



zeezeilen

Zeezeilvereniging voor schippers & opstappers - www.pzv-zeezeilen.nl

**Ramsgate
2024**

**Zeilen met
een Orca**

**5500 zeemijl
op de Stille
Oceaan**

**Epoxy
workshop**



CAFE BRASSERIE THE TRAFALGAR PUB



The place to be!
Trafalgar Pub Dommelstraat, Eindhoven

Inhoudsopgave



10 Maritiem culinair



16 Inspectie van de Flying Dutchess



28 Stuurstand kuipbox



42 Theoretische Kustnavigatie bij de PZV

Activiteitenkalender 2024, pagina 6

DIT PRACHTIGE BLAD WORDT U AANGEBODEN DOOR PZV ZEEZEILVERENIGING

PZV is een vereniging voor schippers en opstappers met een passie voor zeezeilen. Het is een club van actieve en sportieve zeezeilers die zich richt op het vergroten en overdragen van nautische kennis en vaardigheden.

Nieuwsgierig geworden? Neem een kijkje op onze website www.pzv-zeezeilen.nl. Of nog beter, kom eens kennismaken tijdens een van onze activiteiten. Interesse? neem contact met ons op via secretaris@pzv-zeezeilen.nl.

En verder ...

- 4 Redactioneel
- 5 Van het bestuur
- 6 Bericht van de activiteitencommissaris
- 7 Even voorstellen
- 8 Epoxy workshop in IJmuiden
- 12 Ramsgatetocht 2024
- 13 IM Joop Bakker
- 18 50 jaar bootjes! En verder?
- 21 Veranderingen Belgische kust
- 22 Kompasreparatie, geen fluitje van een cent
- 24 Onverdroten twee boten
- 26 Geen boot kopen
- 30 Laserbarrière
- 32 Veilig varen – werkgroep Veiligheid
- 33 5500 zeemijl op de Stille Oceaan
- 37 IM Peter van den Wijngaart
- 38 Navigeren met een Orca
- 40 Even voorstellen
- 41 IM Jan de Vin
- 44 Backtow reddingsvesten
- 46 VDES
- 47 Colofon

Voorpagina:
De Ribaldus
foto van: Peter Plantinga



Van de redactie



Annemieke Stallaert



Van het bestuur



Marja Snoeijen

Afbeelding van Jondave Libiran via Pexels.com

Getuigen

Een zeilershart vindt altijd aanleiding om aan nautische zaken te denken. Ook buiten het seizoen.

Lotje en ik mochten tijdens 't wandelen door de uiterwaarden afgelopen maanden ooggetuige zijn van de pilot die Rijkswaterstaat bij ons voor de deur hield met een nieuwe manier van vaarwegmarkering. Nou zie ik ze zoiets nog niet 1-2-3 in de Roompot aanleggen, maar wie weet....

Het ongeluk met de aanvaring van de brug in Baltimore laat zien wat de gevolgen kunnen zijn als het – om wat voor reden dan ook – fout gaat op het water.

Knap trouwens dat de bemanning van dat vrachtschip er nog in geslaagd was om de noodstroomvoorziening op te starten én het anker uit te laten. Terwijl ze met 8 knoop voeren en al vlak voor de brug zaten... Maar zo'n enorme bak als de Dali krijg je niet zomaar stil. Dankzij de vele filmpjes van getuigen konden we allemaal 'getuige zijn' van de onvermijdelijke afloop van die noodlottige motorstoring.

Het zal je maar gebeuren! Dan hebben wij het met onze kleine bootjes toch een stuk makkelijker. Alhoewel, bij ons ligt het anker altijd onderin in de bakskist, vanwege mijn anker-fobie. En in geval van nood moet je 'm toch echt sneller kunnen uitzetten. Misschien toch maar eens op het voordek bevestigen... we zijn nog niet aan het eind van de klussenlijst!

Tijdens de gure wintermaanden denk ik daar liefst zo min mogelijk aan, aan die klussenlijst. Ik kijk liever naar de filmpjes die ik 's zomers maak. Op een lang rak, stabiele koers... laat maar lopen die camera. Heerlijk om bij weg te dromen, even dat gevoel van op zee terughalen.

Iets anders wat me afgelopen winter aan onze vele mooie zeilmomenten van de afgelopen jaren deed denken, waren de droevige berichten over het overlijden van Joop Bakker, Peter van den Wijngaart en Jan de Vin. Wat verliest de PZV in korte tijd veel fijne en markante mensen.

Onze redactie begint me zo langzamer-

hand net iets té bedreven te worden in de In Memoriams. Gelukkig zijn er altijd weer clubgenoten bereid om hun herinneringen te delen in ons blad. Want mensen, die zo lang in het hart van de PZV hebben gezeten, die verdienen het om even bij stil te staan.

Zoals een van die schrijvers aan de telefoon tegen me zei: 'Onze vereniging is toch wat anders dan een sportschool. Bij PZV ben je niet zomaar een nummer, je maakt samen avonturen, herinneringen en vriendschappen. Al is het maar voor een week. Dat scheidt een band voor altijd.' Daarom maken we ook in dit nummer graag ruimte voor die getuigenissen. In de hoop dat ze ook bij jullie veel goede herinneringen terugbrengen.

Natuurlijk staan er, naast deze overlijdenspagina's, nog veel meer lezenswaardige stukken in ons blad. Dankzij alle inzendingen lukt het ons om nog voor de Ramsgate een goed gevuld magazine op jullie mat te hebben. Denk daaraan, met het komend zeilseizoen in aantocht: als je iets moois of bijzonders meemaakt, deel het met ons!

Vooruit kijken

Als ik nu naar buiten kijk en nog steeds al die nattigheid zie lijkt er de afgelopen maanden weinig veranderd. Nat nat nat... Toch staat het nieuwe zeilseizoen voor de deur als ik dit schrijf. Een vaste cadans, jaar in jaar uit, zeil- en winterseizoen. Elk jaar terugkerend. Zo rond Pasen hoort die boot gewoon echt in het water.

Net als de seizoenen beweegt PZV zich met het leven mee. Soms triest of vervelend, maar meestal heel natuurlijk. Er komen mensen bij en er verdwijnen helaas ook mensen uit de vereniging. Door overlijden of gewoon omdat men geen tijd of andere prioriteiten heeft. Gelukkig komen er ook genoeg nieuwe leden bij en blijft het ledenbestand gezond en goed op peil.

PZV actief

Intussen staat er weer een behoorlijk zomerprogramma vol activiteiten. We hebben een mooi winterprogramma gehad met allerlei lezingen en ook gezellige en leeractiviteiten. Intussen staat er zoals gewoonlijk ook weer een aantrekkelijk zomerprogramma. De traditionele 'Boten vaarklaar activiteit' is alweer een tijdje van start. Binnenkort is er een Zuidelijke en Noordelijke Inslin-

gertocht, snel gevolgd door de jaarlijkse Ramsgatetocht. Ook staat er einde zomer weer een Vrouwenweekend gepland. Het programma is prima gevuld maar er kan natuurlijk altijd iets bij. Uiteraard rekenen we op een Waddenweekend evenals Eindejaarsweekend. Meldt je aan bij Mathy Meulendijks als je nog een idee hebt en/of interesse hebt om een activiteit (mede) te organiseren.

PZV veilig

Meteen na de Winter-ALV is de Werkgroep Veiligheid - bestaande uit Arend-Jan, Micha, Johan, Peter en Barry - heel erg voortvarend van start gegaan. Direct na de briefing zijn ze zowat wekelijks bij elkaar geweest. Deze werkgroep buigt zich over veiligheid, zowel op sociaal, emotioneel als technisch vlak. Het gaat vooral om bewustwording en niet om controleren en afrekenen. Want we zijn geen keuringsinstantie, verplichten niets, maar willen wel graag veiligheid bieden voor zowel schippers als opstappers. Intussen ligt er een Plan Veiligheid en ook hebben er al diverse activiteiten plaatsgevonden in dit kader, zoals diverse lezingen (bijv. tijdens Maritiem Culinair) en de navigatie opfriscursus van Wim en Jacqueline

(WAW). In het najaar komt er een 'Get wet event' en een tweetal PZV-leden heeft hun boot laten checken. Helden zijn dit! Hoe mooi is het dat je kwetsbaar durft te zijn en niet overmoedig hoeft te zijn.

PZV kijkt vooruit

PZV is ook bezig met de toekomst. Intussen is het programma eBoekhouden grotendeels geïmplementeerd. Dit maakt het hopelijk gemakkelijker om een opvolger voor penningmeester Giel te vinden. Meldt je aan als je belangstelling hebt! Ook wordt Teams intussen geïmplementeerd, ook beschikbaar voor de diverse commissies. Daarmee wordt communicatie onderling een stuk gemakkelijker. Volgend voorjaar komen ook de posities van Voorzitter en Secretaris vacant. Veel veranderingen de komende tijd. Denk er alvast eens over na of dit iets voor je is. En win vrijblijvend informatie in bij het Bestuur.

De Ramsgate-tocht zit er voor mij dit jaar helaas niet in, maar heel graag tot op één van de andere activiteiten. Misschien een formaliteit, maar mijn Vaarbewijs2 is binnen, dus gezeild wordt er hoe dan ook!! Een super zeilseizoen 2024 gewenst.



Mathy Meulendijks

Nieuwe leden

Even voorstellen... Ton van Rhijn en Ank van der Meer

Ik ben Ton van Rhijn (lid van de PZV sinds januari 2024) en getrouwd met Ank van der Meer, allebei 67 jaar.

We hebben twee dochters gekregen waarvan er een al vele jaren in Zweden woont. Dankzij onze meiden hebben we 2 kleindochters en een kleinzoon. We zijn beiden in 2022 gepensioneerd. In mijn werkzame leven ben ik 43 jaar lang in de IT werkzaam geweest, de laatste 11 jaar als directeur IT bij CZ. Ank is lang interieurarchitect geweest met een eigen bureau met mooie opdrachten voor zakelijke klanten. De laatste 15 jaar was ze gebiedsontwikkelaar o.a. bij de TU Delft. Wij zijn in 2021, na 45 jaar in Rotterdam gewoond te hebben, verhuisd naar Hapert en hebben daar een huis laten bouwen. Naast dat we in de zomer een aantal maanden varen hebben we allerlei nieuwe bezigheden in onze agenda staan.

Even wat zeilhistorie. Ik heb vanaf mijn 4e jaar met mijn ouders gezeild op binnenwater maar het zeilen stopte na de middelbare school. In 1997 kriebelde het watervirus nogal en heeft Anke leren zeilen en hebben we ook samen wat cursussen gedaan. Er kwam dat jaar een Comet 303 waarmee we al snel op groot water terecht kwamen. Zo zijn we in 1999 ermee naar Fécamp gezeild om aldaar de zonsverduistering te bewonderen. In 2000 hebben we de Comet ingeruild voor een Scanner 38 waarmee we o.a. naar La Rochelle zijn geweest. De Scanner 38 maakte in 2019 weer plaats voor een Arcona 400, die we in Laboe feestelijk met champagne de Leya hebben gedoopt. Met onze schepen hebben we vele mooie tochten gemaakt in Zeeland, op de Noordzee, het Engels Kanaal en de Noord-Atlantische kust van Frankrijk. Onze pensionering in 2022 hebben we gevierd door 2 maanden naar Bretagne te gaan. In 2023 zijn we naar de Zweedse Oostkust gevaren en hebben we de Leya in een hal achtergelaten ter overwintering. Dit jaar gaan we haar weer ophalen nadat we eerst de Skårgård van Stockholm en Åland verkend hebben.



Ton van Rhijn

Medio augustus ligt de Leya dan weer op haar plekje in WSV De Put aan het Haringvliet.

Naast het zeilen heb ik 20 jaar lang navigatiecursussen gegeven op de KR&ZV De Maas in Rotterdam. Bij de Maas is dat een cursus van 8 avonden op TKN niveau met iedere jaar zo'n 15-20 deelnemers waarin ook allerlei aspecten van zeezeilen aan de orde komen. Ook heb ik voor De Maas 16 jaar lang in het HemelvaartswEEKEND de jaarlijkse Pin Mill tocht naar de Royal Harwich Yacht Club georganiseerd met soms wel 20 deelnemende schepen. Inmiddels heb ik door de huidige afstand tot Rotterdam mijn lidmaatschap van De Maas opgezegd en ben ik lid geworden van de PZV (en Anke wordt dat ook). Sinds 2022 ben ik bestuurslid bij WSV de Put voor havenzaken. De Put is eigenaar van haar haven met 240 ligplaatsen en doet al het haven onderhoud zoveel mogelijk zelf met de leden dus dat betekent voor mij stiekem heel veel werk.

Ons doel bij de PZV is om andere zeezeilers te ontmoeten en ook hebben we af en toe plek voor opstappers voor bijvoorbeeld aanbreng en ophaal tochten, wellicht dit jaar al om van Zweden naar huis te varen. Omdat de Leya nog in Zweden ligt gaan we dit jaar niet mee met de Ramsgate tocht. En de ALV valt precies op een avond dat ik cursus sta te geven. Maar ik hoop toch snel op een event van de PZV kennis te komen maken. Ik wens iedereen een mooi vaarseizoen toe.

