

Van zeiljacht naar duikobject

YachtFocus Magazine 88 - februari 2012

onder redactie van Garantex Expertise

Een schipper was met zijn jacht van Venezuela onderweg naar Curaçao toen bleek dat de navigatie-instrumenten begonnen uit te vallen. De accu's werden niet meer geladen en het 12 volt boordnet viel uiteindelijk helemaal weg. De weerswisselingen waren extreem en de nacht was donker, waarop de schipper besloot weg te draaien om bij daglicht veilig de haven binnen te varen. Juist toen hij dacht veilig te zijn, hoorde hij een enorme klap onder water. Het jacht was in zware zeevang op een onbekend koraalrif terecht gekomen.

1. Voorbereiding van het trekken



het jacht alleen worden bereikt met hele kleine bootjes omdat het uitgestrekte en ondiepe lagune moest worden overgestoken.

Het liften van het schip

Lac Cai, het natuurgebied met de lagune, is werkelijk prachtig met veel leven in en op het water. De autoriteiten hielden terecht streng toezicht op de bergingsactiviteiten op het rif. Het versplinteren van het jacht op het rif zou tot grote schade leiden aan de natuur en aan het duiktoerisme. De glasvezels van de romp zouden nog jaren rondzwerfen op en rond het koraal. Vanwege het nog steeds naderende slechte weer was directe actie noodzakelijk. Een scan van het lokale beschikbare bergingsmaterieel wees uit dat er op Bonaire wel havenslepers beschikbaar waren, maar deze waren niet uitgerust voor een bergingsoperatie. Na overleg met lokale sleepbootkapiteins werd besloten in zee te gaan met een berger uit Curaçao. Deze kon direct met een sterke sleper overvaren en zou de dag erna met duikers en materieel aanwezig kunnen zijn. Het leek onvermijdelijk dat het jacht na het lostrekken eerst zou zinken. Aan de binnenzijde werden de grote gaten zoveel mogelijk gedicht met houten platen, matrassen, stutballen en purschuim. Er werden preventief 'lifting bags' aan het jacht bevestigd. Dit zijn grote en sterke luchtzakken om het jacht te kunnen lichten, mocht het op de bodem belanden. Met de milieuautoriteiten werd afgesproken dat één van hun ambtenaren de gehele procedure op locatie zou volgen. In de dichtstbijzijnde haven werden een kraan en een vrachtwagen stand-by gezet. Bij een jachtservicebedrijf werd een walplaats gereserveerd.

De schipper had een GSM op zak met een nummer van de havendienst van Curaçao erin geprogrammeerd. Na een omschrijving te hebben gegeven, bleek dat het jacht was gestrand op het enige stukje, zeer kwetsbare, koraalrif van Bonaire. Achter dit koraal lag een internationaal beschermd natuurgebied, met een diepblauwe lagune en vele zeldzame vogels en schildpadden.

Garantex ter plaatse

De autoriteiten eisten direct een verantwoorde berging van het jacht, om te vermijden dat het zou versplinteren op de met koraal begroeide rotsen. Het jacht was nog redelijk intact en er waren nog geen gaten in de romp ontstaan. Vierentwintig uur na de stranding had Garantex voor het eerst contact met de schipper. Garantex heeft direct een lokale nautische hulpverlener opdracht gegeven het jacht veilig te stellen met houten platen en autobanden tussen de romp en het koraalrif. Vervolgens

probeerden de experts vanuit Nederland het jacht 'drijvend' van het rif te dirigeren, gebruik makend van de lokaal beschikbare visboten. Dreigend slechter weer maakte dat er grote haast was geboden bij deze eerste reddingspogingen. Met de eerste beschikbare vlucht reisde de expert af naar Bonaire, om de acties zelf verder te kunnen regisseren. Tijdens de tussenlanding op Curaçao vernam hij dat de autoriteiten de reddingsacties eerst op de risico's wilden beoordelen. De eerste lostrekkactie, voorafgaande aan de aankomst op het eiland werd verboden. In de tijd dat de autoriteiten de risico's inventariseerden sloeg het jacht lek en zakte de romp via enorme gaten in de romp over twee rotspunten heen. Muurvast en volgestroomd. Van jacht naar wrak. Bij zijn aankomst op Bonaire een paar uur later trof de expert van Garantex een boze en gefrustreerde schipper. Hij was zijn schip verloren. Het jacht was vanuit zee niet bereikbaar wegens ondiepte en een sterke branding.

2. Sleepkabel overzet



3. Jacht lostrekken



4. Verplaatsing naar ondiepe locatie



5. Gebruik van liftingbags



6. Weersverslechtering, romp volledig verwoest



7. Sleepboot onverrichterzake terug naar de basis



Opengescheurde romp

In de ochtend van de derde dag op het eiland werd de sleeplijn aan het verder opengescheurde jacht vastgemaakt. Het weer was nu echt slechter geworden en het wrak werd bij de eerste gelegenheid direct met een enorme sleepkracht losgetrokken. Het zeiljacht moest over ruim 30 meter scherp koraal worden getrokken en ondanks alle preventieve maatregelen kon het verder openscheuren van de romp niet worden vermeden. Het jacht werd, zwaar water makend, met volle vaart weggesleept van het kwetsbare natuurgebied en een paar kilometer verderop bewust in ondiep water afgezonken. De duikers werden neergelaten en de lifting bags werden met een compressor opgeblazen. Langzaam kwam het jacht weer vrij van de bodem en bleef met het dek net onder het wateroppervlak zweven. Zo kon de sleep naar de haven voorzichtig worden voortgezet.

De vraag rees of het nog nuttig was het jacht op de wal te plaatsen. Het was inmiddels niets meer dan een wrak. De

stalling- en reparatiefaciliteiten op Bonaire zijn duur en niet optimaal. De schipper en de verzekeraars zouden opgescheept blijven met een onherstelbaar en onverkooptbaar wrak, met hoge doorlopende stallingskosten als extraatje. Het lot heeft uiteindelijk een handje geholpen.

Zinking

Tijdens de overtocht naar de haven werd de golfslag steeds woester, waardoor één van de lifting bags losbrak en het jacht opnieuw zonk. Nu echter op een plek waar ze perfect als duikobject kon dienen voor recreatieve duikers. Op dat moment was er de keuze opnieuw te lichten, of het zo te laten. Alle partijen, inclusief de milieuambtenaar, waren van mening dat het jacht eigenlijk niet beter had kunnen liggen. Er waren immers geen milieubelastende zaken meer aan boord. Een nieuwe liftpoging werd daarom door Garantex afgeraden. De berger uit Curaçao wilde de klus afmaken vanwege het bergloon, maar heeft in overleg met verzekeraars haar bergloon mogen claimen. Het belangrijkste doel, het voorkomen van forse milieuschade

aan het rif, was immers behaald. Zo werd het jacht een wrak en het wrak een dankbaar duikobject in de diepblauwe wateren van Bonaire.



Van Limburg Stirumstraat 150-160
7901 AT Hoogeveen
T: 088-2993400
info@garantex.nl / www.garantex.nl