

The Fastnet Race 1979 met REDSKIN

“The Fastnet race” wordt gezeild van Cowes, op het eiland Whight, langs de kust van Zuid Engeland in westelijke richting naar de zuidpunt van Ierland, rond de Fastnet rots die er voor de kust ligt, en terug tot in Plymouth, de Scilly eilanden aan bakboord latend. De afstand bedraagt 605 zeemijlen. Dit is 1.121 km. Het is de koninginnen race van de Admirals' Cup, zowat de Formule 1 van de zeilsport.

De eerste race werd gezeild in 1925 met slechts enkele deelnemers aan de start. Sedertdien is de wedstrijd elke 2 jaar gezeild, behalve in de oorlog, met steeds meer en meer deelnemers, zodat er in 1979 303 starters aan de lijn verschenen. In al die jaren gebeurde er 1 dodelijk ongeval, in 1931.

De laatste jaren waren het overwegend kalme licht-weer wedstrijden. Dit kan mede de oorzaak zijn van de grote toename in deelnemers. Nochtans zijn er ook verschillende Fastnet races gezeild bij stormweer.

Toen ik naar Cowes zeilde voor de Cowes-Dinard race de Channel race en de Fastnet race te varen, brak mijn mast, door metaalmoeheid. Achteraf bekeken misschien mijn geluk. De twee eerstgenoemde wedstrijden kon ik niet mee doen. Ik zorgde dat er zo vlug mogelijk een nieuwe mast op stond.

De wedstrijd ging in 1979 van start op zaterdag 11 augustus. Het was open weer na een regenachtige nacht en er stond een westenwind van 4 Beaufort. Daar het onmogelijk is de 303 schepen tegelijkertijd te laten starten, waren er 7 verschillende starten voorzien, waarvan wij als kleinste klasse de eer hadden eerste te starten. Het was machtig om zo aan de kop van ontelbare jachten de Solent uit te zeilen.

Tegen de avond waren we aan de vuurtoren van Portland Bill. Ondanks dat het opkruisen was, schoten wij goed op. De zee was rustig.

Zondag zeilden we goed. We schakelden over op het Consol navigatie systeem (de voorloper van DECCA en LORAN) Op open zee konden we daarmee eenvoudiger onze positie mee bepalen. Maandag om 17.55 misten we de shipping forecast. Dat baarde ons niet al te veel zorgen. We waren dan al ter hoogte van Lands End. Er zat een goed windje en we zeilden onbezorgd onze koers naar de Fastnet rock. Tegen 9 h zag ik dat de barometer viel. Nogal snel zelfs.

Er was zeer weinig wind van oostelijke richting, en ging over de zuid naar het westen, en wakkerde snel aan. Dat betekent dat die wacht die uit 3 man bestond, spi op en af gedaan, grote Genua op en af, en kleinere fok op en afgedaan hebben.

Ik had wacht te kooi en werd gewekt door de kreet “schip in nood”. Ik had goed geslapen en, om eerlijk te zijn, niets gemerkt van al het zeil wisselen. Ik sprong uit mijn bed, stak mijn hoofd buiten, en zag de vuurpijl achter ons. Ik moest niet lang nadenken toen ik zag hoe hard het waaide, dook binnen om de stormfok te nemen, en gaf hem door aan de bemanning buiten met de woorden: “zet hem op de mast”

Nu hadden we dat nog nooit gedaan, maar vermits ik een voorstag profiel heb, moest dat gaan. Met die zware zee betrouwde ik het niet, dat vooraan een stormfok zou staan, want wanneer daar het enorme watergeweld zou inkomen, zou wel eens mastbreuk tot gevolg kunnen hebben. Achteraf bekeken bleek dat een goede tactiek. Geen 10 minuten later stond de stormfok met zijn voorlijk in de mastgroef, de giek was aan dek gesjord. De fokkeschoot ging naar de spinnaker blok. Zo lag het schip gemakkelijk. We bereidden ons voor op een zware nacht. Het weerbericht van 0h 33 min sprak van windkracht 9. Die hadden we zonder enige twijfel al.

Hoe was het zover kunnen komen dat er zo plots een storm was opgekomen ? Om 12 h 's middags was er nog zelfs geen stormwaarschuwing gegeven.!

De oorzaak van de storm was een depressie die gedurende het week-end van 11-12 augustus over de Atlantische oceaan was, met zijn centrum Zuid/ West van IJsland. Gedurende de volgende 24 h bewoog ze zich snel noordoostelijk, en maandag in de namiddag daalde de barometer snel tot 984 mb, en had om 19 h. de positie bereikt van 200 mijl ZW van Valentia, het meteo station van zuidwest Ierland.