Bericht van de activiteitencommissaris

Op 2e Paasdag – 1 april (en dat is geen grap) – mag mijn 'Bericht' bij de redactie van Zeezeilen binnen zijn. De Ramsgate-tocht staat voor de deur en dus zijn er al 9 activiteiten geweest.

Maar al te graag breng ik uit alle activiteiten een aantal specials onder de aandacht.

De 'Lezing 'Zeewaardigheid' gegeven door Arend-Jan Klinkhamer trok een grote belangstelling en daarmee wellicht weer nieuwe leden. De Cursus 'Navigatie' inzet van Jacqueline van Amstel & Wim Braun, verspreid over 3 avonden, had maar liefst 22 deelnemers. De Lezing 'Vertrekkers', gegeven door Henk Ligthart (die samen met Sylvia op 1 juni aanstaande vertrekt voor een 'Rondje Atlantic') en Nynke van de Kamp (vertrek voorjaar 2025 Wereldreis), leverde ook een volle zaal op.

Natuurlijk zit er ook nog genoeg in het vat. Mariëtte Roozeveld opperde in de Najaars ALV om het Eindejaarsweekeinde in 2024 een keer in de noordelijke wateren plaats te laten vinden. Jacqueline Flink nam de rol van projectleidster graag op zich. Na de lezing 'Vertrekkers' bood Barry Pollen ook nog aan om later in het najaar de activiteit 'Get Wet Maritiem' te organiseren.

Tot slot aandacht voor 'Opstappers helpen schippers'. Zowel in het voorjaar vaarklaar maken als in het najaar als de boten uit water gaan. Arjen de Bruin nam de organisatie al diverse keren voor zijn rekening, wat een

voorzichtig groeiende aandacht geeft: in het voorjaar 2023 waren er 7 schippers en 9 klussers wat groeide in voorjaar 2024 naar 8 schippers en 13 klussers, waarnaast ook het 'aanbrengen en terugvaren stalling of evenementen' mogelijk is.

Natuurlijk zijn er ook nog genoeg andere activiteiten; daar blijkt niet alleen de grote betrokkenheid van de organiserende commissies, maar vooral ook het genot van de deelnemers - wellicht geholpen door eerder opgedane "kennis en vaardigheden". Maar ik ben er trots op dat bovengenoemde activiteiten blijken te geven van de PZV-doelstelling: "een club van actieve en sportieve zeezeilers die zich richt op het vergroten en overdragen van nautische kennis en vaardigheden". Daarmee helpen we elkaar in onze gedeelde passie.

PZV Activiteitenkalender 2024 nog in de planning

| | |
|-----------------------|-------------------------|
| Do 11 april | Voorjaars ALV |
| Vr 19 – Zo 21 april | Inslingeren Noordvloot |
| Vr 19 – Zo 21 april | Inslingeren Zuidvloot |
| Vr 3 – Zo 12 mei | PZV Ramsgate |
| Do 6 juni | Napraatavond Ramsgate |
| 29-30 juni | Stoere verhalen weekend |
| Vr 30 aug – Zo 1 sept | Vrouwenweekend |

Stefan Brehmen



Stefan Brehmen

Hoi, ik ben Stefan, Belg, 47 jaar en wonende in de regio Antwerpen. Na een actieve handbal carrière van meer dan 25 jaar besloten we om in 2014-2015 in onze vrije tijd de rust op te zoeken op het water. Initieel keken we uit richting een motorjacht, maar aangezien ik als jongere snaak wel eens de oversteek Nieuwpoort – Ramsgate – Nieuwpoort maakte, schreef ik ons in voor een weekje RYA Competent Crew. Na die week keken we nooit meer in de richting van het 'vreemde' wereldje van de motorboten.

Redelijk snel kochten we een Hanse 345 waarmee we vanuit Roompot Marina zware dagtochten maakten naar Zierikzee. Als alles meezat ging het

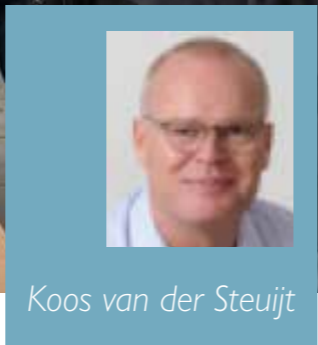
wel eens buitenom, richting Wemeldinge. De vakantietocht Roompot – Duinkerken en terug coastal hoppend was toen een heel avontuur.

Ook de smaak te pakken gekregen voor navigatie, techniek... en alles wat er rond komt kijken. Elke tocht, lezing, opleiding, cursus hoor je wel iets waarvan ik denk: "ah... dat kan ik ook gebruiken of misschien wel toepassen".

Ondertussen wel paar grotere tochten gedaan in Bretagne, Oostzee (Kopenhagen-Stockholm- wauw) en uiteraard onze eigen Noordzee. 2022 kochten we een grotere Jeanneau SO 409 die ik 'dual-handed' overbracht vanuit Zuid-Bretagne naar huis, wat een prachtige tocht.

Na een online webinar van Zeilen over Bretagne, kwam ik op het spoor van PZV. Ik ben ook lid van Toerzeilers en de kennis events zijn meer ons ding aangezien met onze huidige ligplaats Nieuwpoort, wij sneller in Frankrijk zijn dan in Nederland.

Fair Winds en tot ziens.



Koos van der Steuijt

Epoxy workshop in IJmuiden

Begin vorig jaar was het eindelijk zover. De langverwachte epoxy workshop. Dit idee komt van Henk Ligthart en hij heeft het ook georganiseerd. Aanvankelijk zal er maar 1 workshop zijn, echter het aantal aanmeldingen is zo groot dat een tweede nodig is. Het blijkt wel dat wij met z'n alles graag klussen op onze bootjes. Henk heeft via zijn contacten een bedrijfje gevonden in IJmuiden dat bereid is de workshop te organiseren. Donovan van der Meij en Rik van der Zanden werken in de maritieme (superjachten) branche in het ontwerpen, tekenen en produceren van composiet producten.

Bij aankomst in hun loods 's morgens vroeg op een koude dag in maart staat de koffie klaar met een lekker koekje. Aangezien de loods onverwarmd is, is iedereen dik aangekleed. Donovan en Rik hebben een uitstekende presentatie voorbereid over het onderwerp: werken met epoxy en glasvezel matten. In hun presentatie wordt uitvoerig stilgestaan bij het verschil: werken met epoxy of polyester. Allerlei tips en weetjes worden belicht en ook wat voor soort glasvezel matten je kan gebruiken afhankelijk van de toepassing en de manier waarop de glasvezel matten zijn geweven. Iets waar ikzelf wel van had gehoord maar nooit had gebruikt was het inzetten van verdikkingspoeders (additieven) zoals colloïdale silica, vezels en micro ballonnen.

Aan de slag

Vol ongeduld en na een 2de koffieronde kunnen wij dan zelf aan de slag met een aantal proefopstellingen zodat we zelf



epoxy kunnen mengen en klaarmaken. Het inzetten van additieven is erg spannend want hoeveel moet je nu toevoegen? We werken in groepjes van 2 personen en er is ruim voldoende tijd om echt zelf te kunnen werken met de verschillende materialen. Het magische materiaal Peelply wordt geïntroduceerd om als laatste over het epoxy materiaal te leggen. Dit blijkt perfect te zijn om het met epoxy bewerkte oppervlak goed af te sluiten en nadien een mooi glad oppervlak te geven wanneer de Peelply er vanaf wordt getrokken als de epoxy is uitgehard.

Het enig nadeel is dat dit materiaal niet goedkoop is maar de voordelen wegen heel erg op tegen de eventuele kosten ervan.

Aan het einde van de workshop is iedereen zeer voldaan en gaan we gezellig met z'n allen wat eten en onder het genot van een biertje of een wijntje hebben we nog heel wat gekletst over onze nieuw opgedane ervaringen.

Ik zelf vond het een fantastische workshop die zeer goed was georganiseerd door Donovan en Rik. Mijn dank gaat daarom ook uit naar Henk voor het opzetten en bedenken van dit uitstekende initiatief. Wij hebben met z'n allen heel veel geleerd en het was een superleuke ervaring.

Kon je niet bij de workshop aanwezig zijn, maar wil je toch de presentatie hebben dan kun je die bij mij opvragen zodat ik hem naar je toe kan mailen. Eventueel kan hij op de PZV-site gezet worden.





Coen Smit

Maritiem Culinair

De naam zegt het al: culinair genieten met een maritiem sausje. Op zaterdag 13 januari kwamen we met zo'n dertig PZV leden bijeen in de keuken van 'SVO vakopleidingen food' waar we door de organisatoren Mechthild de Leijer en Willem Triki welkom werden geheten.

Groots

Onder de noemer "Heel PZV bakt" hadden we de opdracht gekregen om thuis iets lekkers te bakken. Niet groots, wel verassend. Het "niet groots" is met 30 enthousiaste koks niet gelukt. Eén van de werkbanken stond al gauw vol met meerdere taarten hartig en zoet, koeken, koekjes, kletskoppen. Alles natuurlijk zelf gebakken. Eén baksel zelfs met een PZV-logo.

Ik vond het moeilijk kiezen en vooral wanneer te stoppen met proeven. Er moest natuurlijk ook nog ruimte overblijven voor het beloofde drie gangen diner.

Workshops

Na de koffie werden we verdeeld in drie groepen voor de workshops.

Mijn eerste workshop was 'veiligheid' door Barry Pollen en Charles Thomas. Naast de gebruikelijke onderwerpen als reddingsvesten, lifelines, MOB, brandblusmiddelen, etc. spraken we ook over minder voor de hand liggende aspecten van veiligheid zoals: veilig voedsel bereiden, comfort van de bemanning, bejegening, je 'veilig voelen' aan boord. Veiligheid in al zijn facetten wordt een terugkerend thema bij PZV activiteiten komend jaar.

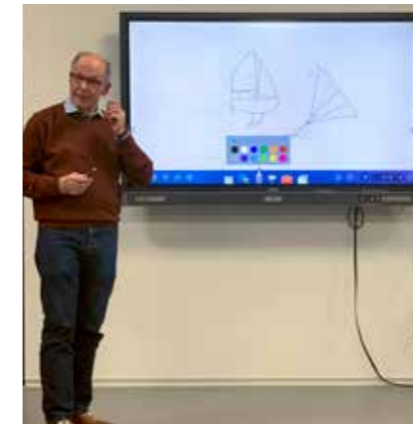
Flores Boele gaf een workshop over zeil trimmen. Voor mij als beginnend zeiler wat hoog gegrepen, maar de ervaren zeilers konden enthousiast hun eigen ervaringen delen.

Ik heb onthouden dat "het grootzeil moet leven" en dat er "voldoende lucht door de spleet moet kunnen". Ik denk dat deze termen wat meer gaan leven als ik meer ervaring op doe en dat is tenslotte waarom ik lid geworden ben van PZV.



de chef

Workshops



Culinair

Tussen de workshops door was er tijd voor het culinaire genieten. Elk van de drie gangen werd door één groep bereid.

Als voorgerecht: een coquille op een bedje van zeewier, een gamba gerold in spek op een bedje van zeekraal en een garnalen cocktailje.

Het hoofdgerecht: een trio van gekookte mosselen, daarnaast kokkels en scheermesjes gebakken in olie en lekker veel knoflook.

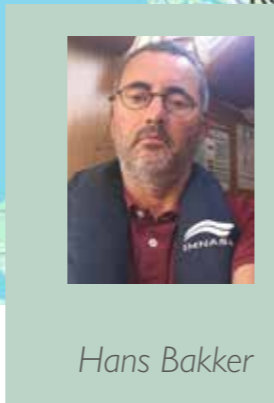
Het dessert: Crème fraîche, yoghurt en advocaat. Mijn groep maakte hierop een improvisatie met een crumble van koekjes als basis en een kletskop als finishing touch. Zo kwamen sommige eigen baksels alsnog van pas.

De wijnproeverij werd verzorgd door Daan van der Pasch (Wijnzinnig). Zij had heerlijke bijpassende wijnen gekozen uit Portugal en Spanje bij de drie maritiem culinaire gangen.

Haar instructie om van iedere wijn slechts een slokje te proeven en daarna uit te spuwen werd door de meesten van ons genegeerd.



Culinair



Hans Bakker

Ramsgatetocht 2024

Wetenswaardigheden, verhalen en weetjes

Dit jaar 2024 vindt de 43ste editie van de Ramsgatetocht al vroeg in mei plaats. Onze ambitie is om Lowestoft, Woolverstone en Burnham on Crouch te bezoeken.

De Noordvloot vertrekt op zondag 5 mei vanuit IJmuiden voor hun overtocht van 105 NM naar Lowestoft. De Zuidvloot vertrekt op dezelfde dag vanuit de Roompot voor hun reis van 90 NM. We zijn als PZV-ers 79 jaar nadat Nederland bevrijd is opnieuw Engelandvaarders en dat vieren we tijdens onze overtocht naar onze bevrijders.

