

Met de kajak vanuit de jachthaven van Nieuwpoort naar de Trappegeer boei 18 10 2020 – v3.

Met een weervoorspelling met wat regen was er kans op vlot verkeer naar de kust. De getijden waren goed, springtij en met LW rond 9u50 moest ik zien uit de haven te geraken voor het tij terug op kwam. Ook de wind was matig, 2 tot 3 aan de kust en 3 tot 4 op zee, afnemend naar de middag en avond (wat later blijkt op de metingen niet zo te zijn). Om 6u 30 vertrokken thuis en een rustig tochtje naar de kust.

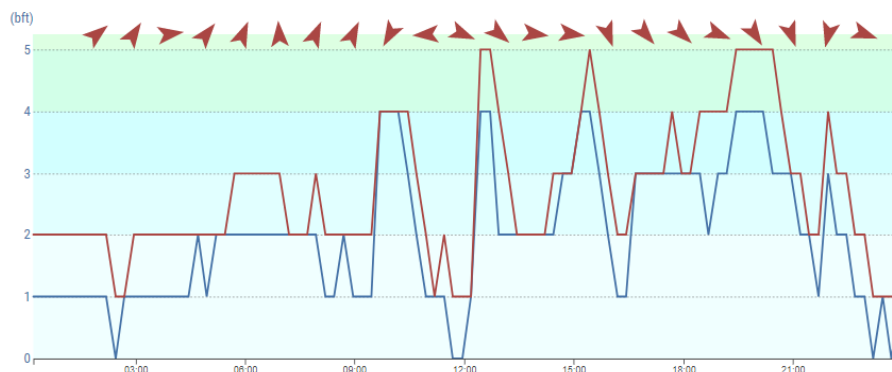
Ik had wel slijk verwacht bij laag tij op de trailerhelling aan de piramide, op zich geen probleem, maar ik had niet verwacht vast te lopen tegen het einde van de helling en toen ik daar over wou stappen was de bodem weg. De kajakkar in het achtercompartiment steken zat er dus niet in, de kajakkar was een klomp slijk die na afspoelen op het voordek werd bevestigd. Ik ging dan maar in de kajak zitten voor een achterwaartse 'slijk' start en weg waren we.



Toch had een ander wat langer geduurd dan ik verwacht had, mijn 'slijk' start werd zelfs gefilmd vanaf een jacht, zodat ik al tegen de stroming op moest peddelen om buiten te geraken. Misschien was de aanlandige wind ook oorzaak van de inwaartse stroming. Dan nog enkele vislijnen ontwijken, één hadden we mee aan het boeghandvat maar met achteruit te varen loste die. Ik hield wel goed in het oog dat de vissers niet inhaalden, dat kan pijnlijke gevolgen hebben zoals een van ons al ervaren heeft, maar dat deden ze niet. Een NRS mes met 'draadsnijder' is voorzien om eventueel de draad door te snijden.

Op zee werd ik toch gewaar dat wind en golven boven mijn verwachting was, maar nergens branding. Golven van 50 tot 60 cm schat ik met tussendoor wat groter, ik besloot dat als het iets erger zou worden dat ik zou terug keren. Ik had beslist om eens op zee radio Oostende te verwittigen van mijn tochtje maar in deze omstandigheden met de radio gaan prutsen voor een gewone melding riskeerde ik niet, dat zou moeten wachten. Foute beslissing zo bleek.