Dinsdag om 01.00h was de barometerstand nog meer gedaald tot 978 mb. En was juist west van Valentia. Gedurende de volgende uren bewoog het N.O en kruiste de Ierse kust bij Dublin. Daarna ging de depressie een nog noordelijkere route volgen. Deze depressie veroorzaakte wind van 50 tot 55 knopen, dit is windkracht 10, met windstoten tot 68 knopen, en golven tot 50 voet (+/- 17 m) en raasden met een snelheid van 65 km over de grond.

Er zijn slechts 3 meldingen van even diepe of diepere depressies :

In 1970 : 979 mb over de Ierse zee.

In 1957 : 967 mb in Schotland

In 1917 : 968,3 mb in Southport.

Stormwinden met dezelfde kracht zijn geregistreerd in 1923-1931- en 1975.

Daar lagen we dus met windkracht 10 (of 11) in de Ierse zee. Met de minuut werden de golven indrukwekkender. De wacht was gewisseld, degenen die binnen waren trachtten te slapen, wat hun lukte ook. Van de stuurman werd uiterste aandacht geëist. Het was kwestie om niet teveel snelheid te nemen als ge van de golf ging, en toch genoeg om tegen de volgende berg op te gaan. Dat was van levensbelang. We beseften zeer goed dat we met de kop van de boot door de top van de golf moesten, om niet opzij gezet te worden of dwars geduwd te worden. De top van de golf stond recht en soms wel 3 à 4 meter boven dek. We wisten dat als de boot dwars in de golven zou komen we 180° of 360° zouden kenteren, dus de boot zo haaks mogelijk in de golven sturen was van levensbelang. 8 Uren lang ging die tactiek goed. De kuip stond continue vol water. Soms dreven we in de kuip, als er zo'n golf over de boot rolde. Gelukkig lagen we goed kort vastgebonden. Deze hoge recht opstaande golven was het gevolg van de zee die al gevormd was op de oceaan waar het veel dieper is dan het continentaal plateau. Dan krijg je het zelfde effect zoals de laatste golf op het strand. Het moeilijkste moest nog komen. De wind draaide door naar het N.W., wat tot gevolg had dat we kruiszeeën kregen. Dat wil zeggen dat het normale golfpatroon die evenwijdig met mekaar liggen, maar dat er andere golven met een hoek van 30° deze eerste doorkruisen en soms over de andere golven rollen. Dat betekent dat deze opbouw gebeurde achter de rug van de aanrollende golf en dat zag je meestal niet. Deze kruiszeeën werden huizenhoog, met enorme brekers van massief water. Je wist op de duur niet meer waar je moest insturen. We werden kletsnat. Gelukkig was de nacht niet zo erg donker en konden we ze wel zien aankomen. Alles was waterdicht afgesloten. Twee man zat buiten, één stuurde de andere was stand-by en de derde was binnen stand-by en zorgde dat alles droog bleef en als er iets kapot ging hij dat onmiddellijk herstelde. Hij probeerde ook boterhammen te smeren. Ik was wacht af en sliep. Als de jongens buiten iets te zeggen hadden, moesten ze hard roepen. Ik dacht dat ze "man over boord" riepen. Ik werd plots wakker, stapte verdwaasd uit mijn kooi die aan de hoge kant lag en vloog door de kajuit en kwakte tegen de kasten aan de lage kant. Toen ik iedereen wel drie keer had geteld en we alle 6 nog aan boord waren kroop ik maar terug in mijn kooi. Maar ik had gedroomd van vuurtorens en de wal die ik had gezien en ik werd bang omdat we naar lager wal driften. Tja het was maar een droom, maar toch, we hielden de navigatie goed bij. Opeens haalden we een golftop niet, en werden we terug omlaag gezet door de brekers. We werden overstag geduwd, zodat ons trisail "back" stond. Dat

veroorzaakte heel wat geharrewar want we hadden maar 1 schoot ingeschoren staan. De schoothoek was te hoog om daar een tweede schoot aan vast te maken. Dus hebben we de schoot waar enorme druk op stond los gemaakt en uit de keerblok gehaald en dan in de bakboord spinnaker blok ingeschoren. Dan lagen we opnieuw op koers, maar op de bakboord kant.

Het was licht geworden, helder weer, zon, blauw water, witte koppen. En fantastisch zicht. Drie vierde van de tijd zag je enkel de berg water voor en achter je. Zo zeilde we weer verschillende uren totdat ons weer hetzelfde overkwam : we schoven weer van een golf af. Deze keer hadden we meer pech. Jef, die aan het roer was, wilde aan de andere kant van de kuip gaan zitten, maar vergat dat hij vastgebonden zat. Hij viel op de helmstok, welke afbrak. Weer was het alsof het manoeuvre op voorhand ingeoeffend was.