Afhankelijk van de thuishaven en het moment van vertrek kunnen schippers op dezelfde dag vroeg naar IJmuiden of de Roompot vertrekken of indien gewenst eerder.

Op maandag 6 mei hopen we allen veilig aan te komen in de buitenhaven van Lowestoft waar we als complete vloot bij elkaar komen en 's avonds de traditionele vlootvoogdborrel zullen houden.

Lowestoft, de eerste bestemming

Lowestoft was ooit een kleine vissershaven en is de meest oostelijke stad van Engeland. De naam is afgeleid van de Noorse voornaam Hlothver en het oud Noorse woord toft dat boerderij of hoeve betekent. Mogelijkerwijs is er iemand achtergelaten bij de jaarlijkse Ramsgatetocht van de oude Vikingen honderden jaren geleden waardoor het stadje zijn naam heeft gekregen. In de omgeving van Lowestoft zijn zelfs tekenen van bewoning gevonden die nog veel verder teruggaan, tot het stenen tijdperk. Er zijn verschillende vondsten gedaan op een Saksische begraafplaats in het zuiden van Lowestoft.

In de middeleeuwen groeide Lowestoft en werd een belangrijke vissershaven en een serieuze uitdager van het nabijgelegen Great Yarmouth. De visvangst, vishandel en alle hier aan gerelateerde nijverheid bleef tot het midden van de 20ste eeuw een belangrijke activiteit voor de stad en haven. Na de jaren 60 is dit sterk afgenomen en vandaag de dag is de visserij nagenoeg verdwenen. Katwijkse vissers kwamen vroeger regelmatig in Lowestoft. Dat leidde ertoe dat Katwijk en Lowestoft partnergemeentes van elkaar werden. In Lowestoft kwam een Katwijk Way en een park met de naam Katwijk Gardens. Met de teloorgang van de visserij werd ook dit partnerschap in 1996 beëindigd.



Lowestoft aankomst in Engeland



Great Gabbard windmolenpark op zee



Bestaande en geplande windparken rondom Great Gabbard

Windparken

Vanaf de jaren 60 werd de olie- en gasindustrie, door de winning op de Noordzee, een steeds belangrijkere werkgever in de regio. Ook dit raakte in verval zeker nadat Shell in 2003 besloot hun Southern Operations base in Lowestoft te sluiten. Als een alternatief probeert de stad nu een positie te verkrijgen als het regionale centrum voor de groene energie sector.

Greater Gabbard

Zo is het operationele- en onderhoudscentrum voor het Greater Gabbard windpark in Lowestoft gevestigd. Dit windpark ligt ten oosten van de scheepsrotonde op 17 mijl vanuit de kust van Suffolk en bestaat uit 140 windmolens met een totale capaciteit van 504 MW. Het park ligt ten noorden en zuiden van de oostelijke shipping lane vanaf de rotonde. Tijdens de bouw was dit het grootste windpark onder constructie ter wereld en het kwam in 2012 in bedrijf.

Galloper

Na voltooiing van Greater Gabbard is gestart met een oostelijke uitbreiding, het Galloper windpark. Dit is een park van 56 molens met een capaciteit van 353 MW. Galloper is sinds 2018 in gebruik en wordt bediend en onderhouden vanuit Harwich. In totaal zijn beide windparken goed voor de elektriciteitsvoorziening van zo'n 840.000 huishoudens.

Uitbreiding North Falls en Five Estuaries

Twee vervolg projecten zijn in ontwikkeling met de uitbreiding North Falls ten Westen van Greater Gabbard met een capaciteit van ongeveer 500 MW en de uitbreiding Five Estuaries ten oosten van Galloper. Dit laatste project heeft de

ambitie om maximaal 79 windmolens te plaatsen en in 2030 operationeel te zijn. De selectie van de turbines is nog niet gedaan maar de extra capaciteit zal zeker meer dan 500 MW zijn. Al met al erg goed nieuws voor de groene transitie maar de oversteek naar Engeland voor zeezeilers zal er zeker lastiger door worden.

Doggerbank

Waar in 2012 de 504 MW van de Greater Gabbard het grootste windpark ter wereld was zien we dat sinds dat jaar er vele vergelijkbare en grotere parken zijn bijgebouwd, vooral in China, India en de VS zijn enorme parken gerealiseerd. In 2010 was echter ook al begonnen met de planning en voorbereiding van wat vandaag het grootste windpark ter wereld moet worden op de Doggerbank. De eerste 3 geplande fasen moeten daar elk een capaciteit van 1,2 GW gaan krijgen, in totaal 7 keer de capaciteit van Greater Gabbard gerealiseerd met turbines met zeker een 3 keer grotere capaciteit.

Benjamin Britten

Lowestoft is de geboorteplaats van de klassieke componist Benjamin Britten (22 Nov 1913 – 4 Dec 1976). Naast componist was hij ook een gevierd pianist en dirigent. Britten was een belangrijke figuur in de 20e eeuwse Britse klassieke muziek en hij heeft een groot oeuvre van opera's, koor-, orkestwerken en kamermuziek geschreven. Zijn eerste pianolessen kreeg hij van zijn moeder die zelf een verdienstelijk amateurmusicus was en actief in de Lowestoft Musical Society. Na het winnen van een beurs voor compositie vertrok hij op zijn 17e naar het Royal College of Music in London. In 1939 vlak voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog,



The world of Britten



The Butt & Oyster in Pin Mill



Historisch gebouw

vertrok Britten als overtuigd pacifist naar de US samen met de tenor en zijn latere levenspartner Peter Pears. Beiden keerden na enkele jaren vol van heimwee terug naar het stadje Aldenburgh aan de Engelse oostkust halverwege gelegen tussen Lowestoft en Felixstowe, onze bestemming voor de 2e dagtocht.

Een van Britten's bekendere stukken is het "Young person's guide to the orchestra" en zijn opera Peter Grimes, gebaseerd op het gedicht van George Crabbe over de visser Peter Grimes en sterk geïnspireerd door de zee en het leven aan de zuidoost kust van Engeland.

Woolverstone, world famous bij zeezeilers

De volgende dag dinsdag 7 mei vertrekken we vanuit Lowestoft naar onze volgende bestemming Woolverstone, bij Felixstowe gaan we de river Orwell op tot vlak voor Ipswich, in totaal een afstand van zo'n 45 NM. Degene die eerder in Woolverstone zijn geweest kennen natuurlijk The Butt & Oyster in Pin Mill en de mooie wandeling van de jachthaven in Woolverstone langs de oever van de rivier naar deze geliefde pub bij onze Engelandvaarders.

Historisch gebouw

Tijdens deze wandeling passeer je een fraai historisch gebouw op een heuvel landinwaarts gelegen. Ik heb me jaren afgevraagd waar het gebouw voor diende en wat er zich afspeelde. Totdat ik enige tijd terug de prachtige roman 'Lessen' van Ian McEwan aan het lezen was. Het boek beschrijft het leven van Roland Baines, en onder andere hoe hij zijn jeugd op een kostschool in de buurt van Ipswich doorbracht: 'twee

dagen later namen Roland en zijn ouders de trein van Liverpool straat naar Ipswich en vervolgens bus 802. Ineens kwam een brede rivier de Orwell in zicht die er bij hoogtij schoon en blauw uitzag'. Zo blijkt het historische gebouw een kostschool te zijn waar de romanfiguur Robert Baines in de jaren 60 opgroeide.

Erwarton

Het boek beschrijft hoe de jonge Robert talent heeft voor pianospelen en een onstuimige maar ongepaste relatie krijgt met zijn pianolerares. 'De kleine ruimte was geheel gevuld met de geur van juffrouw Cornell, Ze zat op een extra brede kruk met haar rug naar de piano gekeerd. Hij ging voor haar staan, waarna ze hem van top tot teen opnam'. Juffrouw Cornell woonde in het nabijgelegen dorp Erwarton vlak gelegen bij de splitsing van de river Orwell en de river Stour. In het boek wordt verhaald dat Anna Boleyn de 2de echtgenote van Hendrik VIII en moeder van de eerste Queen Elizabeth van England in de 16e eeuw graag in dit kleine dorpje Erwarton kwam. Voordat Anna op bevel van Hendrik VIII in de Tower in London onthoofd zou worden had ze gevraagd of haar hart in de kerk van Erwarton begraven mocht worden. Naar verluid zit het in een hartvormig kistje dat onder het orgel begraven ligt. Een mooi volksverhaal en wellicht als de tijd het toelaat een mooie bestemming om naar toe te fietsen en dit gehucht met kerk en de voormalige woning van juffrouw Cornell te bezoeken. Ook komen we in dit boek de componist Benjamin Britten weer tegen en kunnen we lezen dat de pianolerares naar een lezing over strijkkwartetten van hem in Aldenburgh is geweest.



Vroeg-middeleeuwse kerk St Mary the virgin in Burnham

Burnham on Crouch, klein maar fijn

Op woensdag 8 mei gaat onze tocht van Woolverstone naar Burnham on Crouch onze laatste dagtocht van 38 NM. Burnham is een klein historisch stadje waarvan de eerste geschiedenis teruggaat tot de 11e eeuw. De oude vroeg-middeleeuwse kerk St Mary the Virgin uit 1155 met het naastgelegen kerkhof gelegen in het noordwesten van Burnham is hiervan een prachtig bewijs.

Voor lange tijd was het een vissersdorp en leefde men hiernaast van de oesterteelt maar begin 20e eeuw begonnen enkele dorpsbewoners moorings en services aan te bieden voor zeilers totdat in 1985 de nieuwe Burnham Marina door Nederlandse bedrijven werd aangelegd. Hiermee werd de Marina met bijbehorende bedrijven een van de grotere werkgevers in het kleine stadje van 7500 inwoners. Hoewel het een relatief klein stadje is biedt het faciliteiten zoals een bioscoop, postkantoor, 3 apotheken en 22 geregistreerde pubs voor de regio.

Op loopafstand (3.2 km) vanaf de jachthaven is het Mangapps Railway Museum te vinden met een grote verzameling locomotieven, treinen, wagons, enkele oude stationsgebouwtjes en een klein museum.

Burnham on Crouch is het geboortedorp van Keith Musto, voor zeilers mogelijk een bekende naam omdat hij in 1964 een zilveren medaille won op de Olympische spelen van Tokyo in de Flying Dutchman klasse maar zeker vanwege het door hem opgerichte en naar hem vernoemde bedrijf voor zeilkleding. Nadat we onze vrije dag in Burnham en omgeving hebben doorgebracht is 's avonds het Captains Dinner in restaurant The Swallowtail bij de jachthaven.

De volgende ochtend, vrijdag 10 mei, na een ongetwijfeld mooie avond, vertrekken we van Burnham on Crouch voor de lange oversteek en onze terugreis naar IJmuiden of de Roompot en verder.



Mangapps Railway museum



IM Joop Bakker

Na een na een lange slopende ziekte overleed Joop op 24 december 2023 in zijn huis in Son omringd door z'n gezin.

Ik heb Joop leren kennen bij de PZV en deel met hem de passie voor het zeilen maar ook voor de techniek die daarbij te pas komt. Joop zei ooit tegen me: 'Echt Peter geloof me nou: morgen om 4 uur gaat het onweten: Weather-pro (een meteo-App) heeft het weerbericht altijd goed...'. Dat kenmerkte Joop: wanneer iets hem goed beviel dan bleef hij daar trouw aan.

Zo zeilde hij ook. Zoals bij het aanleggen altijd met een lijn via lier en de midscheeps bolden, en de balfender achter. Werkt altijd, dus niets meer aan doen.

Ik ben meer van het puzzelen en de theorie. Joop meer van het besluiten. Daarom vulden we elkaar goed aan. Had ik 3 alternatieven bedacht voor een technisch probleem, dan kocht Joop daags daarop wat hem het beste daarvan leek:

dan kunnen we nu verder en merken we wel of het goed genoeg is. Zo was z'n schip altijd overdadig uitgerust, en kon Joop veel mijlen maken met z'n geliefde Ribaldus. Op zolder in Son eindigde dan de apparatuur die toch wat minder beviel.

Joop nam vaak deel aan de PZV-activiteiten. Vele Ramsgatetochten, dat is de jaarlijkse voorjaarstocht naar Engeland, maar ik herinner me ook de 8 uren Oosterschelde en Rondje Goeree. Een trouw clublid.

Zelf ben ik met Joop 2x de Ramsgate meegevaren, en een zomertocht naar de Duitse wadden. Drie dagen lagen we verzeild in het Duitse Greetsiel, en daar bleek Joop een grote fan van de lokale schnitzel met bier. Die drie dagen waren zo gevuld.

Uit eten deed Joop ook graag in z'n vaste (eenmaal goed altijd goed) restaurants: na terugkomst in Hellevoetsluis moesten we stevast even naar Li's Garden – welkom meneer Bakkel - voor een Chinese maaltijd. Totdat die met de mode meedingen en sushi gingen serveren: einde Li want dat is niet aan ons besteed.

