hendriks

C o n t r i b u t i e

2 0 0 7

b e t a l e n v o o r 1 a p r i l

€ 4 0

o p g i r o

2 5 3 6 5 7 5

A m s t e r d a m

(Vervolg van pagina 1)

Wereldreiziger CZT

nogal wat ongerustheid. Natuurlijk zijn er nog wel een aantal vraagtekens te stellen bij de uitkomst van de test. De proef met de reddingsvesten werd uitgevoerd in een zwembad in volkomen rustig water. De proefpersoon ging het water in, voorover, met gestrekte armen en gespreide benen. Factoren die niet echt bijdragen tot een snel op de rugdraaien van een drenkeling. Echter in hoeverre dit reële omstandigheden zijn is de vraag. Volkomen vlak water tref je meestal niet aan als je overboord gaat en bovendien duikt een slachtoffer ineen op het moment dat hij een giek of spinakerboom tegen zich aan krijgt. Dus geheel gestrekt te water raken zit er niet in.

Op de HISWA sprak ik een vertegenwoordiger van Secumar, toch een van de winnaars van de test. Zij stelde een aantal vraagtekens bij de uitkomst van de proef. Als leverancier van de vesten voor het loodswezen (150N) testen zij jaarlijks velen vesten op zee, zonder dat er problemen zijn bij het keren. Ook komen er zo'n 30 keer per jaar een onbedoeld gebruik van de vesten bij het loodswezen voor, ook zonder problemen. Volgens Secumar zijn de omstandigheden waaronder de ANWB de vesten testen niet geheel realistisch. Echter bij de vervangen van de vesten van het loodswezen zullen zij voor de toekomst adviseren voor een 275N vest en dat is ook wat zij aan watersporters adviseren: Gebruik je (meestal 150N) vest, zorg dat het goed strak zit en als je vest aan vervanging toe is, schaf dan een 275N reddingvest aan.

Natuurlijk is het ook verstandig om te zorgen dat je niet overboord kan slaan. Aangelijnd zijn geeft meer veiligheid dan welk reddingvest dan ook. Verder speelt het ook mee hoe actief je bij het zeilen betrokken ben. Ben je veel bezig bij de mast tijdens het hijsen of strijken van de zeilen en ook regelmatig te vinden op het voordek, dan loop je meer risico's dan wanneer je meer een "toerist" ben die een leuk plekje heeft onder de buiskap. Voor mezelf heb ik een wel een 275N vest besteld, maar dit meer ter geruststelling van al die mensen die op de kant blijven staan.

Elders in deze nieuwsbrief een artikel dat wij ontvingen van de KNRM over reddingsvesten.

Al enkele jaren is Frederik Wüstenhoff met zijn schip de Jeri met onderbrekingen bezig aan een wereldreis. Eind november vertrok hij weer, na een aantal maanden hard werken in Nederland. Vanuit Daytona Beach Florida was het plan om in een zestal maanden naar het zuiden van Brazilië te varen.

Soms loopt het anders. Onderstaande mailtje kregen we eind januari van hem.

Het begon zo mooi....Aardige mensen en alle hulp die je kan verwachten. Het werken aan de boot vorderde gestaag.

Wetend dat een grondige revisie (ZEER grote beurt) van mijn diesel zo snel mogelijk uitgevoerd moest worden, besloot ik dat hier in Acosta Creek te doen. Veel voordelen: mijn verblijf in Miami (waar ik e.a. oorspronkelijk wilde doen) zou veel duurder uitpakken dan mijn verblijf hier. Bovendien zou ik hier (Acosta Ceek) veel meer zelf kunnen doen. Maar het belangrijkste van al, ik hoef niet met een gebrekkige diesel de St Johns rivier af te zakken en ruim 300 zeemijl naar Miami aan te gaan.

Laat ik, zonder te veel drama, zeggen dat e.a. wel erg lang duurt! Laat ik, met veel wijsheid, opmerken dat "goede" dingen tijd nodig hebben. En laat ik, met gevoel voor humor, constateren dat mijn dieselmotor straks beter dan "zo goed als nieuw" zal zijn.