Windberichten van zondag 18 oktober 2020

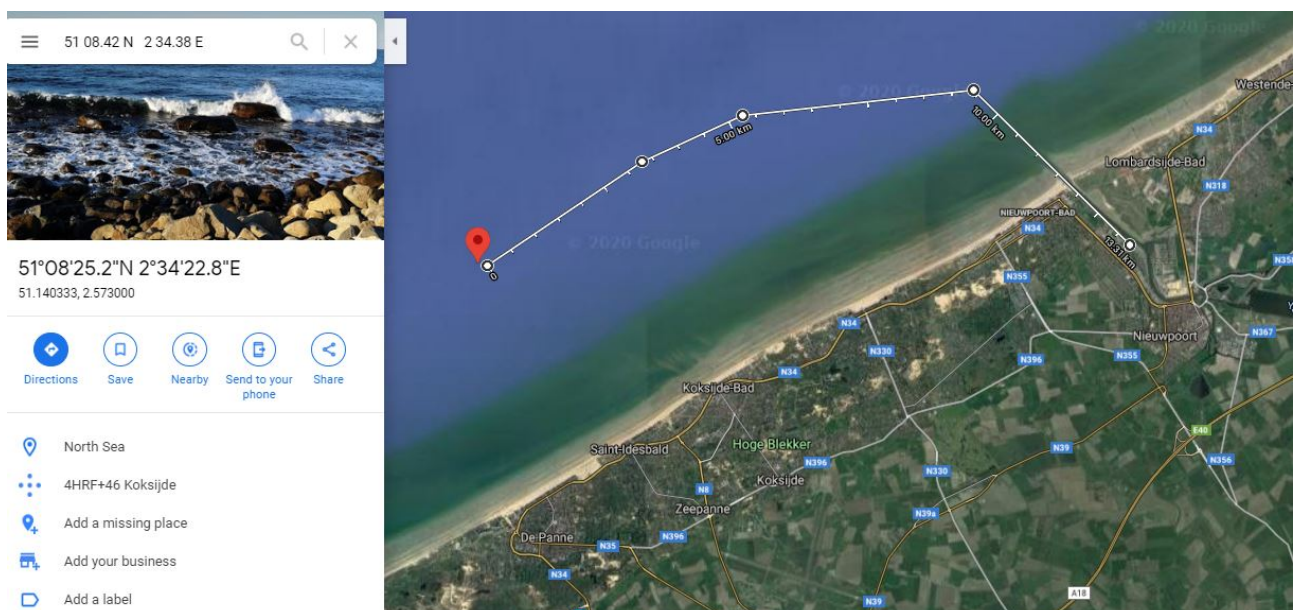


Ondertussen bleek mijn scheg vast te zitten, iets wat nog al eens voorkomt bij een 'slijk' of 'zand' start maar gewoonlijk lost dat na enkele minuten. Dit slijk was echter hardnekkig en loste niet. Op zich geen probleem, dat maakte mij extra wendbaar maar voor een wat langere tocht is een scheg toch wat comfortabeler om te niet teveel energie in het aanhouden van de koers te moeten steken.

Een eerste doel was de Whitley boei die vrij snel in zicht kwam. De stroming was duidelijk nog in Zuidelijke richting. Snelheid een 5 km per uur, de Trapegeer zou zoals voorzien een twee uur varen zijn. Daar de zee nog altijd woeliger was dan voorzien kwam een volgend probleem, ik had geen camelbag voorzien, enkel drinken in de dektas. Dat was niet te riskeren. Als de wind en golven niet snel zouden afnemen zou ik terugkeren en het hierbij laten. Maar wat later bleek de wind wat te gaan liggen en werd het rustiger, het drank probleem was opgelost.



De Trapegeer is een boei op een 4 tal km uit de kust en een 13 km vanuit de jachthaven van Nieuwpoort. Met tijd mee, of tijdens de kentering een haalbare tocht wat afstand betreft. En de kust blijft in zicht wat toch altijd een zekere geruststelling is. Ook al heb ik kompas (2) en GPS bij.



Op zeker ogenblik komt volgens mij de Trapegeer in zicht en ik wil de koers controleren met de GPS. Iets te lang zitten prutsen aan de GPS en hopla, daar gaan we. Een poging om te recupereren lukt bijna, ik blijf duidelijk enkele seconden horizontaal liggen maar dan draai ik door. Uitstappen, vlotters open en een poging om in te klimmen. De boot gaat om, terug recht brengen, tweede poging lukt niet, boot gaat om. De stijgbeugel uitgetrokken en instappoging, lukt ook niet. De stijgbeugel is wel een nieuwe versie (RVS) het zal na te gaan zijn wat hier is misgelopen, deze versie was niet getest maar volgens mij ook niet gewijzigd tegenover het geteste prototype. Natuurlijk zal ook na te gaan zijn waarom het met de vlotters niet gelukt is.



Principe stijgbeugel



Drie instappogingen begint door te wegen en ik besluit mayday uit te zenden. Ik roep op op kanaal 16 en geef als positie 'tussen de boei Whiteley en Trappegeer'. Geen verstaanbare reactie maar ik hoor wel radioverkeer dat verband heeft. Blijkt dat een Frans zeiljacht in de buurt mijn oproep heeft ontvangen en doorgeeft. Ik herhaal enkel keren mijn oproep tot ik een duidelijke ontvangstbevestiging krijg. Het is niet te zeggen van wie misschien is het mij ontgaan. Zij vragen mij naar kanaal 67 (opsporing en redding) te gaan en eens op dat kanaal bevestig ik dat ik daar ben. Ze vroegen ook of ik alleen in het water lag en mijn positie. Mijn GPS hing wel vast maar ik kon hem niet vinden onder water en ik gaf de melding dat als ze in de buurt waren en mij niet direct vonden ik wel een handfakkeltje kon ontsteken.

