

## **Veel gestelde vragen en antwoorden, wedstrijddocumentatie.**

### **Regel 14 (NoR). Radiocommunicatie e/Elektronische hulpmiddelen, incl. testformulier en item 43 van de Uitrustingscontrolelijst.**

Vragen over de radiocommunicatie/elektronische hulpmiddelen en de registratie hiervan en de bediening.

Antwoorden: Hieronder zijn deze aspecten besproken en is een testformulier opgenomen.

#### **Marifoon**

Een marifoon is verplicht voor deelnemers aan de CAM Race. Nood-, spoed- en veiligheidscommunicatie op het water gaat via de marifoon.

Geadviseerd wordt een zgn. combimarifoon, deze is omschakelbaar voor gebruik op binnenwateren en voor de zeevaart. Voor binnenwateren (zendvermogen maximaal 1 Watt) is ATIS verplicht en voor de zeevaart (met een zendvermogen van maximaal van 25 Watt) moet een MMSI-nummer ingeprogrammeerd zijn. Omdat communicatie altijd mogelijk moet zijn moet er een noodantenne aan boord zijn, dit geldt ook voor de AIS. Voor marifoon en AIS kan eenzelfde type VHF-antenne worden gebruikt (dezelfde VHF-frequentieband).

Nb. Per 1 januari 2024 is de kanaalindeling van de marifoon gewijzigd. Er is toen het nieuwe VDES-systeem ingevoerd (VHF Data Exchange System). Hierdoor zijn een aantal marifoonkanalen gewijzigd en zijn niet meer beschikbaar voor communicatie met bruggen, sluizen, etc. De oorspronkelijke kanalen worden dan gebruikt voor digitale data. Als je marifoon nog niet geschikt is voor VDES dan moet hij hergeprogrammeerd worden. De marifoon is voor VDES geprogrammeerd als je de kanalen 24,25 en 26 niet meer kan scannen De marifoon heeft dan een VDES\_kanaalbezetting. De RDI verplicht je niet om deze nieuwe indeling te programmeren

#### **AIS (Automatic Identification System)**

Een AIS-transponder is verplicht voor deelnemers aan de CAM Race. Een AIS is een wereldwijd systeem voor het automatisch identificeren en kunnen zien van de positie, koers en snelheid van het scheepvaartverkeer. Men is zichtbaar voor andere schepen en men kan het andere scheepvaartverkeer volgen. Ook walautoriteiten en zo nodig SAR eenheden kunnen uw boot op de AIS zien en volgen. De AIS kan gebruik maken van een eigen antenne maar men kan het ook combineren met de marifoon antenne. De AIS-transponder dient gedurende de gehele race aan te staan.

#### **Het meten van de marifoon- en AIS-installaties.**

De goede werking van de marifoon en de AIS-installatie wordt bepaald door de apparatuur, de connectoren, de antennekabel en de toegepaste antenne(s). De Staande Golf Verhouding (SWR) van deze installaties moet minder dan 1:2,0 bedragen. Dit wijzigt de tekst "with no more than 40% power loss." van de regels 3.29.2(b) en 3.29.13(b) van de OSR. De gehele installatie dient getest/gecontroleerd te zijn. Een goedkeuringsbewijs van na 1 januari van het jaar van de start moet kunnen worden overlegd. Dit kan bv een naar waarheid ingevulde checklist "Testformulier Maritieme zend/ontvangstapparatuur" zijn, zie hieronder.

#### **EPIRB (Emergency Position Indicating Beacon)**

Een EPIRB is verplicht voor deelnemers aan de CAM Race. U dient over een EPIRB 406 MHz minimaal cat. II te beschikken.

Een EPIRB is een noodradiobaken welke met de hand of automatisch geactiveerd wordt. Dit apparaat zendt bij een calamiteit automatisch het ingeprogrammeerde MMSI-nummer uit. De positie van de EPIRB met GPS wordt ook uitgezonden op 406 MHz en wordt bovendien door een satelliet grondstations bepaald. Via satellieten wordt de alarmmelding doorgestuurd naar een grondstation. Het grondstation stuurt de informatie door naar een nationale autoriteit waarna een opsporings- en reddingsactie wordt opgestart. Het spreekt voor zich dat onoordeelkundig gebruik de hulporganisaties ten onrechte worden ingeschakeld. Controleer dat het ingeprogrammeerde MMSI-nummer in overeenstemming is met het MMSI-nummer zoals die vermeld is op de registratie van de RDI. Controleer ook of uw juiste (mobiele)telefoonnummer aan boord en thuis op uw registratie klopt. De houdbaarheidsdatum van de batterij mag tijdens de race niet zijn overschreden.

