

Zonder u redden wij het niet!

De KNRM garandeert de inzet van redding-
boten voor noodsituaties op zee. 24 Uur
per dag, ongeacht de weersomstandighe-
den. 1500 keer per jaar varen de redding-
boten van de KNRM uit. 800 Vrijwilligers
en 10 beroepsredders vormen de
bemanning van de 60 reddingboten op 39
reddingstations.



De KNRM is een ongesubsidieerde
stichting en wordt in stand gehouden door
vrijwillige bijdragen. Ook u kunt ons
helpen. Wordt donateur.
Dan steunt u het reddingwerk op zee en
draagt u bij aan de redding van 3000
mensen per jaar. U kunt daarvoor gebruik
maken van aangehechte aanmeldingskaart.

**Gratis
als u nu
donateur wordt!**



Nood 7/04

KNRM
Antwoordnummer 507
1970 WB IJmuiden

een
postzegel
hoeft niet,
mag wel

In nood... en dan?



Noodprocedures voor pleziervaartuigen

z e V.A.S.T.

EEN INITIATIEF VAN DE KONINKLIJKE NEDERLANDSE REDDING MAATSCHAPPIJ



EEN INITIATIEF VAN DE KONINKLIJKE NEDERLANDSE REDDING MAATSCHAPPIJ

Zeevast is een initiatief van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij.



Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij.

Postbus 434

1970 AK IJmuiden

Telefoon: 0255 - 548454

www.knrm.nl/zeevast

Zeevast wordt gesteund door:



Watersportverbond

Postbus 85393

8503 AJ Utrecht

Telefoon: 030 - 6566550

www.watersportverbond.nl

Inhoud

3 Alarmeren, hoe doet u dat effectief?

5 Voorbereiden op komst van redders

7 Achtergrond informatie

8 Welke apparatuur

10 Doen....niet doen

11 Boeken en internet Word donateur!

In nood... en dan?

Noodprocedures voor pleziervaartuigen

Als het u overkomt, dat de problemen aan boord van uw schip niet meer door u en de bemanning kunnen worden opgelost, is het tijd om de KNRM te alarmeren. Doe dat zonder voorbehoud. We zijn er voor u, ook al ziet u zelf het rampzalige van uw toestand niet direct in. Wat u brandstofgebrek noemt, is bij de KNRM gewoon een noodgeval. Uw situatie kan verslechteren doordat u niet meer kunt varen. Of u ligt in de vaarroute en vormt zelf een gevaar voor de overige scheepvaart.

We varen liever honderd keer "voor niks", dan een keer te laat. U kunt intussen helpen, de situatie te stabiliseren en u voor te bereiden op de komst van de reddingboot.

Als de nood aan de man is...

- Stel uw bemanning op de hoogte van het gebruik en de bergplaats van de veiligheidsmiddelen aan boord VOORDAT u vertrekt.
- Wacht niet te lang met alarm slaan als u in nood komt. De reddingboot kan beter honderd keer voor niets varen, dan één keer te laat komen.
- BLIJF BIJ ELKAAR!!
- Zorg dan dat alle bemanningsleden reddingvesten dragen en goed zijn aangelijnd.
- Draag warme, beschermende kleding en hoofdbedekking. Doe dit bijtijds, later hebt u het misschien te druk om er nog aan toe te komen. U kunt tijdens de reddingactie in het water belanden.
- Zorg dat een noodtas vlakbij de kajuitingang klaarligt voor als u snel van boord moet. Hierin een draagbare marifoon (met geladen batterij), noodsignalen, noodradiobaken (EPIRB), drinkwater en

overlevingszakken (geen isolatiedekens). De scheepspapieren en uw paspoorten gaan ook mee.

Alarmeren, hoe doet u het effectief?

Communicatie en elektronica tijdens noodgevallen

- Zorg voor een sticker met de noodprocedures voor bij de marifoon. In noodgevallen raken veel mensen de draad kwijt bij de melding aan de Kustwacht.
- Houd u zich ook aan de marifoonprocedure.
- Houd luisterwacht op kanaal 16.
- Heeft u een EPIRB aan boord, activeer hem dan. De reddingboot of helikopter kan u zo beter vinden. Als u bent gevonden schakel de EPIRB dan uit.
- Gebruik uw GPS om uw positie door te geven aan de reddingboot of helikopter als u uit zicht van de kust bent. Gebruik anders ook herkenningpunten op de kust als referentie.
- Uw marifoon kan bij gebruik worden uitgepeild door de reddingboot. Dit kan niet bij gebruik van de GSM.
- Gebruik uw accu's alleen nog voor plaatsbepaling en communicatie, schakel alle overige apparaten uit.