We stuurden van de wind weg en gingen voor de wind. Terwijl we van de golf surften, stuurde ik met het inox beslag dat op de roerkoning staat, en waar nog een stukje helmstok instak, dat er vlug uit verwijderd werd, en de rest van de helmstok er in vast geschort werd. We maakten teveel snelheid. Het stormzeiltje ging eraf en er werd een genua overboord gezet die aan de tophoek werd vastgezet, en fungeerde als zeeanker. We lagen dus voor top en takel. Nu konden we onze snelheid regelen door het touw waar het zeil aan vastzat te vieren, en dan gingen we trager, of bij te trekken, en dan gingen we sneller. We hadden nu al 18 uren voor ons leven gevochten en tot nog toe de juiste beslissingen genomen.

Zo lagen we dus voor de wind. In de namiddag nam de wind af. Via de radio begonnen we berichten te horen over alles wat er gebeurd was.

Na al die onheil berichten op de radio , want een VHF was nog niet aan boord, dat er tientallen schepen vermist waren en een enorme reddingsoperatie die op gang kwam, dachten we : "we hebben het hier goed vanaf gebracht" We kunnen nog 24 h deze richting varen, totdat we op de wal worden gezet. Tegen dan is de storm over. We kunnen 10 ° bakboord, en 10 ° stuurboord sturen, en we kunnen terug normaal eten, slapen, dus we moeten gewoon wachten tot de storm verder uitraast.

Maar dan kwam er een Russisch zeeschip , met twee kastelen, in de verte vanuit het noorden, en wij vaarden oost. Het lag heel hard te slingeren, doordat het dwars in de golven lag. Ook kon het moeilijk koers houden. Het kwam tergend langzaam dichterbij. We probeerden de aandacht te trekken door een geel zeilvest in de mast te trekken, en licht aan te steken. We beseften dat we zonder zeil op, niet al te zichtbaar waren tussen al die schuimkoppen. En dan zakte wij af en toe nog in een dal, zodat wij zelfs het zeeschip niet meer zagen. Even later lagen we in dezelfde golf. Nog geen 100 meter van elkaar en op aanvaringskoers. Het vrachtschip was half geladen, en zigzagde zo hard dat we meermaals dachten dat het voorlangs zou varen. Maar neen, de stuurman had ons pas gezien als we in dezelfde golf zaten, en zwaaide 90 ° van ons weg, zodat het enorme ging overhellen. Wij hadden intussen ons zeeanker binnengehaald, zodat we ook 90 ° van zijn koers konden wegsturen, op het gevaar af dat we zouden kenteren, want dan lagen wij dwars op de brekers. Maar net deze golf had geen breker en ging onder ons door, en beukte dan tegen het zwaar hellend schip, zodat het daardoor terug recht werd geduwd, en de kop van de golf over het zeeschip rolde. We zagen juist het achter- en middenkasteel nog boven water uitsteken met op de buitenkant van de brug iemand die zich vasthield en die even bang was als wij. Had die golf ons meegepakt dan hadden we met boot en al op dek van die cargo beland.

Enkele uren later konden we de wedstrijd terug verder doen, was het niet dat er opnieuw windkracht 9 voorspeld werd.

Er kwam dan nog tot 2 maal toe een helikopter boven ons hangen. Ik heb dan ook de volledige bemanning aan dek laten komen zodat de helikopter de bemanning kon zien, en

zich vergewissen dat iedereen aan boord was, zodat we op de wal op de lijst van "gezien en alles "ok" vermeld konden staan.

De volgende dag, dus woensdag, was het prachtig weer. We waren voorbij Lands-End, dus de grote golven waren verdwenen. We maakten schoon schip, droogden zoveel mogelijk onze kleren, en kwamen in Plymouth aan onder spinaker en big-boy; alsof we van een vakantietochtje terugkwamen.

Dit is ons verhaal van de Fastnet race 1979. Dikwijls heeft men mij gevraagd: "nu hebt ge er wel genoeg van zeker" of "nu durft ge niet meer zeker?"

En mijn antwoord was steevast: "Integendeel, ik ben veel zekerder van mezelf en van de boot. Hij heeft zich prachtig gedragen."

De schade bij ons viel wel mee: een gebroken helmstok en water in de motor dat door de druk op de uitlaat was binnen gekomen.

Maar hoe komt het dan dat er op andere schepen ongevallen gebeurd zijn? Zijn die schepen slechter, of de bemanning slechter?

Neen, niet noodzakelijk. Het rapport dat verschenen is heeft geen enkele "enige" reden kunnen aanduiden. Wel is het zo dat in zulke omstandigheden kleine oorzaken grote gevolgen kunnen hebben. Ook hebt ge wat geluk nodig, en volgens mij veel ervaring om intuïtief de juiste beslissingen te nemen..

Alle bemanningen hebben een 200 tal vragen gekregen. 70% zijn opgestuurd naar de R.O.R.C. (Royal Ocean Racing Club die wereldwijd zeilwedstrijden organiseert)

Daar heeft men grafieken van gemaakt, ook verslagen van wat er gebeurd was en suggesties, om dan daar conclusies uit te trekken.