Geheel buiten mijn invloedssfeer, en nog steeds vol vertrouwen, wacht ik nu 6 weken op de gereviseerde onderdelen. Alles gaat goed komen, en aan een boot is altijd wat te doen, maar e.a. heeft wel haar consequenties. Ik zal waarschijnlijk eind februari, ter hoogte van Jacksonville zee kiezen. Met het vooruitzicht, nog twee maanden te gaan, alvorens Jeri weer voor 6 maanden achter te laten.

Dat brengt het probleem in beeld: WAAR ACHTER LATEN??

Als ik alle gemaakte plannen (en zeekaarten) overboord zet en in zou zijn om een gokkie te wagen, zou het waarschijnlijk lukken om

binnen twee maanden buiten hurrican-gebied te komen. En een aanvaardbare plek te vinden.

Maar wat schiet ik er mee op???

Ik heb er voor gekozen de werkzaamheden hier af te maken. Zodat het de volgende keer (over 9 maanden plusminus) een dag werk is alvorens het water in te gaan. En mijn terugreis zo aangenaam mogelijk te maken (over land met huurauto, bus en trein naar New York of zoiets).

Moelijke beslissing, verstandig of een fiasco, dat mag de lezer zelf beoordelen.

Ik ben het nagelbijten en deze Marina, na ruim TWEE MAANDEN zat.

Zoals gebruikelijk heb ik alle stadia die vooraf gaan aan een HEEL moeilijke beslissing doorlopen.

Eerst is er de frustratie die steeds moeilijker van je af te schudden blijkt, omdat de problemen hardnekkig blijken. Dan is er de stress (ja u leest het goed) van/en het overwegen van oplossingen. (in mijn geval hou ik het meestal vol om een paar weken in het cirkeltje van stress en oplossingen "te functioneren".)

Dan volgt het niet kunnen slapen, met als gevolg de keuze voor de "beste"oplossing.

Dus schrik niet als jullie in plaats van de ontspannen, gebruikte wereldreiziger, de vermoeide loonslaaf op straat rond Amsterdam aantreffen.

Frederik

In deze nieuwsbrief is een geheel bijgewerkte lijst van alle leden opgenomen. Mogelijk zitten er fouten in of is een en ander inmiddels veranderd. Laat het weten: czt-secretaris@atux.nl

Sluitingsdata inschrijving tochten

Voorjaarstocht: 30 maart Hemelvaarttocht: 25 april

Barbecue: 25 mei

SOLAS V Regels voor zeegaande pleziervaartuigen

Op 1 juli 2002 is het nieuwe hoofdstuk V van het internationale SOLAS verdrag van kracht geworden. Het is aan de nationale overheden overgelaten in hoeverre (delen van) de voorschriften zullen worden toegepast. De meeste van de regels voor zeegaande plezierjachten zijn ook in Nederland van kracht. Nederlandse ambtenaren hebben echter nog niet ontdekt hoe leuk het varen op zee is: veel controle op de naleving van de overeenkomst is er dan (nog) niet.

Andere landen, zoals België, Frankrijk en Het Verenigd Koninkrijk, houden meer toezicht op het naleven van de regels. Het is dan ook goed om op de hoogte te zijn van de gestelde eisen.

Veilig varen en het vermijden van gevaarlijke situaties

Voor de aanvang van een zeereis, dient de eigenaar/schipper van een pleziervaartuig een reisplan te maken. Hierbij dient met name met het volgende rekening gehouden te worden:

Weersomstandigheden: Voor het vertrek op de hoogte stellen de verwachtingen en bij langere tochten regelmatig voor nieuwe weersinformatie zorgen. Er moet en papieren verslag van de recente verwachting aan boord zijn.

Getijden: Voor vertrek op de hoogte zijn van actuele informatie en zonodig het vaarplan hierop aanpassen.

Beperkingen vaartuig en bemanning: Ga na of het vaartuig geschikt is voor de geplande tocht. Houd rekening met de ervaring en fysieke capaciteiten van de bemanning. Bemanningsleden die koud, vermoeid en zeeziek zijn kunnen hun taak niet goed uitvoeren.

IMO = International Maritime Organisation

SOLAS = Safety Of Life At Sea

ren.

Navigatierisico's: Zorg voor de aanwezigheid van recente zeekaarten en pilot/handboeken.