Hoe gaat alarmering met GMDSS?

Het verschil met de bestaande procedures is, dat in het Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) de DSC-modem wordt gebruikt voor het versturen van de noodmelding. Nu roept u kanaal 16 op en spreekt daarop af op welk werkkanaal u de verdere communicatie gaat doen. Bij GMDSS ontvangt u via DSC kanaal 70 een bericht waarin het voorgestelde werkkanaal wordt genoemd. Zodra het andere station het bericht heeft geaccepteerd, kan er verder meteen op het werkkanaal worden gecommuniceerd.

Bent u in nood, dan moet het DSC noodbericht worden gestuurd voorafgaand aan de MAYDAY procedure. Het DSC noodbericht activeert alle alarmen in alle DSC's in de buurt en roept alle operators op om op kanaal 16 uit te luisteren voor een volgend MAYDAY bericht. Het DSC noodbericht bevat het MMSI-nummer en uw positie (bij voorkeur rechtstreeks overgenomen van uw GPS).

Vertrouw niet alleen op uw DSC wanneer u in nood bent. Direct na het DSC-alarm volgt de MAYDAY-procedure op het daarvoor bestemde werkkanaal (kanaal 16). U wordt gevraagd naar

Positie als die niet uit uw noodmelding is gebleken

Aard van het ongeval

Aard van de verlangde hulp en alle

Informatie die nuttig kan zijn, zoals het aantal opvarenden (geheugensteuntje: **PAAI**).



Help de Kustwacht bij een onbedoelde noodmelding

Een van de bijverschijnselen van het GMDSS aan boord van jachten is de enorme hoeveelheid onbedoelde noodmeldingen. Ruim 90% van de automatische noodmeldingen blijkt vals.

U bent op reis, uw kinderen zijn aan boord en de nieuwe DSC-marifoon heeft een heel aantrekkelijke knop. Die zit achter een klepje om te zorgen dat hij niet zomaar wordt gebruikt. Voor kinderen is de verleiding soms te groot, ze drukken de knop in en zijn er onbedoeld de oorzaak van dat er een uitgebreide reddingsactie op gang

wordt gebracht. Ook volwassenen kunnen bij het testen van de apparatuur soms onbedoeld de alarmknop indrukken. Dat een vergissing menselijk is, weten ze bij de Kustwacht ook. Als u contact zoekt met de Kustwacht om te laten weten dat het een valse melding betreft, bespaart u de Kustwacht veel moeite en de Redding Maatschappij een heleboel geld. Neem die moeite, want dan kunnen de reddingboten op echte noodgevallen af. Beter dan uw marifoon uit te zetten, zoals veel mensen als paniecreactie doen. U loopt dan bovendien de kans een hoge boete te krijgen.

Herkenning

- Vuurpijlen moeten binnen de houdbaarheidsdatum zijn en direct voor het grijpen liggen. Zorg dat u en uw bemanning weten hoe ze worden afgestoken!
- Richt parachutevakkels niet op zeilen, mast of verstaging. Vuur ze recht omhoog af, zodat ze hun maximale hoogte kunnen bereiken.
- Geen vuurwerk afsteken als er een helikopter dichtbij is.
- Vuurpijlen altijd aan lij afsteken, zodat rook en afval wegwaaien.
- Leg een felgekleurde lap of zeil over dek om vanuit de lucht herkenbaar te zijn.
- Luister uit op kanaal 16 of het marifoonkanaal dat u is aangewezen. Het kan zijn dat u gevraagd wordt langzaam te tellen om uw positie te kunnen uitpeilen.

Hoe kunt u zich voorbereiden op de komst van de reddingboot

Vorbereiding op slepen

- Leg uw twee dikste landvasten klaar. Die kunnen worden gebruikt om te verbinden met de sleeplijn die de reddingboot aan boord heeft; de krachten op de diverse aangrijpingspunten kunnen zo beter worden verdeeld.
- Zorg dat het optuigen van een sleeplijn voorbereid is als de reddingboot bij u komt. Oefen dit in normale omstandigheden, zodat u hier routine in heeft.
- Als de reddingboot naar u toekomt, zal de reddingbootschipper zijn plannen met u bespreken. Laat hem weten of er zeil of lijn overboord hangt. Volg de raad van de reddingbootschipper op: hij is de deskundige in deze situatie.
- De reddingbootschipper zal proberen een ge oefend opstapper bij u aan boord te zetten. Let op aanwijzingen vanaf de reddingboot.
- Leg alleen een sleeplijn om een doorgestoken mast. Gebruik alleen kikkers die sterk genoeg zijn. Gebruik bij twijfel

hulplijnen via andere kikkers en schootlieren of andere sterke punten aan dek.