Nadat ik zelf een schip gekocht had - ook een Etap -, bleef de samenwerking: gelegen in dezelfde jachthaven konden we samen reizen wanneer er klusjes te doen waren. Heel goede herinneringen heb ik aan de 2 zomers dat we samen opgevoeren zijn door heel Nederland: een rondje IJsselmeer met een uitgebreid bezoek aan Friesland tijdens het Skútjesilen, en een volgende zomer een tocht door het Zeeuwse Deltagebied. Voor mij een veilige manier om op eigen kiel te varen, en toch op elkaar terug te kunnen vallen in geval van nood.

Ik zal verder varen op eigen kiel, en houd jouw advies 'geniet nu het nog kan' in gedachten.

Vaarwel vriend Joop.

Peter Plantinga

Perfekte zeilen voor een perfecte prijs

www.supersailstore.nl 06 5363 9119 **SuperSailStore**



Marieke van Werkhoven

Inspectie van de Flying Dutchess

In 2018 kocht ik mijn schip, een Bavaria 320 sportline en herdoopte haar Flying Dutchess. Voor het eerst van mijn leven een echt eigen schip! De vorige eigenaar had goed voor haar gezorgd en had er veelvuldig tochten mee gemaakt langs Belgische, Franse en Spaanse kusten, maar moest om gezondheidsredenen afscheid van het schip nemen. Het was duidelijk dat er goed voor het schip gezorgd was en ik kon de volledige uitrusting overnemen

Ook allerlei zaken die nodig zijn om veilig op zee te varen waren aanwezig, maar daar was ik zes jaar geleden nog helemaal niet mee bezig. De afgelopen jaren heb ik eerst mijn schip beter leren kennen, voornamelijk op de Oosterschelde en de Grevelingen. Eerst ben ik in 2019 solo gaan zeilen en langzaam door wat cursussen heb ik meer ervaring op zee opgedaan. Vorig jaar werd ik lid van de PZV en ging ik als opstapper mee naar Ramsgate en Londen en dat alles smaakt enorm naar meer.

Graadmeter

En natuurlijk kriebelt het dan ook om met mijn eigen schip de oversteek te gaan maken, maar daarvoor gunde ik mezelf nog wat tijd. Mijn plan was om dat over 2 à 3 jaar eens te wagen. En eerst maar eens een inspectie te laten uitvoeren door een van de leden van de PZV, zodat ik beter kon overzien wat er nog te verbeteren viel aan de veiligheid aan boord als ik de zee op ga. Inmiddels is alles in een stroomversnelling geraakt.



Ik heb me laten verleiden om in de Ramsgatecommissie te stappen (leuk!) en er bleken dit jaar wat weinig boten te zijn ten opzichte van het aantal opstappers. Om meerdere redenen kunnen schippers niet met hun eigen boot mee, door uitgelopen werkzaamheden of door brugstremmingen. Daaruit volgde de vraag of ik dan toch al niet dit jaar durfde.....

Dus die inspectie kreeg ineens een ander gewicht en werd voor mij een belangrijke graadmeter om zelf een besluit te kunnen nemen of ik het aandurf om op eigen kiel de oversteek te gaan maken.

Veiligheidsadvies

Zaterdag 23 maart was het zover. De inspectie werd een veiligheidsadvies. Barry en Charles hebben met mij aan boord van alles bekeken en doorgenomen. Motor, elektronica, uitrusting, van alles passeerde de revue. Er waren dingen bij die ik al op mijn eigen lijstje had staan, en die ik dus al in mijn planning had staan om wat aan te doen (de gasinstallatie reviseren en laten keuren bijvoorbeeld), maar ook dingen waarvan ik me helemaal niet bewust was dat er iets ontbrak (ik bleek geen toelicht te hebben voor als ik 's nachts zou



zeilen, maar alleen een ankerlicht). Ik vond het heel prettig om van gedachten te wisselen met de heren inspecteurs over wat 'must have' en wat 'nice to have' is. De uitkomst van de positief kritische blik viel me niet tegen, maar zoals ik al verwachtte was er werk aan de winkel om wat er moet gebeuren af te krijgen voor de Ramsgatetocht van dit jaar.

Als een raket

Een deel werd uitbesteed aan een bevriende werf, dus heeft de Flying Dutchess enige tijd grond onder haar kiel gehad. Een deel kon ik zelf met hulp van wat anderen doen, en sommige dingen kon ik gelukkig lenen voor de overtocht (dat vlot hoeft ik gelukkig niet aan te schaffen). Ik besloot, met gezonde spanning in mijn buik, om ervoor te gaan. Hard werken en een hoop geld in het water gooien, maar dankzij de helderheid die het advies me heeft gebracht denk ik dat het kan en dat ik het durf.

De leercurve van een raket, en het veiligheidsadvies hebben me enorm geholpen. Dus bedankt PZV, heren inspecteurs, ik durf vooruit dankzij jullie goede raad!





Se Lady Five, aanbrengtocht Kanaaleilanden



Hans van Reenen

50-jaar bootjes! En verder?

Zeilen was voor ons al kort na de start een gezinsactiviteit. En ook na het uitvliegen van de jeugd gingen m'n Bep en ik nog geregeld samen 'onder zeil', al werd dat samen varen – zeker op groter water - geleidelijk wel minder. Mijn schipperse 'hoefde niet meer zulke lange enden over zee'

Gedurende een aantal jaren hebben we daar samen een praktische mouw aangepast. Met een PZV-bemanning voer ik met de Lady Five naar een vakantiebestemming, b.v. de Solent, de Kanaaleilanden, Bretagne, of gewoon het IJsselmeer, waarna Bep met de auto richting boot kwam en de bemanning al dan niet daarmee huiswaarts toog. We zeilden dan samen gezellig enkele weken in het betreffende gebied. Vervolgens arriveerde de bemanning voor de terugreis, reed Bep weer per auto naar huis en zeilde ik met hen terug. Geleidelijk echter liet ook mijn min of meer vaste bemanning weten 'de zee wel gezien te hebben'. En ja, dan ben je al een tijdje met pensioen en is de kick van alleen lange afstanden zeilen ook niet meer wat 'ie geweest had kunnen zijn'. En dan moet je op een gegeven moment toch kiezen of delen. De neiging is dan eerst om de beslissing voor je uit te schuiven, maar dat doe je niet eindelijk.

Uit m'n handen gerukt

In mei 2022 ging het in één keer heel snel. Na lang wikken en wegen had ik onze Lady Five dan toch maar in de verkoop gezet. En voor ik me het goed en wel realiseerde was ze weg.

Als het ware uit m'n handen gerukt. Er was nog niet eens mee geadverteerd, en ze stond ook nog niet op de website van de makelaar. In de winterberging had de makelaar haar al droog laten keuren. Dat had me aan het denken moeten zetten. Maar ik koesterde nog de gedachte dat ik ze naar de 'eigen' box in de thuishaven zou varen, waar ze via die plaatselijke makelaar nog een aantal weken c.q. maanden te koop zou liggen.

Niets van dat alles dus! Zegge en schrijve veertien dagen heeft de Lady begin van dit seizoen in haar box in Sint Annaland gelegen, voordat ze een nieuwe eigenaar had.

Rouwproces

De maanden daarna werd ik – als het ware in een rouwproces - nog bijna dagelijks aan haar herinnerd. Hetzij door een mailtje van Marine Traffic dat meldde dat de Lady Five 'departed from Port Monnickendam at 13.46 hr', dan wel door foto's - die op Facebook of anderszins 'voorbijdreven' - van zeilavonturen van vrienden of bekenden, of ook door opmerkingen van m'n 'schipperse' dat al die bootspullen in de garage nu toch echt opgeruimd dienden te worden, enz.



Wiebelwip

Voor het eerst een zekere opluchting?

In oktober van het afgelopen jaar, d.w.z. omstreeks de tijd dat de tijd van de winterberging er normaliter aankwam – betrapte ik mezelf voor het eerst op een momentje waarop ik met een zekere opluchting aan haar terugdacht. Dat hoefde nu dus niet meer! Deze gedachte werd overigens weer onmiddellijk gevolgd door het besef dat aan het verblijf van de Lady in die winterberging toch ook wel weer een aantal leuke kanten zat. Er werd immers juist in die periode regelmatig veel aan de boot geklust en – vernieuwd.

Maar gelukkig is daar nog PZV!

Afin! Sindsdien troost ik me maar met de gedachte dat PZV al vanaf de oprichting een vereniging van 'schippers en opstappers' is en dat, als ik nog eens wil opstappen, er in de nabije toekomst vast ergens wel een plekje voor mij aan boord zal zijn. Terugkijkend op mijn tijd als booteigenaar/zeiler realiseer ik me – met dankbaarheid – hoe fijn die tijd was. Wat een vrijheid en wat een avonturen!

50 jaar bootjes: een diverse reeks

Zo'n 50 jaar geleden startten we met een 'Piaf' (=Frans voor mus), die van onze kinderen de naam Wiebelwip mee kreeg. Hierin wisten we - met het zeilinstructieboekje in de hand - de grondbeginselen van het zeilen onder de knie te krijgen.



Ladies 2 t/m 4 bij de Twinkie

Tot en met het omslaan en het haar weer oprichten toe. Na de Piaf volgden in de loop van de tijd nog een achttal andere bootjes en boten. De eerstvolgende was een Seawych, een Engels kimkieltje van 5,88 m. We kochten haar als casco en bouwden haar met hulp van een zeilvriend (die de nodige technische kennis en ervaring had) zelf af. Dit bootje kreeg de naam Twinkie mee, ook bedacht door onze dochters. Die dochters groeiden in die tijd heel snel, wat betekende dat we al na een paar jaar vanzelf uit de Twinkie groeiden. Na de Seawych volgden twee Dufours, d.w.z. eerst een 24 en daarna een 2800.

Ramsgate op eigen kiel en de Oostzee

Met de laatste voer ik m'n eerste Ramsgatetocht op eigen kiel, en ook maakten wij, dat was in 1984, met haar onze eerste 'verre' reis. Dat wil zeggen een reis van een aantal weken naar en op de Oostzee. Daarbij was PZV (toen ook al) een onmisbare schakel. De heenreis maakte ik samen met een PZV-bemanning. Bep en kids stapten op in Kiel. En op de terugreis troffen we bij aankomst in Augustenborg de bemanning voor de terugtocht, die vervolgens onder PZV schipper Henk Ankersmid de boot heeft teruggevaren. Wij, op onze beurt, reden met ons gezin terug in onze, door hen meegebrachte, auto.



Ladies 1 t/m 4 en Donar op de Snooper



1e Lady Five



2e Lady Five in Honfleur



3e Lady Five aankomst in NL

Twee Finnen

Na de Dufour 2800 (overigens de eerste in een reeks boten met de naam Lady Five) volgden 2 Finse schepen van totaal verschillend karakter, t.w. een Marina 95 en een Finngulf 33. De eerste was een traditioneel gebouwd zwaar schip, wat pas boven de windkracht 4 lekker begon te lopen. Met haar hebben we desondanks een keer de Eindejaarswedstrijd gewonnen, maar daarover een andere keer meer. De Finngulf daarentegen was een 'volbloed' zeiler met een enorme klapper zeil, die 'liep als een trein'. Dat laatste, als je tenminste wist aan welke lijntjes je moest trekken om het beste er uit te halen. Op de Finngulf zijn we dus opnieuw begonnen met leren zeilen.

Varen of de bergen in?

Midden jaren negentig deed zich een situatie voor waarbij het er eventjes om heeft gespannen of we nog door zouden gaan met een eigen boot of dat geld, aandacht en energie naar iets anders zou gaan. Maar het bloed kruipt waar het niet gaan kan en ondanks dat andere, n.l. een familiehuis in de bergen en de daaraan gerelateerde wintersport die we inmiddels redelijk intensief waren gaan beoefenen, kwam er toch een nieuwe Lady Five. Deze keer een Victoire 933. Die werd op haar beurt na een aantal jaren gevolgd door een Victoire 1044, met als bijzonderheid dat die bouwnummer 1 droeg. Met deze Lady Five hebben we 10 jaar gevaren, d.w.z. tot het moment dat ze werd opgevolgd door een Najad 361, het schip dat de meesten van jullie zich nog wel zullen herinneren. En dat zoals gezegd dus tot begin mei 2022 in ons bezit was, snik, snik.....

Avonturen groot en klein

Met de diverse boten hebben we vele avonturen beleefd. Grote en kleine, stomme en (uiterst) leerzame, mooie en enerverende. We zouden er een boek over kunnen schrijven, en misschien doe ik dat ook nog wel eens. Het grootste deel van de tijd dat we zeilden was dat als PZV-lid. Zelf ben ik vanaf de oprichting lid van de vereniging, Bep werd korte tijd later ook (gezins)lid. Los van het feit dat we PZV altijd hebben ervaren als een uiterst gezellige vereniging, met veel kameraadschap, was ze voor ons vanaf het begin ook een fijne steun in de rug bij het verkennen van het zeilen op zee en het verruimen van onze horizon. We zijn nog steeds enthousiast lid van onze club en hopen nog de nodige jaren, al dan niet zeilende, actief bij de vereniging betrokken te blijven.