Noodplan: Zorg ervoor dat u altijd een noodplan achter de hand heeft. Kijk voor vertrek naar mogelijke toevluchtsoorten waar men naar toe kan bij weersverslechtering en/of materiaalpech of ongelukken. Houd er rekening mee dat GPS ed. kwetsbaar zijn en zorg dus voor back-up (reserve systemen, magnetisch kompas en log).

Informatie aan land: zorg ervoor dat er iemand aan land op de hoogte is van uw plannen en dat deze persoon weet wat hij/zij moet doen als hij/zij zich zorgen maakt over uw welzijn.

Radarreflectors

Omdat veel grote schepen navigeren op radarsystemen, is het voor de pleziervaart van groot belang dat zij hierdoor gezien worden. Volgens IMO-regels is het minimale reflecterend oppervlak 10 m². Op jachten is dit meestal praktisch niet uitvoerbaar, maar zorg voor maximale effectiviteit door zo groot mogelijk oppervlak zo hoog mogelijk te bevestigen.

Noodsignalen

Op grond van bepaling V/29 is men verplicht een geïllustreerde kaart van alle officiële noodsignalen aan boord te hebben, zodat men contact kan maken met opsporings- en reddingsdienst of met andere schepen indien men in moeilijkheden raakt. (zie kader)

Hulpverlening aan andere vaartuigen

Op grond van bepalingen uit het SOLAS verdrag (en op grond van goed zeemanschap) is men verplicht om de kustwacht en andere vaartuigen op de hoogte te stellen als men iets opmerkt dat ernstig gevaar oplevert voor de scheepvaart, voorzover dat dit nog niet vermeld is.

Verder is men verplicht om te reageren op elk noodsignaal dat men ziet of hoort en ieder-

een die in nood verkeert en elk schip dat in problemen is geraakt, zo goed mogelijk te helpen. Maar hopelijk spreekt dit gewoon vanzelf.

Misbruik van noodsignalen

Op grond van bepaling V/5 is het verboden om misbruik te maken van noodsignalen. Noodsignalen zijn essentieel voor de veiligheid op zee en misbruik kan zowel uw eigen leven als dat van een ander in gevaar brengen.

Meer informatie en/of vragen

Inspectie Verkeer en Waterstaat
Nieuwe Uitleg 1
2514 BP Den Haag
T (+31) 088 489 00 00
E informatiecentrum@iwv.nl

Volgens bepaling V/29 is ieder zeegaand vaartuig verplicht om een geïllustreerde kaart van alle officiële noodsignalen aan boord te hebben.

Deze kaart is te downloaden via www.nwvyc.org.uk/Images/Lifesaving.pdf

Ook in verschillende nautische publicaties is deze kaart te vinden. Een daarvan is de klapper: **NOODPROCEDURES VOOR JACHTEN** van Jimmy Lengkeek (ISBN 90 5961 039 3) die verder ook een snelle referentie geeft voor allerlei noodprocedures. Handig om zo'n handleiding op de kaartentafel te hebben liggen

DOCUMENTEN

In sommige landen verwacht men dat men een aantal documenten kan overleggen:

ICC (Internationaal Certificaat van Competentie) en ICP (Internationaal Certificaat Pleziervaartuigen) zijn te verkrijgen bij de ANWB. Voor het ICC is het bezit van Vaarbewijs (klein of groot), TKN, of Rijnvaartpatent vereist.

Het ICP is een bewijs van eigendom, wat de oude vlaggenbrief vervangt.

Daarnaast wordt vaak een bemanningslijst verlangd.



Het was ook reuze gezellig tijdens de Algemene Ledenvergadering in januari

(foto Peter Kunst)

De doe-het-zelf-red-vest-test voor iedereen

Zorg zelf voor een bedrijfszeker automatisch vest

Er zijn in het verleden tests gedaan bij verschillende automatische vesten waarbij tot schrik van de testers en fabrikanten niet alle vesten opengingen. Hiervoor zijn eenvoudige oorzaken aan te geven: CO₂-patroon niet vol, niet gespannen activeringsmechanieken, of ontbrekende of niet-werkende smelttabletten. Als u de volgende punten naloopt, kunt u rekenen op een goed functionerend vest.