- De reddingboot heeft een kleine stopzak bij zich, die aan u kan worden overhandigd om achter de boot te hangen, vooral als u uw roer verloren heeft. Dit maakt de sleep beter hanteerbaar, vooral in achteroplopende zeeën.
- Zorg waar nodig voor bescherming van de sleeplijn tegen schavielen.
- Draai zo mogelijk de sleeplijn rond de bevestigingspunten. Voorkom het maken van knopen die niet kunnen worden losgemaakt onder spanning.
- Sommige boten kunnen beter aan een spruit dan aan een enkele sleeplijn worden gesleept.
- Een betonschaar om verstaging door te knippen aan boord kan schade aan de romp door een gebroken mast voorkomen.

Helikopterredding

- Losse spullen zoals zeilen, lijnen, verstaging bij ontmasting, vastzetten. Dit is heel belangrijk omdat de door de helikopter veroorzaakte luchtstroom (downwash) heel sterk (ongeveer 7 Beaufort) is.
- Gebruik op verzoek een rood handstakelicht of oranje rooksignaal om de helikopter te leiden. STEEK NOOIT EEN PARACHUTEFAKKEL AF MET EEN HELIKOPTER IN DE BUURT!
- Als er contact gelegd is met de helikopter, zal de piloot precies uitleggen wat zijn plannen met u zijn en wat voor hijs-techniek hij zal toepassen. Volg de raad van de helikopterpiloot op: hij is de deskundige in deze situatie.
- Hijsen zal normaal gesproken vanaf het achterdek gebeuren. Zorg dat dit zoveel mogelijk vrijgemaakt is.
- Gebruik de marifoon niet als de helikopter boven u cirkelt, tenzij u dat gevraagd wordt.

- Probeer het schip zo stabiel mogelijk te houden als u nog motorvermogen heeft. U krijgt koers en vaart opgegeven door de piloot.
- Als de hijslijn naar beneden komt, eerst in het water laten zakken om hem te aarden. Daarna pas grijpen. Pas op dat de lijn nergens achter blijft haken en bind hem NOOIT vast aan uw schip.
- Wordt er eerst een hulplijn neergelaten uit de helikopter, zet dan een puts klaar om de lijn aan dek in op te schieten.

Reddingvlot

- Zorg dat het reddingvlot altijd voor onmiddellijk gebruik gereed is. Berg het niet onderdeks op of onder andere uitrusting.
- Verlaat het schip alleen als het in brand staat of snel zinkt. Het is beter om aan boord te blijven tot het allerlaatste moment. Het is veel gemakkelijker voor de reddingsdienst om een schip te vinden, dan een reddingvlot of mensen die in het water liggen. U bent ook veel beter beschermd.
- Als u besluit het schip te verlaten, zorg dan dat het einde van de lijn van het vlot aan het schip bevestigd is VOORDAT u het vlot overboord gooit. U kunt wel 8

meter lijn moeten uittrekken voordat het vlot zich opblaast. Het beste is om een zwaarder iemand als eerste het vlot te laten inklimmen om het wat stabiliteit te geven en anderen te helpen bij het inklimmen.

- Vergeet de noodtas niet, en neem wat extra drinkwater mee in het vlot. Neem ook de EPIRB en de SART mee. De positie van uw vlot is belangrijker van die van het zinkende schip.
- Onthoudt dat een reddingvlot het ALLERLAATSTE redmiddel is. Verlaat uw schip niet te vroeg.

Brand

- Brand op zee kan een heel beangstigende ervaring zijn. Maar brand begint altijd klein, behalve bij een explosie. Het is belangrijk om regelmatig de gasinstallatie en brandstoftanks te controleren om de kans te verkleinen dat er zich gas verzamelt in de boot.
- Zorg dat de elektrische bedrading en alle verbindingen in goede conditie zijn.
- Brandblussers hangen horizontaal, voor het grijpen nabij de toegangsluiken en zijn recent gekeurd. Zorg dat ieder bemanningslid ermee om kan gaan!