### **AIS-MOB en een PLB (Persoonlijke noodbakens)**

Een AIS-MOB en een BLB zijn niet verplicht maar worden aanbevolen. Deze mogen niet zomaar gebruikt worden. Er moet worden voorkomen dat reddingsdiensten ten onrechte worden gealarmeerd. In het geval van een man over boord situatie zijn deze noodbakens ideaal. De noodmelding geschied bij een AIS-MOB via een AIS-sigitaal. De positie van het noodbakens wordt bepaald door een GPS-ontvanger. Iedere boot met een AIS-ontvanger zal actie ondernemen. Het bereik is ca. 4 Nm.

Een PLB is een mini EPIRB. Deze werkt evenals de EPIRB via het COSPAS-SARSAT systeem. Een PLB kan net als een AIS-MOB op het zwemvest worden gedragen.

### **Accu.**

Bij het goed werken van de (combi)marifoon en de AIS is het van belang dat de conditie van de accu goed is.

### **Registratie.**

De marifoon, de AIS, de EPIRB en eventueel de AIS-MOB dienen bij de Rijksinspectie Digitale Infrastructuur (RDI) (v/h het Agentschap Telecom) geregistreerd te zijn. Bij de registratie van een Marifoon voor de binnenwateren verstrekt de RDI een ATIS-code. Bij Registratie van een marifoon voor de zeevaart is dat een MMSI-nummer. Voor een combi marifoon dienen dus zowel de ATIS-code als het MMSI-nummer geprogrammeerd te worden. Bij de registratie van de AIS-transponder en de EPIRB worden ook bootgebonden MMSI-nummers verstrekt.

De ATIS-code en de MMSI-nummers van de marifoon en de AIS-transponder kan men laten uitvoeren door de leverancier van de apparatuur. Bij de meeste nieuwe types marifoons en AIS-transponders kunt u het ook zelf doen m.b.v. bij uw apparaat geleverde User en Installation manual. Tevens moet het call-sign, de scheepsnaam en type vaartuig (Pleasure Craft) in de AIS-transponder worden geprogrammeerd.

Het inprogrammeren van het MMSI-nummer in de EPIRB mag uitsluitend worden gedaan door de leverancier. Dit geldt tevens voor de vervanging van de lithium batterij i.v.m. de waterdichtheidsseisen. Elke AIS-MOB bevat standaard een unieke hexadecimale code beginnende met 972. Deze code en de bootgegevens vermelden bij de registratie. De AIS-MOB kan worden vermeld op de registratie van de boot.

Voor een Nederlandse eigenaar van een PLB moet bij registratie de adres- en bereikbaarheidsgegevens van de houder evenals de unieke hexadecimale code van de PLB aan de RDI worden doorgegeven. De RDI verschaft een bijzondere vergunning aan de houder van de PLB.

### **Bedieningscertificaten.**

Voor gebruik van de combimarifoon en de EPIRB moet tenminste één opvarende het Marcom-B certificaat bezitten. Voor een PLB is geen bedieningscertificaat nodig.

Jaarlijks krijgen de bezitter van bovenstaande apparatuur een overzicht van de geregistreerde apparatuur met bijbehorende gegevens. Meer informatie over registratie en bedieningscertificaten vind je op de website van de RDI. Daar staat ook hoe je apparatuur kan registreren met behulp van je DigiD.

In de week voor de start kan een inspecteur van de RDI aanwezig zijn om de registratie van de apparatuur en de benodigde bedieningscertificaten te controleren.

Tijdens de controle in Lauwersoog van de uitrusting moet het formulier "Testformulier Maritieme zend/ontvangstapparatuur CAM Race" worden ingeleverd, Dit moet zijn ondertekend en alle punten met "Ja" zijn beantwoord. Indien bovenstaande test niet is, of niet kon worden gedaan is het mogelijk een controle van de werking van de systemen in Lauwersoog te doen. De CAM Race organisatie heeft hiervoor testapparatuur waarmee kan worden gecontroleerd of de zend/ontvangstapparatuur geen gebreken vertonen. Deze controle wordt uitgevoerd in door een keurmeester van de CAM Race organisatie. Tijdens de controle van de items van de Uitrustingscontrolelijst op Lauwersoog in de week voor de start van de CAM Race moet naast het ondertekende controleformulier ook het registratiebewijs van de RDI kunnen worden getoond. Er kunnen meerdere oorzaken zijn die ervoor zorgen dat de installatie(s) niet correct werken. Vaak voorkomende oorzaken zijn te wijten aan gecorrodeerde connectoren, defecte antennekabels en vocht in de kabel, check deze tijdens de voorbereiding.