Ik zal nu in 't kort het rapport van de R.O.R.C. bespreken. Wat de gebeurtenissen veroorzaakte was niet de wind, maar de enorme golven, die door een windschifting van verschillende richtingen kwamen, en de zee zeer gevaarlijk maakte.

Door deze golven zijn 77 schepen met hun mast onder water geweest., verschillende zelfs 360° rondgedraaid.

Van deze 77 boten rapporteert:

58% dat ze geen zeil opstaan hadden.

26% zeilde onder stormfok.

4% onder trisail of grootzeil.

.

Kwetsuren op deze 77 schepen:

18% kleine kwetsuren.

16% zware verwondingen.

8% of 6 doden zijn er gevallen bij deze 77 schepen.

Uit deze en verschillende andere tabellen die in het rapport voorkomen en waarmee ik u niet ga vervelen komt men tot het volgende:

1- Dat een actieve politiek beter lijkt dan een passieve, dus een beetje snelheid in de boot houden en sturen i.p.v. alles te sluiten en binnen te gaan zitten afwachten.

- 2- In de golven gaan, of voor de golven weglopen. Niet dwars gaan liggen.
- 3- Voor de wind gebruik maken van lijnen (zeeanker) om snelheid te verminderen.

Over het algemeen waren de schippers het erover eens dat het hoofdzakelijk de situatie was die oorzaak was van het kapseizen, en niet een fout in het ontwerp van de boot. Toch wordt er melding gemaakt van van 5 boten die tussen de 30 seconden en 5 minuten erover deden om zichzelf op te richten. Daar de periode van de golven 13 sec. bedroeg, bleven zij minimum gedurende 3 golven omgekeerd drijven. Naar aanleiding hiervan werden de boten getest, één die zich snel oprichtte en één die 5 min. omgedraaid was gebleven.

Dat waren de jachten die buitengewoon breed zijn en weinig of geen kajuit hadden en door hun breedte weinig diepgang. Als die dan omgedraaid zijn, fungeert de mast nog als kiel. In dat geval is het best dat de crew in het voorschip kruipt zodat de boot labiel wordt en zich zo terug kan oprichten.

Schade :

Schade aan tuigage is voornamelijk veroorzaakt door waterdruk - en niet door de wind. Vermeldenswaard is wel dat de gewone tangen, die meestal aan boord zijn om in geval van nood de stagen door te knippen, niet zo erg goed zijn omdat men, daar men er 2 handen voor nodig heeft, een groot risico loopt om overboord gespoeld te worden. Volgens sommige zouden ijzerzaag + reserve blaadjes efficiënter zijn.

Aan dek wordt melding gemaakt van zeer veel verloren reddingsmateriaal.

Voorts werd er schade aangericht door niet goed vast geplaatste accu's (ook uitgelopen accu 's) en kookvuren .

Belangrijk zijn voldoende veilige slaappleatsen.

Schade aan de stuurinrichting kwam meer voor bij de grotere schepen, door het feit dat een gedeelte daarvan was uitgerust met carbon fiber roer. Er zijn 25 roeren gebroken.

Het blijkt in de praktijk bijna onmogelijk te zijn een efficiënt noodstuur te maken. Dit onderstreept het belang van een stevige stuurinrichting. Het is onaanvaardbaar dat boten zo gemaakt worden dat een stuurinrichting stukgaat.

De waterdichtheid van de schepen laat in zulke omstandigheden wel te wensen over. Veel water komt binnen langs plaats en die normaal niet onder water zijn. Vooral de kajuit luiken (schotjes) gaven aanleiding tot kritiek. Ze moeten beter waterdicht zijn, zowel van binnenuit als van buiten geopend en gesloten kunnen worden, en er niet kunnen uitvallen als de boot kapseist.

Ook "bilgumpompen" (lenspomp) waren niet altijd efficiënt. Degene die in de kuip lozen zijn een nadeel als de boot diep ligt, waardoor de kuip slecht loost.

Veiligheidsgordels:

Zes personen gingen verloren ten gevolge van falen van de gordels. Er wordt melding gemaakt van slechte gespen – brekende touwen, ringen etc. Ook waren in enkele gevallen de aanhechtingspunten niet sterk genoeg. De nadruk kan niet genoeg gelegd worden op het feit dat het belangrijk is zeer degelijke veiligheidsgordels te kopen.

De reddingsvestgordels modellen zijn zeer praktisch, maar zijn soms minder solide gemaakt, omdat ze anders te zwaar zijn. De aparte gordels moeten gemakkelijk aan te trekken zijn. Als er teveel verschuifbare delen zijn is het soms heel ingewikkeld als ze uit elkaar schuiven.

Er moeten liefst 2 aparte lijnen en haken zijn, en zeer betrouwbare aanhechtingspunten aan dek. Er moet goed op de klipsen gelet worden . Als ze niet 100 % sluiten trekt men ze open. En vooral niet vergeten , zo kort mogelijk vastbinden aan de boot, liefst zo kort dat ge helemaal niet overboord kunt vallen.