Dit is de test

1. Zoek het etiket of het label waarop de capaciteit van het vest genoemd staat. Tot 50 Newton hebben we te maken met een drijf-hulpmiddel, 150 Newton is voor licht gebruik in de zomer, 275 Newton is het standaardvest voor over uw zeilpak.

2. Draai de CO₂-patroon uit het vest en kijk het na: alleen als de patroon is doorboord of verroest is het toe aan vervanging. Bij terugplaatsen straks een beetje vaseline op de patroon en de schroefdraad beschermt tegen corrosie. U kunt een O-ring zien zitten die voorkomt dat het opgeblazen vest lekt. Pas op dat die erin zit en blijft zitten!

Nu kan het vest niet meer per ongeluk opblazen en kunt u het rustig bekijken. Pakt u er nog eens de gebruiksaanwijzing bij van de fabrikant. Het kan u een hoop wijzer maken over de specifieke eigenschappen van uw vest.

3.* De smelttablet losmaken en bekijken. Zit er een groen vlakje aan het activerings-mechaniek, dan klapt dat uit als de smelttablet niet meer in orde is en activeert het mechaniek. In een vochtige omgeving kan de tablet verpulveren. Het gevolg is dat de CO₂-patroon wordt geactiveerd. Zonodig dus (laten) vervangen door een nieuwe tablet.

4.* Bedien het activeringsmechaniek met de hand (door aan het koordje te trekken) en zie hoe de doorn omhoog komt om de CO₂-patroon te doorboren.

5. Om te zorgen dat het vest áánblijft moet de ceintuur het vest op zijn plaats houden. Dat betekent dat er aan het eind een stopper zit die voorkomt dat de ceintuur spontaan losschiet. U kunt ook de ceintuur omzomen aan het eind. De gesp moet in goede conditie zijn.

6. Eventuele houtje-touwtjes waarmee u het vest aan uw jack kunt bevestigen kunt u beter niet gebruiken. Trekt u de jas plus vest even uit, dan is de verleiding groot om het vest niet meer met de ceintuur te sluiten. U loopt dan het risico dat u de jas én het

vest kwijt bent als u te water zou raken.

7. De KNRM wil het gebruik van kruisbanden bevorderen. Moet u uit het water worden getild, dan komt uw vest met u erin weer aan boord. Zou u van grote hoogte te water moeten springen, dan kan het vest uitraken tijdens de sprong. Kruisbanden voorkomen dit. Doe ze niet te strak om luchtinsluiting in uw kleding te voorkomen. Natuurlijk moet ook bij het gebruik van kruisbanden de ceintuur aangetrokken zijn, anders drijft uw vest wel, maar u niet...

8. U kijkt tenslotte het hele vest nog eens na op slijtplekken of mogelijke beschadigingen. Zonodig kan het keuringstation een reparatie doen. Informeer bij de fabrikant.

9. Om te testen of het vest niet lekt kunt u het opblazen met een pompje of met de mond, dat kan allebei. Natuurlijk wel zorgen dat de CO₂-patroon en de smelttablet uit het vest gedraaid zijn. U laat het in opgeblazen toestand 24 uur liggen. In de zomer kunt u er ook even mee te water gaan: nu kunt u uw reddingvest eens in werking meemaken!

10. Alles in orde? Plaats alle onderdelen terug (let op de juiste inhoud van uw CO₂-patroon, er zijn wel 10 varianten!) en vouw het vest zorgvuldig op volgens de gebruiksaanwijzing. Een verkeerd opgevouwen vest kan weigeren. Zorg dat het touwtje van het activerings-mechaniek bereikbaar is, maar gebruik het niet als houvast. Bewaar het vest op een hangertje.

*PAS OP: punt 3 en 4 zijn afhankelijk van het type vest dat u heeft. Zie gebruiksaanwijzing (eventueel downloaden van de website van de fabrikant!)

Bovenstaande artikel is ontvangen van de afdeling voorlichting van de KNRM



Het interim-bestuur tijdens de algemene ledenvergadering: vlnr. Willy Oor, Colla van As (secretaris), Wouter Akkerman (voorzitter), Dries Borggreve (penningmeester), Yvonne Pasanea en Hans Beugeling.

(foto: Peter Kunst)