

Korte handleiding Kaarten Bijwerken.

Het varen op een bijgewerkte zeekaart dient in de eerste plaats de veiligheid van je bemanning, andere scheepvaart en je redders (die kunnen dan een keer minder uitvaren). Naast het dienen van de veiligheid is kaarten bijwerken ook plezierig omdat je het vaargebied daardoor veel beter leert kennen: je ziet onderweg veel meer als je de kaart kent en daardoor navigeer je onderweg gemakkelijker.

Benodigheden

Om zeekaarten bij te werken heb je nodig:

1. **Een tekenpen.** Klassiek werd een Rotring 0.18mm tekenpen aanbevolen, met violette inkt om de wijzigingen goed te laten opvallen in de kaart. Het is nog steeds onovertroffen netjes, maar het nadeel is dat de pen uitdroogt, en na enige tijd moeilijk is schoon te maken. Een heel goed alternatief is een 0.2mm Drawing Pen van het merk Pilot, te koop in de betere kantoorboekhandel.
2. **Kaartpasser en plotter** om de posities van de correcties te bepalen. Op veel jachtkaarten is een rechthoekenraster afgedrukt van de minuten breedte en lengte waardoor dit al bijna niet meer nodig is.
3. **Kennis van de te gebruiken symbolen.**
Deze staan in de Nederlandse Hydrografie publicatie nummer 1 en de Britse Admiralty nummer 5011, boekjes die alle mogelijke tekens en afkortingen opsommen. Noodzakelijk om te hebben. Door de goede internationale afstemming heb je maar een van beide nodig; ik kies de Britse 5011 omdat die alle termen in het Engels geeft. De symbolen van de Nederlandse jachtkaarten en de Imraykaarten wijken soms iets af, de gebruikte symbolen staan op respectievelijk de voorflap of op de achterkant van elke kaart.

De correctiegegevens:

De officiële publikaties zijn de Berichten aan Zeevarenden (BaZ, wekelijks) en de Britse Notices to Mariners (NtM, wekelijks of elk kwartaal een Small Craft Edition). In de BaZ-uitgave worden ook alle NtM voor Noordzee en Kanaal gepubliceerd. Imray geeft elk kwartaal correcties uit die zijn afgeleid van NtM; enigszins verwarrend is dat Imray zijn correcties publiceert onder de benaming "Norie's Bulletin of Corrections"... Je kunt je gegevens ook uit watersportbladen verzamelen (Zeilen, Waterkampioen, Practical Boat Owner, etc). BaZ en Imray zijn op papier en op Internet te krijgen. Het voordeel van de gedrukte publicaties is dat daarin ook de in te plakken kaartverbeterbladen zijn opgenomen. Op de website met de Britse NtM zijn ook de verbeterbladen beschikbaar in kleur, met instructies hoe deze af te drukken om te zorgen dat ze overeen komen met de schaal van de kaart.

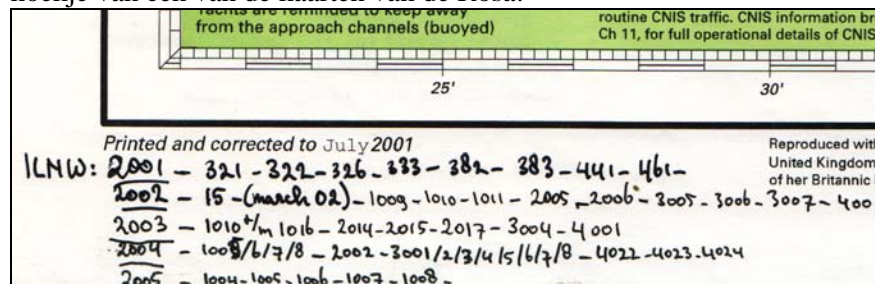
BaZ en NtM worden aangeduid met een volgnummer en het jaartal waarin de wijziging is bekend gemaakt (bijv. 1670/96). Dus niet met een datum!

Naast de gewone BaZ en NtM zijn er de tijdelijke berichten, die dus weer zullen worden ingetrokken (bijvoorbeeld tijdelijk gelegde boeien). Ze worden aangeduid met (T) na het nummer. Ook zijn er voorlopige (provisional) berichten met (P) na het nummer: deze kondigen iets aan dat later definitief zal worden vastgesteld, bijvoorbeeld over havenwerken in aanbouw. (P) en (T) wijzigingen worden niet met pen, maar potlood in de kaart gezet.