Let op! Bij testen in Lauwersoog kan er bij afkeur weinig tijd voor herstel beschikbaar zijn.

# Testformulier Maritieme zend/ontvangstapparatuur CAM Race.



Schipper:			
Bootnaam:			
Uitr. Controle Lijst:	Omschrijving:	Meting:	ja/nee:
34	Marifoon Type: DSC	Call Sign: ..... 1 Watt: Zendvermogen in deze stand: ..... W Komt de ATIS-code overeen met de vermelding op het Registratiebewijs? 25 Watt: Zendvermogen in deze stand: ..... W Komt de MMSI-code overeen met de vermelding op het Registratiebewijs? SWR: ..... SWR < 1: 2,0 Noodantenne aanwezig?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee  <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee
35	Handheld marifoon	Call Sign: ..... Komt de ATIS-code overeen met de vermelding op het Registratiebewijs? Werking in orde?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee
41	EPIRB 406 MHz type II	Komt de MMSI-code overeen met de code vermeld op het Registratiebewijs? Exp. date van batterij nog niet verlopen?  EPIRB test succesvol?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee
42	AIS-transponder	AIS test succesvol? <b>Controle via VesselFinder of Marine Traffic.</b>	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee
43	Overzicht Registraties en Bedienings-certificaten. (Marcom-B)	Marifoon Handheld marifoon EPIRB AIS	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee
Datum: ..... - 2026		Opmerkingen:	
Controleur: ..... Handtekening: .....			
Schipper: ..... Handtekening: .....		Gecontroleerd? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee Deze lijst is eerlijk en zorgvuldig ingevuld.	
Keurmeester CAM Race: ..... Handtekening: .....		Gezien? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee Er is NIET uit de metingen gebleken dat de installatie gebreken vertoond.	

## Regel 16.6 (WB) en item 48 (uitrustingscontrolelijst): Kiel/Roerinspectie (incl. testformulier).

Kiel/roer inspectie:

De kiel/roer inspectie moet bij de start van de wedstrijd niet langer dan twee jaar geleden zijn uitgevoerd. Tevens wordt aanbevolen dat bij aan de grond lopen de kiel/rompconstructie wordt gecontroleerd.

De visuele inspectie van de kiel/rompconstructie verkleint het verliezen van de kiel als gevolg van schade door aan de grondlopen, aanvaring met een hard voorwerp, slecht onderhoud, zichtbaar materiaalmoetheid, etc.

Een onafhankelijke inspecteur voert de kielinspectie werkzaamheden uit. Deze inspecteur is iemand die verstand van kielconstructies heeft, bv een jachtwerfmedewerker met voldoende ervaring of een jachteigenaar met voldoende kennis, maar niet de eigenaar van de te inspecteren boot. Deze inspectie kan niet in de week voor de race in Lauwersoog worden uitgevoerd. Het is verantwoordelijkheid van de eigenaar/schipper om eventuele gebreken te repareren.

Wat moet er worden geïnspecteerd?

De kielbouten worden gecontroleerd op corrosie en of de kielbouten nog op spanning staan, de moeren moeten strak zijn aangedraaid. Er wordt gecontroleerd of er beweging in de kiel/romp constructie zit. Dit kan worden gecontroleerd indien de boot in de kraan hangt met de kiel vrij van de grond. Er worden dan zijwaartse bewegingen aan de kiel uitgevoerd. De inspecteur kijkt dan aan de binnenkant van de boot als aan de buitenkant of er speling in de constructie zit. Ook wordt nog naar eventuele materiaalmoetheid gekeken. Tegelijkertijd met de kiel inspectie wordt de roer constructie gecontroleerd op bv. corrosie, slijtage, etc.

Na de inspectie dient het volgende formulier te worden ingevuld en ondertekend door zowel de inspecteur als de eigenaar/schipper en moet worden ingeleverd tijdens de aanmelding op het wedstrijdkantoor in Lauwersoog.