Ondertussen is er geen probleem, ik hang vast aan de kajak met de veiligheidslijn en het droogpak en fleece onderpak doen hun werk. Geen koudeschok, geen onderkoeling. Het voelt wel koud maar dat is het dan. Terwijl ik daar lig te wachten komt er uit het niets een zeiljacht aan, ik meld dat aan

de reddingsdiensten. Dat jacht was ook in contact met hen maar dat wist ik natuurlijk niet. Wat we hier uit kunnen leren is dat het doorgeven van de positie en de gebeurtenis als het kan ook best in het Frans en Engels gebeurt. Achteraf bleek dat mijn mayday wel ontvangen was in Oostende radio maar te zwak om de gegevens te verstaan. De communicatie verliep daarna via de zeevaartpolitie, de Brandaris en het jacht.

Archiefphoto van de Brandaris.



Ondertussen werd ik door de opvarenden van het jacht aan boord gevraagd en naar de achterspiegel verwezen. Dat was dan het grootste probleem van de tocht, het laddertje stak een 10tal cm in het water. Redelijk uitgeput op een schommelend jacht inklimmen op een dergelijk laddertje is al een hele toer denk ik, in normale condities, maar dit was echt moeilijk en lukte pas na enkele pogingen. Ik werd dan ook nog geholpen door mij aan boord te trekken. Nu was ik wel uitgeput maar voor de rest ok. De vrouw van het koppel aan boord hing ondertussen over de reling over te geven. Het bleek dat zij er niet tegen kan om te liggen dobberen. Ik had wel enkele borrels zeewater binnengekregen met dat inklimmen en dat bekomt niet goed. Ik kreeg water van die mensen 'om door te spoelen'. Zij vertelden mij ook dat ze mij onderweg gezien hadden al peddelend en na de mayday duidelijk de oranje bodem van de kajak in zicht hadden gekregen maar dat ikzelf niet te zien was.

Ondertussen was de zeevaartpolitie aangekomen en zij informeerden of er medische hulp nodig was, dan kon ik bij hen overstappen. Niet dus, zij overlegden met de Brandaris, hoorde ik op de radio van het jacht, om mij op de Brandaris over te plaatsen en terug te brengen naar Nieuwpoort.

De scheepvaartpolitie nam wat foto's en vroeg mij om mij te identificeren, denkkelijk om hun tussenkomst te loggen (mijn geboortjaar moest ik herhalen ;-)). Zij bevestigden dat ze mij gevonden hadden door mijn adres te geven wat ik bevestigde.

De Brandaris kwam langs en bevestigden een instaplaats met steun op de zijkant van de boot zodat ik 'vlot' kon overstappen, ik werd wel vastgehouden langs alle kanten en zo namen we afscheid van het behulpzame koppel op het jacht. Ik had ondertussen naar de naam van het jacht

gekeken om die mensen terug te kunnen vinden maar het is mij toch ontsnapt. De zeevaartpolitie gaat het opzoeken en mij laten weten.

Ik mocht in de stuurhut van de Brandaris plaats nemen en die mensen hielden mij wel in het oog en vroegen regelmatig of alles ok was, ik kreeg ook nog een jas omgelegd om niet verder af te koelen. Zij gaven door aan de wal dat ik een 'overlevingspak' droeg en alle ok was. Zij regelden ook een ontvangst van de zeevaartpolitie aan de trailerhelling om mij af te zetten aan de auto.

En zo werd ik afgezet op de trailerhelling en droeg de bemanning van de Brandaris en de zeevaartpolitie mijn bootje de trailerhelling op en tot aan de auto. Wat een ploeg.

Ik zei dat ik wat in de auto zou blijven om te bekomen en om na te gaan wat mijn toestand was. Een plotse inzinking na een dergelijke ervaring is een bekend verschijnsel. Zowel de zeevaartpolitie (aan land) als de Brandaris ploeg zijn nog enkele keren komen kijken of alles goed evolueerde, ik had hen wel gerustgesteld dat ik wist wat 'secundaire verdrinking' was en dat ik vrij zeker was dat ik geen zeewater in mijn longen had gekregen. Maar ze waren voorzichtig en hielden er een oogje op. De zeevaartpolitie (piramide) gaf mij hun telefoonnummer voor als ik toch onwel zou worden en vroeg om in elk geval te verwittigen als ik zou vertrekken. Zij gaven de raad de huisarts te verwittigen zodat die direct ook aan secundaire verdrinking zou denken moest er toch nog iets gebeuren.