- Rookt u, wees dan voorzichtig met vuur en smeulende tabak.
- Als u brand aan boord ontdekt, stuur dan iedereen aan dek. Vergeet niet de brandblussers mee aan dek te nemen. Alarmeer onmiddellijk als het nog kan.
- Probeer, als iedereen buiten is, het vuur te blussen en zo mogelijk de luchttoevoer af te sluiten door ramen en luiken te sluiten. Ga niet terug in de kajuit of een met rook gevulde ruimte.
- Laat de bemanning en het reddingvlot en eventueel de EPIRB zo ver mogelijk van het vuur en de rook vandaan blijven.
- Activeer het reddingvlot (zie boven). Alleen in uiterste nood: schip verlaten!

Uw noodgeval en bergingsbedrijven

Als u uw nood aan de kustwacht hebt gemeld, zal het Kustwachtcentrum ervoor zorgen dat u hulp geboden krijgt. Dat zal in ieder geval de KNRM zijn. Maar ook anderen kunnen hun hulp aanbieden. Dat kunnen passerende schepen zijn of bergingsmaatschappijen. De KNRM heeft met verschillende bergingsmaatschappijen een convenant gesloten om afspraken te maken over wie hulp verleent bij hulpverzoeken zonder levensbedreigende gevaren of van schepen groter dan 20 meter. De KNRM biedt haar hulp kosteloos aan. Een berger zal een prijsafpraak willen maken. U bent als schipper uiteindelijk degene die bepaalt wat er met uw schip gebeurt.

Achtergrondinformatie

Wat houdt GMDSS in?

Het GMDSS is het wereldwijde zeenood en -veiligheids-systeem, verplicht voor schepen boven 300 ton. Het is sinds 1999 van kracht. Ook pleziervaart kan GMDSS-apparatuur aan boord nemen en daarmee de veiligheid vergroten.

Het GMDSS is ontwikkeld om het verzenden en ontvangen van noodmeldingen te

automatiseren. Dit gebeurt via een Digital Selective Calling (DSC-) modem aan de marifoon of via de Inmarsat-satellieten. Communicatie via DSC is veel sneller en de kans op ontvangst is veel groter dan via het bestaande, handbediende noodverkeer. De kustwacht ontvangt u, maar ook de scheepvaart in de omgeving. Andere GMDSS-hulpmiddelen zijn EPIRBs (Emergency Position Indicating Radio Beacon) en SARTs (Search and Rescue Radar Transponder). Deze instrumenten worden verderop besproken.

Uitluisteren op zee

Marifoons met DSC houden automatisch de wacht op kanaal 70 van de marifoon. Het alarm gaat af zodra er een binnenkomend gesprek voor uw schip is, een "alle schepen"-oproep, spoed- of veiligheidsverkeer, een noodoproep of een noodrelay. De VHF geeft aan op welk kanaal de vervolggcommunicatie zal plaatsvinden, bijvoorbeeld 16 voor noodverkeer of 72 voor schip-schipverkeer. Het Kustwachtcentrum in Den Helder luistert in ieder geval uit op kanaal 16 tot 1 februari 2005.

Pleziervaart

Heeft u al een marifoon met DSC aan boord, dan staat hij automatisch op kanaal 70. Heeft u "dual watch", dan kunt u ook kanaal 16 of 13 bijzetten of een plaatselijk blokkanal. Voor de juiste kanalen raadpleegt u de kaart of de almanak.

Beroepsvaart

Koopvaardischepen die verplicht zijn uitgerust volgens het GMDSS, houden ook automatisch de wacht op kanaal 70. Deze schepen luisteren in veel gevallen ook uit op kanaal 16 en in drukke gebieden op kanaal 13 voor schip-schip verkeer over veilige vaart.

Welke apparaten moet ik aanschaffen?

Het Kustwachtcentrum raadt jachtschippers aan om hun schepen in elk geval uit te rusten met marifoon (VHF) met DSC en een navtex. Voor de meeste apparaten hebt u een Marcom-B-certificaat nodig om ze te mogen bedienen.