Virtual Skipper

Van een van onze kinderen kreeg ik een tijdje geleden, waarschijnlijk om het gemis van een eigen boot wat te verzachten, het spel Virtual Skipper, ('De eerste simulatie van een zeilwedstrijd voor de PC'). Daar zal ik me de komende tijd eens aan gaan wijden. Het zal best leuk zijn denk ik, maar het zal het missen van echte wind in de zeilen zeker niet wegnemen.

Lady Six

Voor de komende jaren willen we er in de zomers met de camper op uit trekken. We hebben inmiddels al enige ervaring opgedaan met ons kleine, maar comfortabele 'eigen camperbusje', als het ware vanzelfsprekend Lady Six genaamd. En we hebben ondervonden dat in het trekken met een camper zeker overeenkomsten te vinden zijn met varen. Onderweg zullen we overigens, denk ik, ook nog vaak de waterkant opzoeken. Want 'het water laat ons zeker niet meer los!'



4e Lady Five



5e Lady Five



Nieuwpoort

Vaargebied



Arend Jan Klinkhamer

Veranderingen Belgische kust

Bij toeval kwam ik terecht op de website van het Vlaamse Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust, ongeveer de combinatie van wat in Nederland Dienst Hydrografie en Rijkswaterstaat is. Voor de Vlaamse kust is een Masterplan Kustveiligheid in uitvoering om de kust te beschermen tegen een zeespiegelstijging van 30 centimeter. Dit zou tot 2050 voldoende moeten zijn. In dit plan passen ook een aantal projecten aan Belgische jachthavens. Ik noem hier de hoofdpunten, details vind je op agentschapmdk.be

Blankenberge



Zeebrugge

De jachthaven van Zeebrugge wordt uitgebreid en voorzien van nieuwe steigers. Een deel van de kademuuren wordt vernieuwd en er komt een waterkerende muur met nieuw groen op de kades rondom. Het werk aan het Albertdok duurt tot de zomer van 2024, vanaf september 2024 wordt het Tijdok aangepakt.

Blankenberge

De jaarlijkse verzanding van de havengeul van Blankenberge gaat verleden tijd worden. In Zeezeilen 2021-1 schreven we hier al over. De sloep van de oostelijke havenpier is inmiddels begonnen. Deze wordt vervangen door een 600 meter lange pier die zo is ontworpen dat er geen sterke neer ontstaat; je hoeft straks niet plotseling op te sturen als je bij oostgaand tij in de lijn van de dam komt. Het aanslibben in de geul zou 75% minder moeten worden. Ten westen van de dam wordt een geul evenwijdig aan de kust gebaggerd die het zand transport moet afvangen. Deze geul kan veel goedkoper worden gebaggerd dan de havengeul. De aanleg duurt tot voorjaar 2026, in juli en augustus ligt het werk stil. Net als in Zeebrugge worden ook hier waterkeringen aangebracht op de kades.

Nieuwpoort

Wie de afgelopen jaren in Nieuwpoort is geweest heeft gezien dat daar in de aanloop iets in het water wordt gebouwd. Dat moet uitgroeien tot een stormvloedkering. Het wordt een kering op het principe van de Thames Barrier, een kering met een draaiende deur die in open toestand op de bodem ligt. In de landhoofden komt aan elke kant een doorstroombopening om de stroming in de doorvaartopening beperkt te houden. De rivier de IJzer stroomt uit door de havengeul, bij het ontwerp is meegenomen dat er voldoende berging is voor de rivierafvoer tijdens een sluiting. De stormvloedkering is ontworpen op een zeespiegelstijging van 80 centimeter.



foto 1



Jacqueline Flink

Kompasreparatie, geen fluitje van een cent

Hoeveel mensen zijn er nodig om een kompas te repareren? Eén: niet degene die zo handig is (want zo handig ben ik echt niet), maar degene die handige vrienden heeft!

Een mooie zeildag afgelopen zomer... ineens hangt de kompasroos op één oor. Huh, wat is hier aan de hand. Dat ziet er niet goed uit. Er zit ook een grote luchtbel in... dat hoort evenmin. Gelukkig konden we ook zonder kompas onze weg vinden.

Heb ik dan met alle technologie van plotter, tablets en mobieltjes met GPS nog een kompas nodig? Bij de eerstvolgende trip blijkt dat ik toch nog wel regelmatig op mijn kompas kijk. Alleen heb ik daar nu niets meer aan want dat draait als een dolle, geen demping meer. Het is een Suunto kompas en ik vrees dat ik een nieuwe nodig heb. Alleen blijkt Suunto dit soort kompassen niet meer te maken. En andere merken zijn ofwel te groot of te klein om op de plaats van het kompas te monteren. Te klein kan natuurlijk altijd, maar dat ziet er niet uit.

Google is your friend

Ff Google raadplegen. Het blijkt dat er een membraan op de bol zit dat naar alle waarschijnlijkheid is gescheurd, wat niet zo gek is voor een 30 jaar oud kompas. De vloeistof in de bol moet kunnen uitzetten en krimpen zonder dat de bol kapotgaat. Dat membraan zorgt voor die "rek". Ik weet niet zo goed hoe ik me een membraan op een bol moet voorstellen.

Als een soort pleister? In ieder geval heeft vloeistof bijvullen geen zin, dus eerst maar eens de inhoud eruit halen. Dat is nog verrassend veel, in dit geval olie. De roos hangt daarna gelukkig weer recht.



foto 2a



foto 2b



foto 3

Doe het zelf met vrienden

Het was een hele klus het kompas uit elkaar te halen (foto 1). Dat membraan blijkt een 'cupje' te zijn dat kan uitrekken en strak tegen de bol zit gemonteerd (zie foto's 2a en 2b). Tussen bol en cupje zit een schot met twee gaatjes. Cupje en bol zijn beide met olie gevuld. Ik had op het Zeilersforum wel discussies gelezen van mensen met een vergelijkbaar probleem die het over "even zelf printen" hadden. Maar daar had ik niet zoveel vertrouwen in. Tot ik de website van een Noor tegenkwam die zijn Suunto kompas wel degelijk op die manier had gerepareerd, met een hele uitgebreide beschrijving hoe hij dat had gedaan (Suunto marine compass repair – Njål Brekke (myon.no)). Je kon een setje geprinte onderdelen bij hem kopen (\$60), maar je kon ook de tekeningen downloaden voor een eigen 3-D printer. Die heb ik niet, maar Gideon Konings wel en die was wel in voor een uitdaging!

Want zo simpel is het niet. Als je iets met een 3D-printer maakt, lijkt het mooi dicht, maar in werkelijkheid kunnen er uiterst kleine gaatjes in zitten die je met het blote oog niet kan zien. Dat geeft dus lekkage. Dat bleek ook uit de reacties op de bewuste Noorse website van mensen die het zelf hadden geprobeerd: van directe lekkage tot lekkage pas na ettelijke dagen. De Noor had veel geëxperimenteerd voordat het was gelukt. De instelling van de printer luistert erg nauw. Gideon had uiteindelijk ook een (naar alle waarschijnlijkheid) vloeistofdicht cupje gemaakt (foto 3), maar had ook een idee om iets anders te maken dat zeker waterdicht was: een gegoten siliconen cup. Daar is wel een mal voor nodig, die heeft hij ook maar even ontworpen en geprint (foto 4). Handig joh, vrienden die handig zijn.

Luchtbel

Het eindresultaat was een prachtige 'halve ballon' die voldoende uitgerekt kan worden. Die is dus nu op mijn kompas gemonteerd (foto 5). Er zat natuurlijk nog een addertje onder het gras. Dat hoort erbij, ik ken geen bootklus die voorspoedig en zonder hickups gaat. Er bleef een richeltje over waar eerst dat oude membraan omheen zat gevouwen, maar nu werd de siliconencup er overheen geschoven. He-las kan lucht zich onder dat richeltje verstoppen. En dat is er niet makkelijk uit te halen, hoe vaak je het kompas ook ronddraait. Bij het vullen van het kompas kregen we dus niet alle lucht eruit: hoe en waarom beschrijven maakt het verhaal wel een beetje saai. Zelf doen is geloven. Ik laat het voorlopig zo, de luchtbel stoort niet. Aan het eind van het zeilseizoen zien we wel weer verder en proberen we het laatste restje lucht alsnog het kompas uit te pesten. Eerst maar eens zien hoe het kompas 2.0 bevalt.

Nog één ding: waarmee vul je het kompas. De meest gebruikte vullingen zijn minerale olie en alcohol. Vul het met dezelfde soort vloeistof al je eruit gehaald hebt, want anders loop je het risico dat je windrichtingen en cijfers loslaten en gaan drijven. In mijn Suunto zat een olie. Ik dus kleur- en reukloze minerale olie besteld op internet. En dan maar hopen dat de viscositeit een beetje overeenkomt. Net iets 'dikker' dan water. De nieuwe olie voldoet wat dat betreft prima. Alleen blijkt de brekingsindex anders te zijn dan van de oude olie. De kompasroos lijkt nu wat gekromder. Het zal wel even wennen zijn, maar het kompas doet het weer. Oude technologie in een nieuw jasje. Met dank aan mijn handige vrienden Gideon Konings en Gijsbert van de Linden (nieuw lid).



foto 4 foto 5





Onverdroten twee boten



Erik van Genuchten

Zomer 2023 kochten Marianne en ik een Friendship 28. Na een geweldige eerste zeilseizoen was de passie voor het zeilen enorm gegroeid. Helaas de klussenlijst ook. Omdat ik meer van zeilen dan van klussen hou – en graag naar bootjes kijk op internet – was de oplossing snel gevonden. Overigens ook een oplossing voor de discussie met mijn zeilmaatje Willem over ‘mens of materiaal’ aangaande de wedstrijdprestaties op de Ynglingcompetitie. Een verslag van een wel heel bijzonder tochtje...

N+1 principe

De omgang met Willem Triki, waar ik de wedstrijden mee vaar als fokkenist in een Yngling, heeft mij ook besmet met het N + 1 principe: je hebt altijd één boot te kort vergeleken met de boten die je hebt. Zondagochtendvroeg gingen we op weg naar de Kaag om te kijken naar een Yngling voor wedstrijden bij WV Maaskant in Lithoijen. Interessant was dat deze Yngling van Noorse makelij was, het geboorteland van de Yngling. Maarten Jamin, de Nederlandse wereldkampioen Yngling had in een lezing verteld dat de Noorse Ynglings door een iets andere kiel net iets sneller waren dan alle andere ge-

produceerde, kortom een geheim wapen. Voor wedstrijden heel interessant, want het alternatief om samen met Willem zo'n 50 kg af te vallen, wat waarschijnlijk effectiever is, is geen optie.

Koopzondag

Om acht uur 's morgens hadden Willem en ik afgesproken op de Kaag. Onderweg werden we om 7:30 uur gecontroleerd op rijden onder invloed door de politie. Van de verkoper hoorden we dat dit het tijdstip is voor discogangers om terug te komen van het uitgaan in de buurt.



De Kaag is een, voor mij onbekend, watersportparadijs. De verkoper woonde op een eiland waar we met een pontje moesten komen. De boot stond in een schuur achteraan, bereikbaar over een weiland dat net met gier ondergespoten was, een uitdaging voor onze neus. De boot zag er prima uit, alleen wat speling in het roer en geen spinnaker en spinnakerboom. Hij stond op een degelijke Duitse trailer met kenteken en met banden met goed profiel. Een buitenboordmotor van 2,5 PK hoorde er ook bij. Vraagprijs was 3900 euro. De boot was een oude wedstrijdboot met allemaal Harken beslag en veel extra trimmogelijkheden. De vorige eigenaar had geen gebruik gemaakt van al deze trimopties en veel katrollen eraf gehaald.

De verkoper was moeilijk peilbaar en liet zich niet uit het veld brengen door onze waslijst aan bedenkingen en verbeterpunten om hem voor minder te kopen. Uiteindelijk hebben we hem voor 3650 euro gekocht. Het kenteken kon volledig digitaal worden overgeschreven en de banden werden op spanning gebracht. Toen begon het puzzelen met drie andere boten in de schuur om hem eruit te krijgen. Vervolgens moesten we hem door de zompige, stinkende bodem duwen. Dit lukte niet. Negenhonderd kilo is toch weerbarstig. Het kleine tractortje dat hier normaal voor gebruikt werd wilde niet starten. Geen andere optie dan om mijn net gewassen, gelukkig 'four wheel drive' auto maar in te zetten.