Reddingsvloten :

Het wegbergen van de reddingsvloten heeft bewezen niet afdoend te zijn. In totaal zijn er 12 vloten onvrijwillig overboord gespoeld. 8 daarvan bevonden zich in de kuip, 4 op het dek. 1 geval is gemeld van een te goed vastgemaakt vlot. Verschillende deelnemers gaven te kennen dat de beste plaats om een vlot te leggen in de kajuit is. Drie zulke vloten werden echt gebruikt, waarvan 1 te water werd gelaten in 30 seconden. De andere 2 in ongeveer 2 minuten. Het is wel te verstaan dat het vlot benedende ook moet vastgebonden zijn om schade te vermijden als het schip kapseist. Het moet natuurlijk ook eerst stevig aan het schip worden vastgemaakt voor het aan dek wordt gebracht.

Over het algemeen ging het instappen redelijk vlot, tenminste bij die vloten waarvan de vanglijn bevestigd is aan de zijde van de opening. Bij andere modellen is deze aan de tegenovergestelde zijde vastgemaakt, en dat maakt het instappen zeer moeilijk. Er kan niet genoeg nadruk op gelegd worden van het vlot zeer goed vast te maken aan het schip, voor het open te trekken, en indien mogelijk met nog een lijn aan het schip vast te maken als het open is.

Het gebruik van een zeeanker is soms gewenst, en soms niet. Er zijn geen vloten omgeslagen met zeeanker, maar er zijn er ook niet omgeslagen die geen zeeanker hadden.

Algemeen is de sluiting van het vlot onvoldoende, zodat er teveel water binnenkomt bij brekers. Andere suggesties waren van astronautendekens te voorzien, en opblaasbare vloeren voor de koude te weren. Het is in ieder geval zo dat de reddingsvloten niet de veilige schuilplaats geboden hebben die men ervan zou verwachten.

De conclusie is dan ook dat het 100 x beter is aan boord te blijven zolang het yacht ook maar enigszins drijvend is. Dit wordt duidelijk geïllustreerd door het feit dat 7 mensen hun leven verloren in incidenten met vloten, en de schepen die door deze 7 mensen verlaten waren nadien drijvend aangetroffen werden en veilig naar de haven gesleept.

Aan de andere kant hebben 14 mensen hun leven te danken aan reddingsvloten, nadat hun yacht wél zonk. Nog andere bemanningen gebruikten vloten met succes om van het yacht op de helikopter of op andere vaartuigen te komen.

Reddingsvesten:

Over 't algemeen wordt vastgesteld dat de zeilers veel minder belang hechten aan reddingsvesten dan aan veiligheidsgordels. Er zijn 10 rapporten over het gebruik van reddingsvesten : hiervan waren er 2 zeer efficiënt, 7 efficiënt en 1 onvoldoende efficiënt.

Vier van de zes personen die overboord vielen droegen geen zwemvest. Dat de reddingsvesten efficiënt waren wordt bewezen door het feit dat 3 lichamen zijn gevonden, drijvend, en gestorven door uitputting.

Een waarschuwing inzake opblaasbare reddingsvesten die voorzien zijn van een automatisch opblaassysteem : één van de zeilers werd bijna gewurgd toen het automatische systeem per ongeluk werd ingesteld, nadat hij het met de hand opgeblazen had. Later verklaarde hij dat op de instructies van het vest duidelijk stond hoe het moest gebruikt worden, maar dat hij de straf voor het foutief gebruiken wel iets aan de zware kant vond.

Vuurpijlen:

De mensen die ze gebruikt hebben vonden dat er te weinig aan boord waren, of van een verkeerd type. Ook gaven de verschillende aansteeksystemen wel problemen.

Van de 52 boten die vuurpijlen gebruikt hebben, vonden er 4 dat ze uitstekend werkten, en 28 dat ze goed werkten, de overige 16 schepen vonden ze waardeloos.

Elektriciteit:

Verschillende schepen hebben te kampen gehad met batterijen die acide verloren, en ten gevolge daarvan het uitvallen van de elektrische stroom. Daarom is het steeds aan te raden reserve boordlichten te hebben die op droge batterijen werken. Ook de boordinstrumenten zijn in zulk geval beter uitgerust met batterijen. Het vervelendste is echter misschien wel dat sommige schepen de motor niet manueel kunnen starten, wat wel een grove tekortkoming is, daar men dan ook niet in staat is de batterij te herladen.

Bekwaamheid van de schipper – ervaring van de bemanning:

Iedereen kan deelnemen aan de Fastnet race – er worden geen bewijzen van bekwaamheid gevraagd. Het is zo dat de laatste jaren de Fastnet race grotendeels plaats had bij licht weer. Dan wordt de zeewaardigheid van de bemanning niet zo op de proef gesteld. Misschien heeft dit sommige minder ervaren schippers een beetje misleid. Toch is uit het rapport niet echt gebleken dat minder ervaren schippers meer ongevallen tegenkwamen of grotere risico gelopen hebben dan ervaren schippers. Het is natuurlijk erg moeilijk om zulke gebeurtenissen te analyseren omdat er zoveel factoren een rol spelen.