### Verklaring van de uitvoering van de kiel/roer inspectie.

Boot: .....		Zeilnummer: .....	
<p>Deze visuele inspectie is uitgevoerd om visueel waarneembare indicaties waar te nemen en te rapporteren die mogelijk de structurele integriteit van de kiel en het roer van het schip in gevaar brengen. Het garandeert niet dat het vaartuig zeewaardig is of dat de eigenaar de geconstateerde problemen heeft gerepareerd.</p> <p>De inspecteur verklaard dat hij/zij de controle van kiel/roer/rompconstructie naar eer en geweten heeft uitgevoerd. Hij/zij heeft <u>wel/geen</u> onvolkomenheden geconstateerd.</p>			
Inspecteur: .....	Handtekening: .....	Datum: .....	
.	..		
<p>De eigenaar/schipper van de boot met de naam: ..... en zeilnummer: .....</p> <p>Verklaard dat hij op: ..... (datum) de kiel/roer inspectie heeft laten uitvoeren en dat hij op de hoogte is gebracht van eventuele gebreken..</p>			
Naam: .....	Handtekening: .....	Datum: .....	
.	..		

## Item 5 en 6 (Uitrustingscontrolelijst) Reddingsboeien.

Vraag Waaraan moeten de reddingsboeien aan voldoen (zie ook regels 4.22.3.b en c van de OSR)?

Antwoord: In de Uitrustingscontrolelijst wordt een reddingsboei met een drijfanker geëist. De regels van de OSR spreken van: *'a lifbuoy with a self igniting light, a whistle and a drogue'*. Het drijfanker/sleepanker moet verbonden zijn met de reddingsboei. Het idee is dat wanneer er een reddingsboei naar een drenkeling wordt gegooid deze boei niet als gevolg van wind en golven snel weg drijft. Dit drijfanker moet dat voorkomen. In de OSR wordt niet gesproken over de vorm en afmeting van het drijfanker, het is de verantwoordelijkheid van de schipper om de veiligheid hier te maximaliseren. Een voorbeeld van een drijfanker is bv.: Drijfanker t.b.v. reddingsboei van Plastimo. Een alternatief voor de reddingsboei van item 6 met alle accessoires is een SOS Danbuoy. De reddingsboeien en ook de eventuele Danbuoy moeten regelmatig worden gecontroleerd zoals door de leverancier en de fabrikant is aangegeven.

## Item 16 (Uitrustingscontrolelijst) Reddingsvesten.

### Omschrijving Inspectie Reddingsvesten.

In de Uitrustingscontrolelijst wordt bij item 16 het verplicht aan boord hebben van een reddingsvest (minimaal drijfvermogen ISO 150 N) per opvarende verplicht gesteld. Dit reddingsvest moet zijn voorzien van een fluit en een hyssoog. Tevens moet er een licht aanwezig zijn wat gedurende minimaal 8 uur een flitslicht uit straalt en met de hand inschakelbaar is. Zie hiervoor de voorschriften van SOLAS LSA 2.2.3.

Verder moet het reddingsvest zijn voorzien van een kruisband of twee dijbanden.

Op het reddingsvest moet de naam van de drager of van de boot onuitwisbaar zijn aangebracht.

Er is geen officiële (verplichte) keuring voor reddingsvesten, zowel de OSR als de SOLAS zeggen dat je reddingsvesten regelmatig moet (laten) controleren, bij voorkeur jaarlijks. Zo is er normale slijtage door (intensief) gebruik en de inwerking door de zon, water en zout.

Het reddingsvest wordt geactiveerd m.b.v. een pil of capsule welke, zodra deze met water in aanraking komen wordt het reddingsvest opgeblazen. Deze pil of capsule zijn beperkt houdbaar en moeten regelmatig worden vervangen, bv eens per jaar. Bij controle van het vest moet ook gekeken worden naar het CO<sub>2</sub>-patroon. Bij roestvorming of beschadiging moet het patroon worden vervangen. Verder is op elk goed patroon het gewicht aangegeven. Mocht blijken dat bij weging van het patroon een gewichtsafname wordt geconstateerd dat is er spraken van lekkage en moet het patroon ook worden vervangen.

Deze CO<sub>2</sub>-patronen zijn los verkrijgbaar en kan men zelf vervangen evenals de pil en capsule.

Men kan de controle ook door een specialistisch bedrijf laten doen zoals Georg Kniest, Kok Watersport, etc. Bij de KNRM kan men soms ook reddingsvesten laten keuren.

## Item 25 van de Uitrustingscontrolelijst en regel 16.9 van de Wedstrijdbepalingen: EHBO

Vraag: Welk EHBO -diploma wordt er vereist en welke verbanddoos moet er aan boord zijn?