Één is geen

Ja, en toen naar de volgende missie want om elf uur zouden we in Naarden naar een Friendship 28 gaan kijken, hetzelfde schip als ik al had maar met een nieuwere Volvo Penta motor van 19 PK en met nieuwe dynamo, met schroefas in plaats van saildrive. Mijn huidige boot heeft 13 PK. Deze Friendship was zeven jaar jonger (van 1985 in plaats van 1978), met een nieuwe giek, en met meer slaapplekken. Verder had deze een marifoon, nieuw aangelegd elektra, een Victron accu oplader, grotere nieuwe accu's (110Ah, 150Ah),



nieuwe fok en grootzeil, werkende navigatieverlichting. Kortom mijn hele 'to do' lijst van mijn huidige boot, de Waterdraak, was als sneeuw voor de zon verdwenen, dus meer tijd om te varen.

Eerst de boot, dan de rest

Bij aankomst in Naarden na 40 minuten rijden even de wielen van de trailer gecontroleerd. De banden waren warm en de velgen bloedheet, je kon er een ei op bakken. Ook begon één wiel te roken, foute boel. We dachten de rem loopt aan. Maar eerst naar de Friendship 28 JP Segull kijken. Hij was met liefde onderhouden. Dat kon je zien, hij zag er goed uit. Een bod doen leek geen handige zet omdat de eigenaren zeer gehecht waren aan hun schip. Op de vraag wat ze er minimaal voor wilden hebben, was het antwoord dat er die dag nog acht mensen kwamen kijken en volgend weekend vijf. Snel handelen was gevraagd dus werd de vraagprijs geboden en de deal gesloten. De verkopers moesten even bijkomen van de schrik en accepteerden dat 'verkocht verkocht is'. Vervolgens werden alle andere aspirant-kopers snel afgebeld, sommigen waren al onderweg. Dat leverde de verkopers enige vervelende reacties op. Het klikte goed tussen de verkoper en ons en we maakten actief reclame voor de PZV. Ze wonen namelijk in Eindhoven en wilden meer op de Noordzee gaan varen, ideale aspirantleden en zeer gezellige mensen.

Uitgeshopt

Na wat gedronken te hebben in de horeca in de haven van Naarden - een leuke jachthaven met goede voorzieningen en een goede winkel - terug naar huis, met het plan bij de eerste afslag op de snelweg te stoppen om de wielen van de trailer weer te checken. Dit was de afslag Blaricum, helaas de wielen waren meteen weer warm. We belden de wegenwacht. Omdat we moesten wachten konden we het rijke automobielpark van het Gooi bewonderen. Eén op de vijf auto's is daar een Range Rover.

De wegenwacht kwam met een nieuwe diagnose: de wiellagers waren volkomen versleten en hij schatte in dat bij verder rijden of het wiel er afgelopen zou zijn, of dat we een klapband zouden hebben gehad op de snelweg. Dat was schrikken - de ellende zou niet te overzien zijn geweest. Heel gevaarlijk voor medeweggebruikers en ons, en het einde van de Yngling. Ynglings zijn voor op het water en niet voor op de snelweg. In mijn 'jeugdige' enthousiasme en onervarenheid, had ik hem



nog niet verzekerd dus weg investering bij te pletter slaan op de snelweg.

'Afgezet?'

De ANWB-wegenwacht belde een bergingsbedrijf en gaf een tip voor een garage in Hilversum die trailers repareerde. De volgende dag acht uur, belde het bergingsbedrijf, dat dit bedrijf 'Garage Hans' of Hansworst, geen zin had in deze klus en of ik zo snel mogelijk een ander adres op kon geven waar hij naar toe kon. Mijn plan was om ver van het drukke westen van Nederland een bedrijf te zoeken, want in het westen, had ik van Sander van Eijkern begrepen, is een afspraak met een garage maken moeilijker dan met een medisch specialist. In Veenendaal vond ik een bedrijf dat de trailer in één dag repareerde en van nieuwe banden voorzag. De trailer bleek 47 jaar oud en de banden die er op zaten 35 jaar. Na 535 euro afgerekend te hebben kon ik hem gaan neerzetten in Lithoijen.

Met dit 'gratis' avontuur - dat goed was afgelopen gelukkig - was ik ineens de trotse eigenaar van drie boten en had ik een persoonlijk record neergezet door op één dag twee boten te kopen. De nieuwe Friendship gaat 'Salpare' heten, 'sail away' in het Italiaans. Voor de Yngling moet ik nog een naam verzinnen, maar dat laat ik even afhangen van de wedstrijdprestaties.





Martijn Aarts

Geen boot kopen

Het was bijna gelukt.

Op de een of andere manier zijn wij een beetje op zoek naar een zeilboot. We zoeken een boot die kan dienen als speelgoed om te zeilen. Maar ook een boot om in de weekeinden op te verblijven. Ik ben, mede vanwege mijn achtergrond als wedstrijdzeiler, een nogal actieve zeiler. Voor mij is een boot niet 'af zoals hij is', maar kan hij aan alle kanten veranderd en aan onze wensen aangepast worden. Ook esthetiek speelt bij ons een behoorlijke rol

Inspecteren

We gaan voor de tweede maal naar een boot voor een technische inspectie van de mast, de stagen en het onderwaterschip. De boot is met het openbaar vervoer eenvoudig te bereiken. Ferry van IJmuiden naar Newcastle, een bus en een trein, en dan 15 minuten lopen naar de haven van Hartlepool.

Bij aankomst bij de boot zie ik Aagje helemaal verstijven van angst. Binnen in de boot ruikt het vochtig en er staat best wat water in de bilge. Dat is niet zo lekker. En ja overall waar ik kijk, denk ik, daar moet wat gebeuren, en daar, en dit ding is stuk of moet vervangen. Vervolgens klim ik de mast in, met mijn eigen klimgordel en klimgereedschap. Dat is een leuke actie. Ik heb die klimgordel tot nu toe eigenlijk uitsluitend gebruikt als veiligheidsgordel bij het verbouwen van de dakgoot op 13 meter hoogte, maar ik kom omhoog de mast in, en weer naar beneden!

Verstaging

Bij de terminals van enkele stagen kom ik een soort van scheurtjes tegen. Daar schrik ik behoorlijk van. Ik maak er foto's van en stuur ze naar een bevriend tuiger met de vraag of het veilig is hiermee de zee over te steken. Hij raadt mij af deze boot te kopen vanwege de stagen maar ook omdat de

mast geverfd is. Dit is een slecht teken volgens hem vanwege roest en ellende die onder de verf/ het beslag kan zitten. De stagen moeten in ieder geval vervangen worden, maar dat doe ik liever in Nederland, dan heb ik het zelf in de hand. Achteraf denk ik dat het geen scheurtjes in de terminals waren, maar afdrukken van een perstang waarmee de terminals/stemballs aan de rod rigging geperst zijn. Dit was zichtbaar bij foto's van andere terminals. Het persen van stemballs is in mijn ogen vreemd omdat de stembal normaliter klemt op een geklonken 'knobbel' aan het eind van de rod.

Heel veel werk

Ik realiseer me ook dat de boot veel werk met zich meebrengt. De boot is niet zo veel; van binnen is hij leeg en 'op'. Er is



nauwelijks interieur. Overall kijk je aan tegen de binnenzijde van het dek en de romp. Er is wel een kleine keuken, maar geen fornuis, geen stromend water, geen boiler, geen verwarming, geen kasten etc. Het toilet functioneert niet, de service accu is dood. De navigatieapparatuur is niet bruikbaar en een autopilot ontbreekt. De romp moet bovendien opnieuw geschilderd worden, het sandwichdek heeft een aantal te repareren plekken nat kernmateriaal. Ook moet van de mast al het beslag af om hem opnieuw te verven en monteren. Een hoofdschot is verrot ter plaatse van de wantputtingen. Dat is natuurlijk gevaarlijk, maar het is door mij goed te repareren. De kuip is breed en open, dat is niet echt handig voor lange offshore tochten waar wat meer beschutting nodig is. Misschien dat ik de kuip wil verbouwen, misschien ook niet, dit moet nog worden uitgetest. De boot wordt gestuurd met een helmstok. Dat lijkt mij, als ik solo ga zeilen, dan weer wel handig.

Uitstekend

De boot heeft nieuwe Jefa roerlagers en uitstekend beslag (blokjes, katrollen e.d.). Hij heeft een vrijwel nieuwe indirect gekoelde Yanmar motor, met maar 320 draaiuren. Deze test ik. Hij start (koud) direct. Vervolgens laat ik hem hard draaien in de box, hard voorruit en achterruit. Er is veel koelwater, en geen rook/uitlaatgas te zien of te ruiken. De motor wordt niet heet. Ook de propeller en aandrijving lijken goed te werken. Vertrouwenwekkend, achteraf gezien. Er is een functionerende marifoon, en een gps. Er zitten veel zeilen bij de boot waaronder een aantal fokken en een genaker en spi.

Er ontbreken, wat mij betreft, twee grote (!) selftailing lieren voor de fokkeschoten, maar die zijn duur! Een voordeel van deze lege boot is dat al



het dekbeslag eenvoudig van binnenuit bereikbaar is, en dus makkelijk kan worden verwijderd. Het verplaatsen van een aantal lijnen/blokken/klemmen is ook eenvoudig te doen. We zouden in deze boot zelf een keuken en ander interieur kunnen timmeren, precies zoals wij dat willen. We zijn kampeers, en geen 'camperaars', houden van eenvoud, beperking, en veel doe-het-zelf.

Groot project

De boot bekijkend, met Aagje stil zittend in een hoekje, realiseer ik me dat dit een groot project zal worden. Ongeveer alles moet vernieuwd en verbouwd worden. Ook bedenk ik dat ik dit project alleen wil aangaan als Aagje hier ook achter staat. En dat is niet zo, merk ik.

Ik twijfel, want ik realiseer me dat er best wat risico's zitten aan het varen naar Nederland met de boot ook na de investeringen die al in Engeland gedaan moeten worden om deze tocht min of meer veilig te doen en die in tijd, geld en organisatie best groot zijn.

Zo moeten voor de oversteek minimaal de volgende zaken worden gekocht/gemonteerd: een veiligheidsvlot, een AIS-transponder, een functionele accu, een functioneel toilet en een plotter (eventueel op een Ipad, of laptop met lader). Ook zou ik graag een autopilot gemonteerd hebben.

Daarom zien we af van de koop. Met de vermeende scheurtjes in de terminals van de stagen hebben we een mooi argument om de koop niet door te laten gaan.

Achteraf

Ik zag er op tegen het varen van de boot naar Nederland zonder dat ik de boot goed kende en zonder dat hij goed was uitgerust en tegen het georganiseer van bemanning waardoor je niet een 'relaxed weertje' kon kiezen



maar een vaste datum. Maar toch, een boot die ik helemaal kon inrichten zoals ik hem wilde hebben, waar ik actief en snel mee kon zeilen. Met een goed te trimmen mast, goed beslag, een gemiste kans!

Bij nader inzien had het naar Nederland varen met de boot in etappes gekund langs de Engelse kust naar het zuiden, om dan in een lang etmaal over te steken. In de motor had ik wel vertrouwen. Dus het overvaren zou zelfs op de motor mogelijk geweest zijn, of met alleen een fok of een gereefd grootzeil. Het zou natuurlijk spannend geweest zijn, maar dat is ook deel van het spel.

Doordat we afzagen van deze boot, staat mijn hele idee over het bezit van een boot, als speelgoed en weekeindhuis op losse schroeven. Deze boot paste zo goed bij mijn wensen. Ik zal geen mooiere vinden binnen ons (lage) budget. Emotioneel is het best ingrijpend.

Spijtoptant

Ik heb wat zitten tekenen en de 'brede racekuip' is heel eenvoudig te verbouwen tot een meer traditionele beschutte kuip met twee langsbanken. Het meeste materiaal daarvoor heb ik zelfs thuis liggen, de kennis en vaardigheid hiervoor heb ik ook. En het is een prachtige, snelle, boot, met enorm veel mogelijkheden.

In november heb ik hem nogmaals gekocht, zelfs een aanbetaling gedaan, om vervolgens toch weer af te zien van de koop.

Deze 'acties' hebben me erg aan het denken gezet. Vooral over de vraag waarom ik zo'n besluit niet kan nemen. Financieel kan ik deze aankoop en de jaarlijkse kosten best dragen. De risico's van het overvaren zijn met een goede voorbereiding redelijk beperkt. De impact op ons dagelijks leven is wat moeilijker in te schatten. Het 'mezelf iets gunnen' is een factor, en ook wel relevant is de houding van mijn partner. Het betreft hier uitsluitend een 'pleziertje', ingewikkelder is het niet. Zelfs nadat ik dus voor de tweede maal van de koop heb afgezien blijf ik twijfelen, en blijft dit project lonken. Echter, de boot is verkocht. We moeten verder, we gaan verder!



Techniek en vaarpraktijk

Kees en Monique Bink

Stuurstand kuipbox

Regelmatig zaten we tijdens zeiltochten te rommelen met spullen die we graag bij de hand wilden hebben. Vooral als de omstandigheden het moeilijk of vervelend maken om benedendeks te gaan, heb je die het liefst in de kuip, maar waar laat je het allemaal? Onze Dufour 36 is van alle gemakken voorzien en in een aantal opzichten best wel ruim, behalve in de kuip. Die is (zeker naar moderne maatstaven) relatief klein en het was altijd moeilijk om een veilig opbergplek te vinden, anders dan in de bakskisten. Maar die zijn daarvoor niet ideaal. Er zit altijd net iemand op het deksel, dat ook nog eens te groot en te zwaar is om tijdens het varen te willen openen. Dus belandde van alles en nog wat vaak onder de buiskap en uiteindelijk op de kuipvloer als de lijnen bediend moesten worden.