Toch zijn de opstellers van het rapport ervan overtuigd dat langdurige ervaring een grote hulp is bij het nemen van de juiste beslissingen. Ook is het zonder meer duidelijk dat mensen met zee-ervaring de situatie beter kunnen overzien en in de hand houden.

Dat blijkt duidelijk in de vragen over de tactiek die gevolgd werd gedurende de storm.

Er zijn 4 tactieken die gebruikt kunnen worden in zwaar weer.

Deze zijn:

- 1) Bijdraaien
- 2) Op blote romp liggen
- 3) Weglopen zonder tuig
- 4) Weglopen met lijnen uitgestroomd (zeeanker) om de snelheid te verminderen

Aan de deelnemers werd gevraagd welke tactiek zij gevolgd hadden en of ze deze efficiënt waren. Alle 4 de tactieken werden gebruikt en door +/- 80 % efficiënt gevonden. Achteraf gezien was nochtans iedereen het erover eens dat het grootste gevaar de enorme brekende golven waren, en dat de beste tactiek wel de boot enige vooruitgang te laten maken; zodat het mogelijk was om roer te houden, en de meeste brekers te kunnen nemen in een gunstige hoek.

Wachtlopen:

De veiligheid van het schip en de bemanning is in de eerste plaats afhankelijk van de “frisheid” van de bemanning. Onvoldoende rust, onvoldoende voeding, en ook koude

ondermijnen zeer snel de conditie, en de mogelijkheid het hoofd te bieden aan problemen. Het was daarvoor van het allergrootste belang van zoveel mogelijk de normale wachten te laten voortgaan. Op dit punt waren de ervaren bemanningen veruit in het voordeel. Sommige deelnemers maken gewag van de erge koude die ze geleden hebben. Het was natuurlijk niet mogelijk in de kuip droog te blijven, maar bij de schepen die vanbinnen droog bleven was dit niet zo erg. De schepen die water binnenkregen, en waarvan de bemanningen hun kleren niet in plastic zakken hadden weggeborgen, vonden hun kleding doorweekt. Enkele boten maakten de fout van de hele bemanning aan dek te houden, uit schrik dat iemand in de cabine in de val zou zitten als het schip kapseisde. Dit is gebleken een vergissing te zijn. Er zijn verschillende mensen uit de kuip overboord geslagen. In totaal 51, sommige meermaals, en er zijn zelfs 2 mensen verdronken die in de kuip “gevangen zaten”, vastgehaakt aan hun veiligheids gordel, als de boot volledig omgedraaid was. Daarentegen is geen enkel schip ondersteboven gezonken, en degenen die tijdelijk in de cabine opgesloten zaten, zijn allemaal veilig gebleken.

Navigatie:

Over navigatie valt niet veel te zeggen : het was in de gegeven omstandigheden niet gemakkelijk om plaatsbepaling te doen. Hoewel het in zulke omstandigheden veiliger is in volle zee dan aan de kust, zijn er toch veel schepen in geslaagd een haven aan te doen

Opgave:

Sommige schepen hebben opgegeven en hebben rechtsomkeer gemaakt na het weerbericht van 18 h, op maandagavond dat sprak over “gale force” Vele besloten om tijdens de storm op te geven en toen de storm minderde en de berichten over ongevallen op de radio bekend raakten, benevens de melding van een nieuwe depressie, besloten nog anderen de wedstrijd te staken om zo vlug mogelijk vrienden en kennissen te verwittigen dat ze veilig waren.

Verlaten van schip:

24 jachten werden door de bemanning verlaten, allen op één na, na gekapseisd te zijn, en met zware beschadiging aan romp, stuurinrichting of tuig. 20 ervan werden drijvend teruggevonden. Hierop werd veel kritiek gebaseerd, namelijk dat jachten te overhaast werden verlaten. Terecht. Maar we moeten ook voor ogen houden dat het gemakkelijk gezegd is, achteraf. Als uw jacht over kop gaat of 360 ° ronddraait, en halfvol water recht komt, dat ge licht kunt denken dat hij bij de volgende golf helemaal vol zal staan. Een beetje ten onrechte werd het reddingsvlot als een veilig alternatief gezien. De meeste mensen hebben geen enkele ervaring met vloten, en de mensen die deze testen doen, doen dit niet in zulke omstandigheden.