Marifoon met DSC

Voor een vaste opstelling aan boord wordt een marifoon met DSC-type-D aanbevolen. Klasse F is voor inbouw in draagbare marifoons en met minimale mogelijkheden uitgerust, die alleen te gebruiken zijn in noodgevallen. Wanneer de klasse F-DSC niet aan de GPS is gekoppeld, wordt in een noodgeval de positie niet meegezonden. Dit modem is niet geschikt voor ontvangst van berichten of schip-schip verkeer. Wat voor de marifoon geldt, geldt ook voor de DSC: hij moet type-toegelaten zijn. Hierover kunt u inlichtingen krijgen bij het Agentschap Telecom van het Ministerie van Economische zaken.

Staat u voor de aanschaf van een marifoon, kies dan een type met DSC-D

EPIRB

De EPIRB (afkorting van Electronic Position Indicating Radio Beacon) is een alarmeringsmiddel dat zich vooral leent voor ernstige noodsituaties in gebieden buiten het bereik van uw VHF- of MF-zendinstallatie. Het is het eenvoudigste veiligheidsmiddel dat automatisch uitzendt op de satellietfrequentie 406MHz. De satelliet stuurt het ontvangen signaal door naar het dichtstbijzijnde



grondstation (Toulouse). Dit grondstation alarmeert het RCC in de buurt van het in nood verkerende schip en het land van herkomst. Het EPIRB-signaal bevat weliswaar de naam van het schip, het callsign, het MMSI-nummer en de positie., maar geen informatie over de aard van het noodgeval.

De EPIRB wordt automatisch geactiveerd wanneer het schip zinkt, maar kan ook handmatig worden geactiveerd. De scheepsgebonden programmatuur van de EPIRB maakt ook, dat het geen artikel is, om tweedehands aan te schaffen, of van iemand te lenen omdat u een oversteek gaat maken.

Moet u in het reddingsvlot, neem de EPIRB en de SART dan mee.



SART

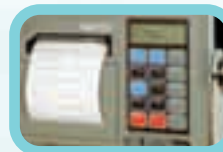
De SART (Search and Rescue Radar Transponder) moet worden geactiveerd en begint dan te zenden wanneer hij in de buurt van een radar komt. Hij geeft een herkenbaar signaal op het radarscherm van andere schepen. Dit maakt het mogelijk de SART te localiseren en te vinden. Het bereik is beperkt (5 zeemijl schip-schip).

NAVTEX (niet voor alarmering)

Met een navtex (navigatietelex) kunnen berichten worden ontvangen op display of op papier. Dit kunnen berichten over reddingoperaties, navigatieberichten, weerberichten, stormwaarschuwingen of ijsberichten zijn. U stelt zelf in, welke berichten u ontvangt, maar stormwaarschuwingen en SAR-berichten worden altijd doorgegeven.

In Nederland worden de navtexberichten door de Kustwacht uitgezonden. Omdat

een navtex geen zender is hebt u hiervoor geen Marcom-B-certificaat nodig.



INMARSAT

Iedereen die een oversteek maakt buiten het bereik van middengolfzenders (meer dan 200 mijl uit de kust), kan satellietcommunicatie overwegen. Via de Inmarsat satellieten kunnen stem- telex-, fax- en datatransmissie plaatsvinden. Gezien de omvang van Inmarsat-apparatuur is type C de meest handzame apparatuur. Hiermee kunnen echter alleen tekstberichten worden verzonden. Berichten die door navtex-stations worden verzonden, kunt u ook op Inmarsat-C apparatuur ontvangen.

Registratie

Uw GMDSS-apparaten worden bijgeschreven op uw marifoonmachtiging. De kosten van uw zendvergunning worden door de GMDSS-apparatuur (alle apparatuur tezamen) wel verhoogd. Voor tarieven zie www.agentschap-telecom.nl onder nieuwsbrieven.

Het Marcom-B certificaat

Opleiding en oefening zijn wezenlijke onderdelen van een effectief radionoodsysteem. GMDSS vormt hierop geen uitzondering. Daarom is internationaal vastgesteld, welke eisen er moeten worden gesteld aan het deugdelijk gebruik van GMDSS-apparatuur. Daarom is het marifoon-basiscertificaat uitgebreid met een GMDSS-module en vormt samen hiermee Marcom-B. Het examen kan ook in een keer worden gedaan. In Nederland omvat het examen alleen theoretische kennis. Heeft u al een marifoonbedieningscertificaat, dan is dit uit te breiden tot Marcom-B door een aanvullend examen, de

GMDSS-module. De examenstof behandelt uitleg, werking en techniek van de GMDSS-apparatuur. Voor de juiste bediening wordt verwacht dat u over basiskennis van het Engels beschikt. Ook van enkele Engelse nautische termen wordt kennis getoetst. Als u nog geen bedieningscertificaat voor de marifoon heeft, kunt u het examen ook in één keer doen.