In alle berichten worden dezelfde afkortingen gebruikt als op de kaarten. (In de Imray lijstjes komen bovendien nog ander afkortingen voor; zie hiervoor het lijstje aan het eind van dit document. Gebruik je de informatie van het Internet, dan is de database op www.pzv-zeezeilen.nl (*Over de Zee > Kaarten*) goed bruikbaar; dat levert de BaZ en Imray correcties in nette lijstjes per kaart.

Het corrigeren van de kaart

Gebruik een vast **systeem** van wijzigen. Het is wezenlijk dat je op de kaart schrijft to welke mededeling deze is gecorrigeerd. Noteer dit bijvoorbeeld op de omslag of in de linker onderhoek van het kaartblad. Als je hebt gekozen voor een vaste gegevensbron, bijvoorbeeld de BaZ (met daarin de NtM's), kun je volstaan met het vermelden van het nummer van de laatste weekuitgave die is verwerkt. Werk je afwisselend met verschillende bronnen, dan zul je de nummers van de afzonderlijke NtM's of BaZ moeten vermelden (zo doen de beroeps het). Als voorbeeld hier een hoekje van een van de kaarten van de Rosa:



Het bijwerken zelf gaat als volgt:

1. **Je corrigeert een kaart tegelijk.** Voor deze kaart voer je alle wijzigingen uit, te beginnen met de jongste. **Je werkt naar de oudste wijziging toe.** Op de kaart staat aangegeven tot wanneer hij is bijgewerkt: daarmee weet je tot welke BaZ of NtM je terug moet gaan. Voorin elke BaZ staat een inhoudsopgave waarin je vindt voor welke kaarten er in deze weekuitgave wijzigingen zijn opgenomen. Heb je Imray-kaarten, dan kun je in een catalogus zoeken of er een vergelijkbare officiële kaart is, of afgaan op de positie-omschrijving in de kop van elk bericht.
2. Schrijf na het corrigeren in de linker onderhoek van de kaart wat je gecorrigeerd hebt. Noteer het jaartal groter dan de nummers van de wijziging of de weekuitgave, bijv: 1998-243-2461-1999-82-150 (BaZ-nummers) of 1998-w12-w24-1999-w14- (weeknummers).
3. Soms moet je iets in de kaart wijzigen dat er niet in staat. Zoek dan eerst in de oudere wijzigingen naar een bericht waarin dat werd aangekondigd. Je kunt dat bericht dan direct wegstrepen, en het nummer op je lijstje zetten. Zo voorkomt het van nu naar vroeger werken dat je onnodige correcties in de kaart uitvoert.
4. Symbolen worden ingetekend volgens de norm van de gebruikte kaart (zie boven).

De details


De symbolen en afkortingen op zeekaarten zijn door het International Hydrographic Office (IHO) wereldwijd redelijk gestandaardiseerd. Elke hydrografische dienst publiceert zijn overzicht van gebruikte tekens en afkortingen zoals eerder gezegd in de vorm van hun zeekaart nummer 1 (in de UK Publication 5011). Imray publiceert het overzicht van de tekens op de achterkant van elke kaart, maar neemt niet alle afkortingen mee. Imray gebruikt in de aanwijzingen voor het bijwerken nogal wat afkortingen die niet goed zijn gedocumenteerd.

Voor een uitgebreid (en gratis) overzicht van de IHO symbolen en afkortingen kun je kijken op de website van de Amerikaanse leverancier van hydrografische informatie:

<http://www.nga.mil/portal/site/maritime/> Onder publications vind je via het blokje 'Menu options Select...' de verwijzing naar Chart no.1. Download de hele kaart in één keer (36 MB!) en je hebt een deels doorklikbaar bestand waarin ook de meeste niet-Amerikaanse tekens zijn opgenomen. De symbolen in onderstaand overzicht komen uit Chart no. 1.











PAS OP: IALA-A of IALA-B?