17 waren “overwogen” ontschepingen, d.w.z. dat de bemanning aan boord wachtte tot hulp kwam in de vorm van een helikopter, schip, of jacht. Het vlot werd in veel gevallen gebruikt als transfert. Zes jachten werden verlaten voor er hulp opdaagde : twee hiervan zijn niet teruggevonden. Twee werden opgepikt met zware schade aan de opbouw, zodat kon worden aangenomen dat ze een tweede knockdown niet zouden overleven. Twee ander werden verlaten omdat men dacht dat het vlot veiliger was.

De 17 andere schippers en crew die hun schip verlieten bij aankomst van heli, schip of jacht deden dit omdat ze overtuigd waren dat de bemanning veiliger zou zijn. Het zou ongepast zijn deze beslissing in twijfel te trekken zonder voorafgaand alle omstandigheden diepgaand

te hebben nagegaan. Dit te doen heeft eigenlijk geen zin : niemand vraagt assistentie of verlaat schip , als hij het niet noodzakelijk vindt. Of deze beslissing nu juist is of niet.

Ongevallen:

Van de deelnemende jachten zijn 15 mensen verdronken of gestorven van koude en uitputting:

3 bemanningsleden werden verspeeld nadat hun reddingsvlot kapseide en het bovendeel eraf scheurde.

3 bemanningsleden werden verspeeld toen ze de loodsladder van een coaster probeerden op te komen.

1 man zat al in een vlot dat klaargemaakt werd om schip te verlaten. Het touw brak en het vlot verdween

2 werden gevangen in de kuip van een omgekeerde boot.

6 man werden overboord geslagen.

Er is melding van een stuurman die aan de stuurstand was vastgebonden, en met stuurstand en al over boord is geslagen.

Radio:

Ten tijde van de voorvallen was kanaal 16 overbelast, ook door toedoen van onwetendheid van de gebruikers. Het is mogelijk dat er in't vervolg gebruik van V.H.F. zal gemaakt worden, om het volgen van de race te vergemakkelijken, en de veiligheid te vergroten. Er wordt erover gesproken de schepen verplicht uit te rusten met automatische positie uitzenders, voor in noodgevallen. Toch is het zeker niet de bedoeling van de RORC een extra reddingsdienst in te stellen bij wedstrijden, zoals gebruikelijk in kleinzeilerij. Het blijft altijd een feit dat degenen die de zee opgaan dit doen op eigen risico en op geen hulp van buitenaf mogen rekenen. Alle hulde van de opstellers van het rapport gaat naar de reddingsdiensten die onder zeer moeilijke omstandigheden die redding zeer efficiënt hebben uitgevoerd.

Ook enkele jachten hebben met succes een overlevende opgepikt. Er werd dan ook een blaam geworpen in de richting van degenen die de wedstrijd uitgezeild hebben alsof er niets aan de hand was, ipv hulp te gaan bieden. Uit onderzoek blijkt echter dat verschillende jachten zelf in moeilijkheden zijn geraakt, door andere schepen te willen helpen. De opstellers zijn dan ook zeer overtuigd dat het roekeloos zou zijn geweest van jachten om in het rampgebied te blijven rondhangen om overlevenden op te pikken, en dat het enkel de taak van de reddingsdiensten vergroot en bemoeilijkt zou hebben. Ge moet overigens niet vergeten dat we over een zeer uitgebreid gebied spreken. Ik heb persoonlijk wel vuurpijlen gezien voor- en achter , maar heb nooit zelf schepen gezien.

Aanbevelingen:

Zolang er zeilwedstrijden op zee worden gezeild kunnen de deelnemers in slecht of extreem slecht weer terecht komen. Dit maakt deel uit van de sport. Het is dan ook niet onze mening dat een wedstrijdorganisatie een start moet uitstellen of een wedstrijd moet laten beëindigen omdat het slecht weer is, of slecht weer op komst. Het is de verantwoordelijkheid van de

schipper om te oordelen of schip en bemanning het aankunnen. Er zijn echter wel enkele punten waaraan iets gedaan kan worden

- 1-- Er is geen aanwijzing dat de maat van de schepen die deelnemen herzien moet worden.
- 2-- Stuurinrichtingen moeten sterker zijn. Jachten moeten reserve stuurinrichting hebben om minstens de haven te bereiken.
- 3-- Waterdichtheid van de schepen en vooral van de kajuit ingangen die van buiten en van binnen gesloten kunnen worden.
- 4-- Beveiliging van alle zware voorwerpen aan boord : alles moet op zijn plaats blijven, zelfs als het schip ondersteboven hangt.
- 5-- Sommige schepen hebben onvoldoende loosvermogen van de kuip. Het reglement zal gewijzigd worden dat de kuip in X-aantal minuten moet leeglopen. (nu is de diameter bepaald)
- 6-- Aan boord hebben van Trisail en ijzerzaag moet verplicht worden.
- 7-- Sterke reddingsgordels en goede bevestigingspunten, en een deklijn. 2 lijnen aan elk harnas.
- 8-- Betere reddingsvloten.
- 9-- Gecombineerde gordel- zwemvesten.
- 10-- Alternatieve startsystemen.