Antwoord: Volgens de OSR (regel 16.05.2) Ten minste één bemanningslid dient vertrouwd te zijn met:

- eerstehulp-procedures;
- onderkoeling;
- verdrinking;
- reanimatie;
- relevante communicatiesystemen

Daarnaast dient één ander bemanningslid te beschikken over een geldig eerstehulp-certificaat, behaald binnen de laatste vijf jaar. Dit eerstehulp-certificaat moet voorkomen in de lijst op de World Sailing website van de nationale autoriteiten erkende diploma's zoals EHBO-diploma of een RYA-certificaat.

De OSR stelt in regel 4.08 dat er een EHBO-koffer incl. een EHBO-boekje (of instructiekaart) aan boord moet zijn. De inhoud moet zijn afgestemd op de te verwachten omstandigheden, de duur van de overtocht en op het aantal bemanningsleden.

Aanbevolen wordt een EHBO koffer voor zeezeilers. De vervaldatum mag niet zijn overschreden.

### **Items 27, 28, 29 en 30 (Uitrustingscontrolelijst): Fysieke kaarten.**

De kaarten dienen nieuw of bijgewerkt te zijn. Als vervanger van de aanloopkaarten van Esbjerg, Helgoland en Limfjord en voor havens van de Noorse zuidkust voldoen ook de bijgewerkte havenhandboeken zoals de recente Cruising Almanac of de Reeds, mits de aanlooproutes aansluiten op de laatste boei van de overzeiler.

Een compleet pakket kaarten voor deze race **kan** zijn: Hydrografische kaart Waddenzee Oost 1812, kaart 1423 van de British Admiralty (Terschelling to Esbjerg), kaart 1422 van de British Admiralty (Esbjerg to Hansholm incl. Offshore Oil- and Gasfields), voor het Skagerak tot aan de Noorse zuidkust kaart 1402 van de BA. Tezamen met de kaarten NO 1.2, NO 2 en DK 6 dekken deze kaarten het gehele gebied.

### **In item 39 van de Uitrustingscontrolelijst worden 4 handstakel lichten vereist (art. 4.23 (OSR)).**

Vraag: Is een elektronisch noodsignaal ook toegestaan i.p.v. de handstakel lichten zoals in de Uitrustingscontrolelijst is voorgeschreven?

Antwoord: De CAM Race organisatie staat toe dat 4 elektronische noodsignalen i.p.v. de vereiste rode handstakellichten worden gebruikt.

Rode handstakellichten, zoals de OSR voorschrijft, zijn ontworpen om je positie kenbaar te maken als de reddingsboot al onderweg is. Het brandt minimaal 60 seconden en is zichtbaar tot een afstand van 5 mijl. Dit noodsignaal is geschikt voor gebruik overdag en 's nachts.

De Ocean Signal RescueMe EDF1 flare is zo'n elektronisch noodsignaal en is een redelijk nieuw en innovatief product. Het is een herbruikbaar hand-held signalering apparaat dat gebruik maakt van geavanceerde ultra-intensieve ledverlichting. Omdat er geen vuur aan te pas komt is de RescueMe EDF1 flare ook veilig te gebruiken in een reddingsvlot. Daarnaast is het apparaat compact, IP67 waterdicht, eenvoudig te bedienen en voorzien van vervangbare batterijen met een lange levensduur (signaal kan 6 uur gebruikt worden). Het zichtbereik van maximaal 7 mijl 360 graden rondom zorgt bovendien voor een uitstekende zichtbaarheid voor reddingsteams.

### **Regel 1.7 van de Aankondiging: Regels.**

Vraag: Waarom zijn er nu twee verschillende Offshore Special Regulations (OSR)?

Antwoord: De inschrijving voor de 22ste CAM Race staat nu ook open voor Multihulls. En voor zowel de Monohulls als de Multihulls is er een OSR. Het gevolg hiervan is dat er ook twee Uitrustingscontrolelijsten zijn, één voor de Monohulls en één voor de Multihulls. Let op! Was oorspronkelijk World Sailing Offshore Special Regulations Extract Category 2 Version 1.14 vereist. Nu is dat Version 1.15. Het verschil tussen beide versies is dat bij de nieuwste versie regel 4.27.1.g is toegevoegd. Omdat de versies op de website van World Sailing niet of nauwelijks te vinden zijn is besloten zowel de Monohull versie als de Multihull versie 1.15 op de CAM Race website bij 'Wedstrijddocumenten' te publiceren.