Beroepsvaarders kunnen hun radiotelefooncertificaat met de GMDSS-module uitbreiden tot MARCOM-A



marifoonbasis + GMDSS-module = Marcom-B



Recente ontwikkelingen

- Uitluisteren van kanaal 16 door het Kustwachtcentrum gebeurt in elk geval nog tot 1 februari 2005. De kans bestaat dat dit ook nog na die datum gebeurt.
- Een draagbare marifoon is toegestaan naast een bestaande vaste marifoon. Dit moet dan een marifoon met DSC en ATIS, een zogenaamde combi-marifoon zijn. Hiervoor heeft u naast het marifoon-basiscertificaat het GMDSS-certificaat bij, oftewel Marcom-B.
- Wanneer het werkelijk onmogelijk is om een vaste marifoon te monteren (bij open boten of catamarans) is er onder overlegging van een deugdelijke motivatie, een mogelijkheid om een machtiging te krijgen voor een portable VHF.



De marifoon is een van de beste alarmeringsmid- delen... maar alleen als u uitluistert op kanaal 16 of de kanalen die op de kaart staan aangegeven.

DOEN:

- Zorg dat u bevoegd en in staat bent uw radio-apparatuur adequaat te bedienen. Als u in nood bent, wilt u niet naar het handboek moeten zoeken!
- Uw vergunning moet in orde zijn; heeft u een DSC, dan krijgt u ook een MMSI-nummer.
- Zorg dat uw EPIRB deugdelijk aan uw schip is bevestigd en dat u geregeld batterijen en bevestiging controleert. Ook de accu van de SART moet geregeld worden gecontroleerd.
- Houd goede wacht op zee op de daarvoor aangewezen kanalen

NIET DOEN:

- Laat onervaren mensen uw zend-apparatuur niet bedienen: valse DSC-alarmeringen komen veel voor en worden het meest veroorzaakt door spelende kinderen.
- Vertrouw niet op een GSM om in geval van nood te alarmeren: denk aan het een-op-een contact, slecht bereik op zee, onmogelijkheid om u uit te peilen en verbreken van de verbinding door zeegang of een lege accu.
- Uw EPIRB verkopen of uitlenen aan een ander schip zonder de programmatuur te laten aanpassen. (wordt nog uitgebreid)

Meer weten?



Boeken

Boek Leidraad voor Kajuitjachtzeilers
Schrijver Richard Vooren
Uitgave Het Goede Boek
ISBN 90 240 0648 1

Het Watersportberaad heeft de preventiefolders Gasveilig, een veilig idee en Brandveilig een veilig idee uitgegeven.

Internet

www.knrm.nl

Op de website van de KNRM kunt u zien wat er gebeurt bij reddingsacties in Nederland.

www.watersportcursussen.nl

Hier kunt u terecht voor een cursus marifonie of GMDSS-module.

www.kustwacht.nl

Deze overheidsinstelling kan bij de coördinatie van reddingsoperaties beschikken over de reddingboten van de KNRM en eenheden van overheidsdiensten.

www.agentschaptelcom.nl

Op deze site van het Ministerie van Economische Zaken is alles te vinden over uw maritieme zendvergunning en tarieven. Alle regels voor communicatie staan in het handboek maritieme radiocommunicatie, dat te downloaden staat in PFD-formaat.

www.sea-rescue.de

Geeft informatie over allerlei reddingmaatschappijen in de hele wereld. Filmpjes over weersomstandigheden waar je niet in terecht wilt komen

R E D D E R A A N D E W A L

Ja, ik word 'Redder aan de wal' van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij en steun daarmee het werk van redders op zee.

* Ik machtig de KNRM tot wederopzegging het onderstaande bedrag van mijn rekening af te schrijven.

- *Bedrag:
- € 15
 - € 25
 - € 35
 - € 45
 - ander bedrag €

- *Elk:
- jaar
 - halfjaar
 - kwartaal

* Stuur mij een acceptgiro

Naam: heer/mevrouw

Adres:

Postcode: **Woonplaats:**

Deze folder nam ik mee bij:

Vrijhouden voor administratie

* Girorekening Bankrekening

Handtekening:

Datum:

Ik ben actief watersporter
 * S.v.p. aankruisen wat van toepassing is.