Ervaring en tactiek:

- 1-- Het is niet gebleken dat onvoldoende ervaring oorzaak van de ongelukken zou zijn. Het lijkt niet nodig om ervaringseisen te stellen.
- 2-- Het is moeilijk de beste tactiek aan te duiden daar de wind en golf-condities verschillen. Toch lijken actievere tactiek beter te zijn dan passieve : beetje vooruitgang en kunnen sturen.
- 3-- Er is geen bewijs dat gesofisticeerde apparaten de veiligheid zouden verbeteren. Er bleken wel schepen te weinig kaarten aan boord te hebben om vluchthavens aan te doen.
- 4-- Het hoge aantal opgaven is geen teken van onkunde, maar gebaseerd op gezond zeemanschap.
- 5-- Minstens 2 jachten werden onnodig verlaten, of allicht meer.

In Engeland is slechts het 24 h. weerbericht beschikbaar. Dit voor de scheepvaart 4 maal daags. In ons verward weerpatroon is het zelfs op die periode niet mogelijk een nauwkeurige voorspelling te doen. De waarschuwing van 9 Beaufort verliet het Royal Meteorological Institute 10 min. nadat het weerbericht van 18 h. was uitgezonden. De stormwaarschuwing tijdens de gewone programma's worden weinig gehoord.

Het is daarom voor de zeilers belangrijk zoveel mogelijk weerberichten, ook van andere posten, te beluisteren, als de condities verslechteren. Verder staat het vast dat bij wedstrijden van zulke omvang de organisatie beter moet georganiseerd worden zodat ingeval van nood de organisatie niet overbelast geraakt.

Ook het identificeren van de jachten op zee moet vergemakkelijkt worden.

De opstellers raden verder aan dat er stappen zouden genomen worden om zekere controle uit te oefenen bij de start om zeker te weten welke schepen gestart zijn. Bij een groot aantal deelnemers worden nu al de wedstrijdboten verplicht om langs de comitéboot te varen en genoteerd te worden als gestart. Vervolgens worden ze nogmaals genoteerd bij het uitvaren van de Solent. Ze zijn voorstander van V.H.F. verplicht aan boord te hebben in langere wedstrijden, alsook de E.P.I.R.B. verplicht aan boord te hebben.

Zoals eerder gezegd was het niet zozeer de wind, maar de toestand van de zee die de catastrofale gevolgen heeft veroorzaakt. Het rechtstreekse gevolg hiervan is dat verschillende

boten gekapseisd zijn, en bij 112 schepen dat ze bij 1 of meer gelegenheden volledig horizontaal zijn geweest. 77 boten rapporteren dat ze veel verder dan horizontaal zijn geweest, sommige zijn zelfs 360 ° rondgedraaid. De oorzaak dat de meeste boten verlaten werden, was het gevolg van kapseizing.

Van de 77 boten die voorbij horizontaal zijn geweest had 58 % geen zeil op . We mogen dan ook veronderstellen dat ze niet gestuurd werden.

4 % rapporteert gekapseisd te zijn onder grootzeil of trisail.

26 % vaarde onder stormfok

Van dezelfde 77 boten had :

13% een achterlijke koers

26 % een backstag koers

34 % liep aan de wind

Van de 77 boten maakte er 69 % geen gebruik van zeeanker of lijnen etc.

Wij kunnen hieruit geen zekere gevolgtrekkingen maken, omdat we niet kunnen uitmaken of het schip niet zou gekapseisd zijn met zeeanker, maar toch zijn er enkele in't oog springende punten.

1) uit de tabellen blijkt toch wel dat het beter een minimum aan zeil te voeren om het schip bestuurbaar te houden. .

2) In de wind, of voor de wind te gaan

3) en weglappend van de wind gebruik te maken van een zeeanker , om te hoge snelheid te vermijden.

De beschadiging die het gevolg waren van een kapseizing waren als volgt:

26% geen beschadiging.

16 % verloren hun mast.

3% verloren hun reddingsvlot.

5 % waren hun ramen uitgebroken.

Wat dit jaar echter verschillend maakte van de vorige jaren waren de volgende factoren :

1) De storm kwam zeer snel opzetten, zodat de meeste weerberichten te laat kwamen. De meeste schepen waren al in de Ierse zee, en te ver van land verwijderd om tijdig een haven te bereiken.

2) De wind veranderde na enige tijd van richting, zodat de golven en de wind niet in dezelfde richting gingen, wat een zeer gevaarlijke zee veroorzaakte.

3) Het groot aantal deelnemers dat op zee was.

Ik wil hier graag mijn crew Jef ; Luc ; Bruno ; Roger ; Philip; bedanken , want ze hebben allemaal hun steentje bijgedragen om heelhuids uit deze hel te komen.

Mijn ervaring zegt mij dat je niet in elke storm dezelfde tactiek mag toepassen.

Paul Van Tongerlo