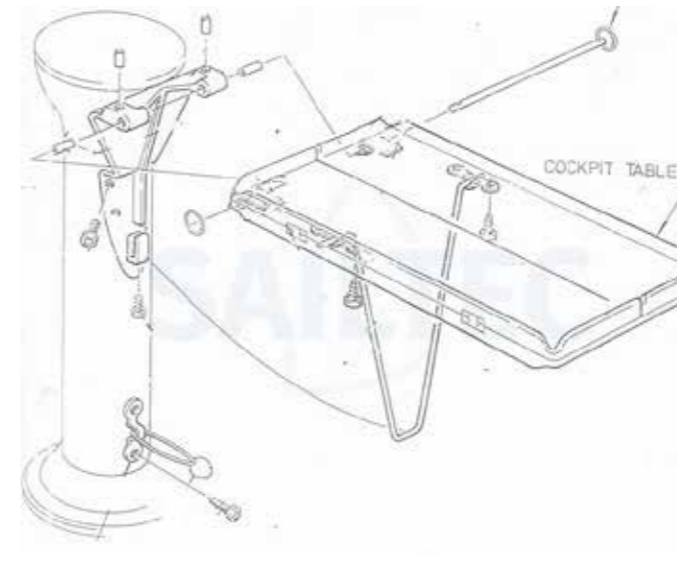
Blijvertje

Daar hebben we wat op gevonden; onze kuipbox. Een kunststof opbergbox die op exact dezelfde manier aan de stuurstand wordt bevestigd als de Lewmar cockpit table die daar bij ons origineel zit. Die gebruiken we nauwelijks en al zeker niet tijdens het varen.

Nu hebben we wel vaker 'goede' ideeën, maar lang niet altijd halen die de eindstreep. Het leek ons dan ook verstandig om

met dit artikelje te wachten totdat we echt overtuigd waren. En dat zijn we. We varen er nu een paar seizoenen mee en dit is echt een blijvertje!

De tafel en kuipbox zijn in een handomdraai uitwisselbaar, al moet gezegd worden dat de tafel inmiddels diep in het vooronder terecht is gekomen en daar niet vaak meer vandaan komt. Met de box daarentegen zijn we erg tevreden en die willen we graag iedereen aanraden.



Luilekkerkist

Onze kuipbox is van origine een 'poetsbox' of 'poetskoffer', waarin paardenverzorgers hun borstels, hoevenkrabber en krulspelden opbergen en vervoeren. Voor drie tientjes koop je er een bij de dierenspecialzaak. Ja, hij neemt wat ruimte in (30 cm diep) en krijgt bij het overstap gaan af en toe een opdoffer, maar blijkt waterdicht en vrijwel onverwoestbaar, want vervaardigd uit stootvast, flexibel en kleurecht polypropyleen.

En nog in marine-blauw ook! Van alles gaat erin. Niet alleen eten en drinken voor onderweg (we noemen hem ook wel de 'luilekkerkist'), maar ook het logboek, pen en papier, telefoons, pilots, verrekijker, handschoenen, noem maar op. Met één hand te openen en sluiten en voor en na de reis aan het handvat mee naar boven of beneden te nemen. Wij zouden hem niet meer willen missen.



Productie en montage van bootruiten



Dekliuk ruiten



Flybridge ruiten



Gebogen ruiten



Console ruiten



Opdek ruiten



Gedubbelde ruiten

Dé Specialist

De Bootruitspecialist is al meer dan 25 jaar de producent van pmma bootruiten in de Benelux en Duitsland.

Ruiten zijn leverbaar in 2D én 3D uitvoering in elk gewenst formaat, dikte en kleur.

Onze klanten zijn botenbouwers, re-fitters en particulieren.

**bootruit
specialist.nl**

Productie en montage van bootruiten



foto Rijkswaterstaat



Annemieke Stallaert

Laserbarrière

Dit voorjaar experimenteerde Rijkswaterstaat, in aanvulling op de bestaande vaarwegmarkering, met lasermarkering op de Maas. Met een proefopstelling is gekeken of en hoe laserstralen kunnen helpen als extra attentiewaarde bij scheepvaartgeleiding, om zo de passage van de stuw- en sluiscomplexen nog veiliger te maken.

Smart Patrol

Omdat een ongeluk in een klein hoekje (of meerdere kleine hoekjes) kan zitten heeft Rijkswaterstaat een innovatieprogramma voor de scheepvaart opgezet: Smart Patrol. Samen met marktpartijen richt Smart Patrol zich op het oplossen van urgente problemen, implementatie van slimme oplossingen en/of innovaties die de operators een nog veiligere werkplek bieden en de VTS-operators (VTS vessel traffic service/verkeersscheidingsstelsel) beter ondersteunen in veilige en efficiënte verkeersbegeleiding. Denk hierbij aan de ontwikkeling van innovatieve technieken zoals drones, sensoren en slimme camera's. Projecten moeten voldoende bijdragen aan innovatiedoelen en binnen 5 jaar maakbaar zijn.

Een van de 14 lopende projecten is een proef met een laserbarrière op de Maas.

Discoverlichting

Lasertechniek wordt nu vooral gebruikt bij dancefestivals en optredens van Dj's die rooeffecten gebruiken in hun shows. De lasers schijnen dan duidelijk in zichtbare bundels door deze rook heen om showeffecten te geven.

In het donker en bij slecht zicht kan een horizontale laserstraal, in aanvulling op de bestaande vaarwegmarkering (boeien, ba-



Positionering laserstraal, foto Rijkswaterstaat

kens en ballenlijnen) de veiligheid van een stuw- en sluispassage vergroten. Juist omdat de lichttechniek in het donker goed zichtbaar is, helpt het vooral de schippers die minder bekend zijn op de Maas om bij mist of slecht zicht de goede route te kiezen.

In december 2022 heeft Smart Patrol een eerste test met een laserbarrière in Heel uitgevoerd. Tijdens deze test zijn verschillende laserstralen, verschillende wattages en verschillende kleuren getest. De kleine proef is uitgevoerd op een afgesloten gebied, op het land.

Lith

Aan de hand van die eerste kleine test is in de periode januari – maart 2024 een langere test uitgevoerd bij het stuw- en sluiscomplex Lith in de Maas. Tijdens mist en in de donkere uren van de dag werd

een laserstraal over de vaarweg geprojecteerd op zo'n 3 meter boven het water. Deze horizontale straal laat een barrière zien aan de scheepvaart en maakt duidelijk welke route de schipper moet nemen.

Volgens Herman van Dijk, die samen met zijn collega Merlijn de Wit vanuit Smart Patrol dit project heeft getrokken, is deze toepassing van lasertechniek echt een wereldprimeur: 'We hebben onderzoek verricht of er ergens al zoiets gedaan was of toegepast is, maar niets gevonden. Een laser kan prima werken als visuele/optische barrière, en ja, wie weet waarvoor we de laser nog meer voor kunnen gebruiken? Hoe dan ook blijft een laserstraal een aanvulling op de bestaande vaarwegmarkering.'

Risico's afvangen

Voor de test werd bovenstrooms, ter

hoogte van de bestaande boeienlijn die het afgesloten gebied voor de stuw markeert, een laserverbinding gemaakt. Met op het sluisplateau een zender, en een ontvangstbord aan de noordzijde van de Maas. Dit ontvangstbord werd voorzien van meetinstrumenten in de vier hoeken. Van Dijk: 'Dit is een veiligheidsmaatregel om ervoor te zorgen dat als de laser buiten het bord schijnt, hij automatisch uitgeschakeld wordt. Wij wilden namelijk niet het risico lopen dat de laser ergens in een dorp of woning eindigt. Een laserstraal is een krachtige lichtbundel, die zeker gevaarlijk kan zijn voor mens en dier. Met name voor de ogen, als je er langdurig recht in kijkt dan kan je flinke oogschade oplopen. Om de mens te waarschuwen hebben we waarschuwbordjes geplaatst aan de voet van het opvangbord. Ook hebben we een in klimbeveiliging aangebracht.'

Aanvaring bij stuw Grave

Eind 2016 botste de Maria Valentine, een binnenvaartschip geladen met benzeen, in dichte mist op de stuw bij Grave. Hierdoor raakten vijf schuiven zwaar beschadigd en zakte de waterstand in de Maas tussen Grave en Sambeek bijna 3 meter, waardoor het scheepvaartverkeer wekenlang gestremd werd. Al met al liep de schade op tot meer dan 20 miljoen Euro.

Uit onderzoek van onder meer de Onderzoekraad voor de Veiligheid bleek dat 'een veelheid van factoren heeft bijgedragen aan de aanvaring'. Normaal gesproken vaart dit soort schepen met gevaarlijke lading over de Rijn en Waal. De Maria Valentine had zich hier ook voor aangemeld (dat is verplicht), maar vanwege lage waterstand besloot de schipper alsnog via de diepere route (met sluisen) over de gestuwde Maas via Grave te varen. Volgens de Onderzoekraad lukte het hem niet om die routewijziging in het registratiesysteem aan te passen. De schipper maakte voor zijn navigatie onder andere gebruik van een elektronische kaart. De pijl die op deze kaart verwees naar de sluis, bleek verkeerd in de kaart geplaatst te zijn. En in de dichte mist was de vaarwegmarkering niet zichtbaar.

Dieren

Ook aan de dieren is gedacht: 'Stel dat er een vogel op een of ander manier in de laserbundel zou gaan zitten, dan raakt de bundel het bord niet meer en de laser schakelt direct uit. Voorafgaand hebben we een Quickscan op de natuurwet laten uitvoeren, daaruit kwam naar voren dat de vleermuis mogelijk last kan hebben van de lichtbundel. Vervolgonderzoek wees uit dat de vleermuis geen vliegroutes heeft in ons testgebied, tevens houdt hij in de testperiode een winterslaap.'

Vervolg?

Inmiddels is de test afgerond; de proefopstelling is afgebroken en Herman van Dijk en Merlijn de Wit werken hard aan het afronden van hun rapportage. 'De test is geslaagd als de laserbarrière ervoor zorgt dat de verplichte route via de sluis nog duidelijker wordt voor de schipper op zijn route. Schippers zijn gevraagd hun ervaringen tijdens de test met ons te delen. Al hun reacties zijn we nu aan het verwerken.' Ook is onderzoek gedaan naar het gedrag van de aanwezige dieren in de uiterwaarden, waaronder een kudde Galway runderen.

Op basis van alle verzamelde informatie kan worden bepaald of en hoe lasers de veiligheid op het water kunnen vergroten. Lasertechniek zou mogelijk in de toekomst ook op andere vaarwegen of bij vaargeulen in bijvoorbeeld een meer uitkomst kunnen bieden. Van Dijk: 'Bedenk maar een slimme toepassing! De maximale afstand waarover je zo'n laserstraal kunt projecteren hangt af van hoe krachtig de laser (wattage) is en aan de weersomstandigheden. In Lith hebben we een 10 watts laser gebruikt. Maar er zijn lasers die kilometers ver kunnen schijnen. We hopen eind april onze opdrachtgevers te kunnen informeren over de resultaten.'



Veilig varen - werkgroep Veiligheid

Doelstelling

Het bestuur wil meer aandacht voor veilig en prettig varen en 'oude en nieuwe gewoonten' (her)introduceren en ook aandacht vragen voor signalen van zowel schippers als opstappers over emotionele veiligheid. De Werkgroep Veiligheid (WV) heeft nu een plan opgesteld om voornoemde problemen gefaseerd aan te pakken. We gaan alle bestaande en nieuwe documentatie updaten en beschikbaar stellen. Met toestemming van de schipper zullen we schepen bezoeken en een oordeel uitbrengen met betrekking tot de veiligheid van dat schip. We zullen workshops en lezingen organiseren met betrekking tot veiligheid aan boord en zeewaardigheid, net als cursussen en training zoals 'Get Wet', EHBO en BHV. We zullen gevraagd en ongevraagd advies uitbrengen aan de commissies en het bestuur en communiceren via activiteiten, de ALV en sociale media. De plannen en beleid worden uiteraard afgestemd met het bestuur.

Aanpak

De volgende voorstellen van het bestuur hebben wij overgenomen. Met name voor lange tochten zal de PZV weer het steekproefsgewijs checken van de staat van onderhoud en compleetheit van onze schepen herinvoeren. Het bestuur zal meer aandacht geven aan de introductie en begeleiding van nieuwe leden, zowel schippers als opstappers, door bijvoorbeeld checklijsten, self-assessment en kennisoverdracht. De WV zal met regelmaat informatie uitwisselen door middel van webinars en/of workshops waarbij gemakkelijk toegankelijk, met eenvoudige voorbeelden, de bewustwording over dit onderwerp wordt verhoogd. Het bestuur zal meer en repeterende aandacht vragen voor geschreven en ongeschreven regels voor schippers en opstappers gericht op gedrag, communicatie en omgangsvormen aan boord.