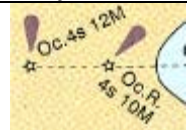






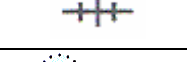
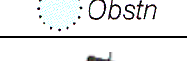
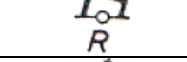

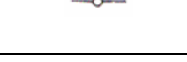



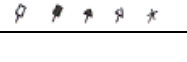
Bij het ophalen van informatie van Internet en met name van Amerikaanse sites kun je er tegen aan lopen dat er **twee betonnen systemen op de wereld** zijn afgesproken: IALA-A en IALA-B. Ze zijn grotendeels gelijk, alleen de vaarwaterbetonning verschilt. In IALA-A, dat in heel West-Europa geldt, liggen van zee naar de haven varende rode stompe tonnen aan bakboord. In IALA-B, dat onder andere in Amerika geldt, liggen groene stompe tonnen aan bakboord.

Aanwijzingen voor kaart bijwerken	
Insert	Toevoegen
Move	Verplaatsen. Is de verplaatsing van bijv. een boei slechts over een kleine afstand, dan teken je alleen een nieuwe positie (het midden van het cirkeltje is de positie) en een pijltje ertussen: 
Delete	Verwijderen, dit betekent doorstrepen. Zorg dat het doorgestreepte leesbaar blijft; bij andere wijzigingen wordt mogelijk teruggegrepen op deze wijziging.
Substitute	Vervangen. Let op, altijd goed lezen: Substitute A for B: Teken A (nieuw) op de plaats van B (oud)
Amend	Aanpassen

De tekens en afkortingen

Bij het bijwerken van jachtkaarten heb je maar een beperkt aantal symbolen en afkortingen nodig. De meest voorkomende uit IALA-A zijn opgenomen in onderstaand overzicht. Hier zijn ook de meeste afkortingen van Imray meegenomen.

Afking	Volledige tekst	Nederlands	Symbol
bn	beacon	baken (een baken is altijd vast en staat daarom rechtop getekend)	
can buoy	can buoy	stompe boei, in IALA-A rood of geel	
card buoy	cardinal buoy	cardinale boei: N-card:  E-card:  S-card:  W-card: 	
char	character	lichtkarakter	
con buoy	conical buoy	spitse boei, in IALA-A groen of geel	
dangerous Wk	dangerous wreck	wrak, gevaarlijk voor de scheepvaart	
Dn, Dns	dolphin(s)	dukdaif (dukdalven)	
Fl(2)WR.10s12m 15/11M		aanduiding van een lichtkarakter, altijd in deze volgorde; Fl(2) lichtkarakter, hier groepsschitter twee keer WR kleur, hier zowel wit als rood (een sectorlicht) 10s periode: tien seconden 12m hoogte van het licht 15/11M bereik van het licht in zeemijlen (hier voor wit 15M en voor R 11M)	
lgd	legend	verklarende tekst	

Afkorting	Volledige tekst	Nederlands	Symbol
Ldg Lt	leading light	Geleidelichten (twee lichten die op één lijn gehouden een veilige vaarroute aangeven)	
Lt	light	licht (aangegeven met paarse vlam)	
Lt 2F.G(vert)		twee vaste lichten (F=fixed), groen, boven elkaar	
Lt Bn	light beacon	lichtbaken (vast)	
Lt buoy	light buoy	lichtboei	
LtHo	light house	vuurtoren	
LtV	light vessel	lichtschip	
mooring buoy		meerboei	
non-dangerous Wk	non-dangerous wreck	wrak, niet gevaarlijk voor de scheepvaart	
Obstn	obstruction	obstructie	
PHM	port hand mark	bakboordsboei, in IALA-A rood en stomp, met even nummer	
pillar buoy		pilaarboei	
pos	position	positie (het midden van het cirkeltje in de onderlijn van het kaartsymbool)	
Pt.	point	punt	
SHM	starboard hand mark	stuurboordsboei, in IALA-A groen en spits, met oneven nummer	
sig	signal	sein	
Spar buoy		sparboei	
spec spher buoy Fl(5)Y.20s	special spherical buoy	speciale bolboei; volgens het IALA stelsel is een speciale ton en zijn licht altijd geel	
sym	symbol	symbool	
topmk	topmark	topmerk	
Whis	whistle	fluit	
Wk	wreck	wrak	