Zo rond drie uur, na het zeewater uiteindelijk toch te hebben uitgebraakt, en na een goede maaltijd (een muesli, die eigenlijk bestemd was om aan de Trapegeer op te eten) besliste ik dan om te vertrekken na ze thuis verwittigd te hebben dat ze mij misschien zouden moet ophalen als ik onderweg toch besliste van te stoppen maar alles ging vlot.

In elk geval zal de hulpvaardigheid en zorgzaamheid van al die mensen die ik ontmoet heb tijdens dit voorval mij ongetwijfeld bijblijven, het heeft diepe indruk gemaakt. Bedankt allemaal.

En natuurlijk ook mijn dank voor de niet aflatende inzet van het Northsea kajak team dat er mee voor gezorgd heeft dat we een dergelijk voorval zonder problemen aan kunnen.

Tot op het water.

Paul Nollen

AKKC

PS : Voor zij die menen dat solo kajakken op zee, mits de nodige voorzorgen, gevaarlijk is:

19 10 2020 – In Gent, in het water van de Leie, is het lichaam gevonden van de 32-jarige man die vermist was sinds donderdag. Hij was niet thuisgekomen nadat hij was gaan joggen.

24 10 2020 – Onderzoek naar de oorzaak van het falen van inklimmen, ondanks recente geslaagde oefening.

Bij het uitladen van de kajak om hem op de wagen te leggen om naar huis terug te keren viel mij op dat er een vrij grote hoeveelheid water in het achtercompartiment was. Ik meen mij wel te herinneren dat bij het openen van het achtercompartiment het achterdeksel goed gesloten was. Het was genoeg water om het met de handpomp te verwijderen. Alhoewel ik al heel wat keren ben omgegaan met deze kajak, soms in de branding, heb ik nooit een waterhoeveelheid van enig belang opgemerkt in het achtercompartiment.

Het was mij wel opgevallen tijdens de inklimpogingen dat er abnormaal veel water was in de cockpit. Water in het achtercompartiment zou dat kunnen verklaren. Dat geeft natuurlijk ook een grotere onstabieleit.

Het is mogelijk dat bij het vertrek het achterdeksel niet goed gesloten was, alhoewel ik dat bij de inklim pogingen ook niet heb opgemerkt.

Normaal gaat de kajakkar in het achtercompartiment, wat nu niet gebeurd is doordat ik niet meer aan het achtercompartiment kon. Was het deksel daarom toch niet volledig gesloten?

De enige oplossing bij een dergelijk voorval, een lek in een compartiment of het vollopen ervan, lijkt mij een puntluchtzak (of iets dergelijks) die indien de noodzaak zich aandient, kan opgeblazen worden (met CO² ?), of het preventief opvullen van de lege ruimten in de compartimenten bv met petflessen. In mijn geval had ik de reddingsvest in het achtercompartiment kunnen steken en opblazen (met CO² capsule). Of dat voldoende zou zijn is de vraag natuurlijk. De reddingsvest uitdoen al zwemmend lijkt mij ook niet gemakkelijk.

Alleszins lijkt het herkennen van (veel) water in een compartiment of een slecht gesloten deksel al een goed aandachtspunt.

Ik heb door een gelijkaardig voorval in het verleden (Westerschelde vanuit Waarde naar Ellewoutsdijk), een slecht gesloten compartiment deksel van het boegcompartiment, geleerd om nooit een deksel los op de opening te leggen zodat het er op lijkt dat het compartiment gesloten is. Zou ik mij toch terug hebben laten vangen omdat ik de kajakkar, normaal gezien, toch nog moest wegsteken ?

Een laatste mogelijkheid was beschadiging van de kajak.

Op het zicht was er geen beschadiging aan de kajak of aan het waterdicht tussenschot van het compartiment met de cockpit. Ik besloot de waterdichtheid te testen door het achtercompartiment te vullen met water. Dat liep al direct door in de cockpit. Het is een driedelig tussenschot, een echt doorlopend gat is niet te zien maar de oorzaak van de abnormale onstabiliteit bij inklimmen is nu bekend.

Misschien dat bij het inklimmen een bijkomende stabilisatie met de peddelfloat de situatie nog had kunnen helpen maar ik had enkel de opblaasbare peddelfloat bij in het voorste compartiment. Ik heb dat zelfs niet als optie overwogen. Bij vorige oefeningen was gebleken dat het opblazen zelf al een hele opgave is als ge al enigszins uitgeput bent. Daarom heb ik normaal de vaste float bij op het voordek maar dat was nu niet het geval.

Paul