Verenigingsactiviteit



Oscar Binder

5500 zeemijl op de Stille Oceaan

Op verzoek van de redactie, die de Karma (van Staal), een 14,95m Ketch langkieler, deze winter met veel interesse (en een beetje afgunst) heeft gevolgd, hier alvast een voorproefje van onze PZV-opstapper Oscar over Karma's nieuwe avonturen - die hopelijk snel in boekvorm verschijnen.

Eind november komt ik aan in Whangarei, Nieuw Zeeland. Werner Toonk, de schipper haalt me bij de bushalte op en met de dinghy varen we naar de haven 2 kilometer verderop. Daar is Mitchel Bray uit Australië aan de boot aan het sleutelen. Karma is nog één grote werkplaats en de klussenlijst past nog niet op 2 A4-tjes. Dat kun je zo hebben als een boot vanwege Covid bijna 4 jaar vooral heeft stilgelegd.

Met zijn drieën staan we aan het begin van een enorme zeiltrip. Een tocht van ongeveer 55 keer de afstand Scheveningen – Lowestoft van Nieuw Zeeland naar Puerto Montt in Chili. De kortste route naar Chili is dan een grootcirkel naar het zuiden, die je al snel in de Roaring Foursies brengt: een gebied berucht om zijn sterke winden en hoge golven. Je bent tijdens deze tocht vaak ver van land af. Het dichtstbijzijnde land of haven is voor een groot gedeelte zelfs meer dan 1000 zeemijl weg. De testtocht zal Karma en ons naar Tauranga moeten brengen om daar uit te klaren.

Vertrek

Maar al bij het aftanken aan het eind van de rivier gaat het mis. De stang die de hydraulische cilinder en het roer verbindt breekt af. En het blijkt dat de servicemonteur, een professional mag je toch verwachten, het oliefilter en dieselfilter verwisseld heeft bij de beurt, waardoor de motor afslaat. Er is een flinke lekkage en de motorruimte moet helemaal gereinigd worden... Tja... We hebben dus meteen een flinke vertraging in Marsden Cove Marina op nog geen 10 mijl van de vertrekhaven. Uiteindelijk kan Karma in 35 uur naar Tauranga varen om daar op 8 december uit te klaren.

Pittig

De eerste twee weken op de oceaan zijn meteen pittig. Windkracht 4 tot 8 en de golven bouwen zich snel op tot meer dan 8 meter hoog. 'Welkom in de Roaring Foursies.' We zijn vooral bezig met zo veel mogelijk te rusten, zodat we tijdens onze eigen wacht fit zijn. En dat is best lastig als de boot conti-

nue enorm stuitert en schommelt. Alles wat je dan doet kost kracht en energie of het nu eten, plassen, je aankleden, zelfs zitten of iets anders is.

Tip 1

Als je wilt slapen leg zachte dingen op het laagste punt in je bunk waar je wil slapen. Je stuitert soms wel iets omhoog, maar je landt dan zacht en als je je helemaal overgeeft en heel moe bent, val je vanzelf in slaap totdat je wakker gaat voor de volgende vermoeiende wacht.

Tip 2

Let op elkaar en zorg voor elkaar. Heeft een ander het dat moment zwaar, bespreek het met elkaar en verwen hem door een kwartiertje of zelfs half uurtje eerder te beginnen als jezelf fit bent of laat hem nog 10 minuten langer liggen. Dat is erg goed voor de stemming aan boord. Zo passen we vanwege de tijdszones regelmatig de klok aan en dan heeft iemand een uur kortere wacht. Die mazzel gaat stevast naar het bemanningslid dat het op dat moment het hardste nodig heeft. Dat wordt dan 'unaniem' besloten door de andere twee en tegenspraak wordt daarbij niet geduld!

Noodsignaal?

Tijdens het zeilen komen er af en toe flinke golven over dek of achterin in de kuip. Zo krijgt schipper Werner ook weer eens een flinke golf over zich heen, waardoor zelfs zijn reddingsvest zichzelf opblaast. Dat heeft een PLB (Personal Locator Beacon) in plaats van een MOB. Het verschil is dat de MOB slechts een lokaal signaal geeft op de AIS en een DSC op de

marifoon, een PLB geeft bovendien nog een signaal af aan een satelliet en werkt in feite dus als een EPIRB. De PLB is losgekomen van zijn vest en zat er dus niet op een juiste wijze aan vast (een leermomentje...).

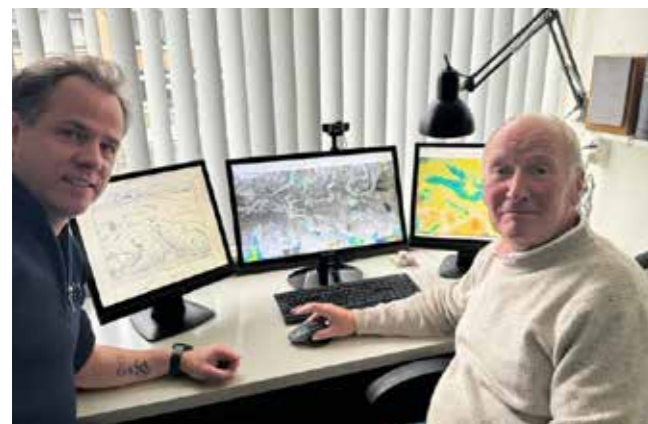
'Are you okay?'

Als het zeewater eenmaal is weggelopen uit de kuip wordt de PLB, die in de kuip onderwater heeft gelegen, na een paar minuten uitgezet. We overleggen nog of we nu iets moeten doen, maar omdat het signaal maar even heeft aangestaan, denken we dat dit geen probleem zal geven. Maar, een uur of zes later horen we op de marifoon: 'Sailing Yacht Karma, Sailing Yacht Karma. This is New Zealand Rescue. Are you okay?' Eerst denken we nog dat het een boot is, maar het is een vliegtuig van de reddingsdienst dat ongeveer 1000 NM naar ons gevlogen is om boven Karma een kijkje te komen nemen.

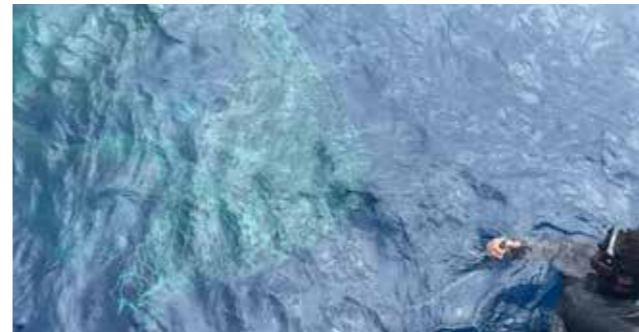
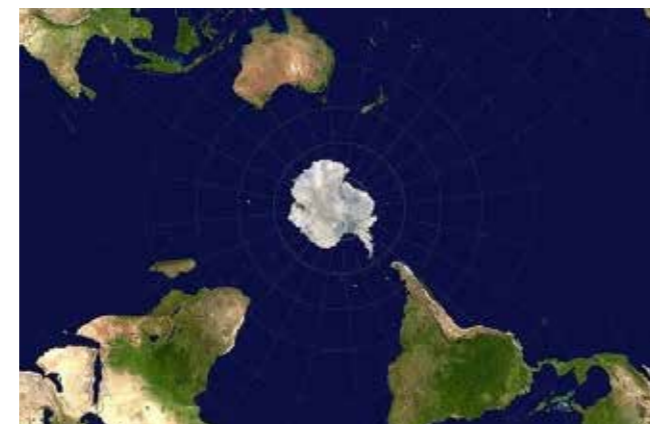
Bereikbaar

Het signaal is via de satelliet in Nederland terecht gekomen. De reddingautoriteit heeft nog geprobeerd om ons te bereiken. De Starlink staat op dat moment echter uit en ook de Iridium satelliettelefoon staat op stil... Onze naasten plus New Zealand Rescue worden dus geïnformeerd dat er een noodsignaal is uitgezonden en dat Karma niet bereikbaar is. Het goede nieuws is dat het EPIRB signaal erg goed werkt, zelfs op een van de meest afgelegen plekken op aarde. Maar de ingelichte familie is wel erg geschrokken en is een paar uur erg bezorgd geweest.

Klaar voor vertrek



Point Nemo



Karma in het net

Tip 3

Zet je Iridium telefoon nooit op stil! En Starlink – best betaalbaar – kun je ook altijd aan laten staan. Je bent dan altijd bereikbaar gewoon per Whatsapp of zo en dat had New Zealand Rescue erg fijn gevonden. En nee, je hoeft niet de kosten van hun vlucht te betalen. De reddingsactie wordt betaald door sponsors – zoals velen, waaronder ook Werner en Oscar, de KNRM jaarlijks ondersteunen – en door de overheid.

Tip 4

Mocht je signaal toch per ongeluk afgaan: bel zelf even met de Nederlandse reddingautoriteit dat je okay bent.

Trager

Oscar heeft al een aantal maal gemerkt dat Karma iets minder hard zeilt. Als later de motor gestart wordt en snel afslaat, willen we met een camera op een stok gaan kijken wat er in de schroefas kan zitten. Dat is echter niet nodig, want van voor naar achter drijft rond de hele boot een enorm visnet (foto). Het verwijderen van dat net is lastig en niet ongevaarlijk. Je moet het water in en je hoofd moet dan niet tegen de stuitende stalen boot aankomen. Mitchel is er gelukkig vrij goed in. Na anderhalf uur is het grootste deel van het net rondom de boot verwijderd. We besluiten om te wachten tot een periode met minder golven om het laatste stuk net uit de schroef te krijgen.

Tip 5

Gebruik een uitgebreid logboek en vul dat na elke wacht in. Schrijf er de positie, koersen, snelheden, omstandigheden, situatie in de bilgeruimtes en alle andere bijzonderheden in op. Je ontdekt vaak eerder wat er veranderd is en kan soms eerder problemen ontdekken, analyseren en oplossen. Tijdens deze tocht had Karma dan niet een aantal dagen onwetend met een groot net onder zich gevaren. Dat kan namelijk best gevaarlijk zijn, bijvoorbeeld als een boot onverwacht met veel wind iets gaat duiken en misschien zelfs uit het roer loopt zoals sommige raceboten dat ook wel doen.

Leeg

Op 13 januari passeert Karma op 7,6 mijl het enige vrachtschip dat we aan de horizon zien, behalve de enkele schepen op de eerste twee dagen na vertrek en de laatste dag voor aankomst. In 40 dagen hebben we dus alleen in de verte en



Kerst en oud en nieuw

op de AIS de Sky Dragon gezien, die onderweg is om hout te halen in Nieuw Zeeland. We zijn dan een paar honderd mijl verwijderd van Point Nemo. Dat is het punt op aarde dat het verste verwijderd is van land: meer dan 1600 mijl naar alle kanten. Zo groot en zo leeg is dus de zuidelijke Stille Oceaan, bizar gewoon.

We beseffen heel goed dat we hier vooral op onszelf en elkaar zijn aangewezen. De enige hulp die je kan krijgen, als je een probleem zoals lekkage of brand niet zelf kunt oplossen, moet dan van dergelijke zeldzame schepen komen. Ik post daarover op die dag op Facebook. Een maand later gebeurt dat precies zo, op slechts enkele honderden mijlen van die positie. De Canadese solozeiler Macbrien moet Sec Hayai verlaten na een aanvaring met een drijvend object en overstappen op een Japans vrachtschip. Deze class 40 zeilboot waarmee Frans Budel en Ysbrand Endt successen hebben gehad, is daar zinkend achter gelaten. Een dergelijk noodlot is Karma en ons gelukkig bespaard gebleven.

Creatief met Tonijn en rum

Onderweg vangen we vijf flinke tonijnen en een Brama Brama. Hiervoor heeft Karma een zogenaamde 'Tuna Retriever' achterop. Tenminste, als de koelkast leeg is en het niet te hard waait. Het is een flinke molen met dikke vislijn waarmee kunstvisjes met een flinke haak achter de boot aan worden gesleept. Het is iedere keer een feestje als de molen uitloopt. We verminderen vaart en we veranderen enthousiast in een groep wilde vissers - en meestal in een visverwerkende fabriek die de koelkast voor een paar dagen gaat vullen. De naar schatting totaal 35 kg tonijn is verwerkt tot shashimi, ceviche, tonijn steaks, tonijn curry, 'Kentucky' Fried Tuna, tonijn lasagna, spaghetti a la tuna, tonijn stamp, Pilaf tonijn, tonijnsalade, tonijn risotto, tonijn saté en nog een paar creatieve oplossingen met tonijn. Meer dan de helft van de dagen eten we 's avonds en vaak ook nog 's middags of zelfs 's ochtends tonijn.

De eerste twee tonijnen verdoven we met rum in hun kieuwen, zodat we deze levende wezens humaan, veilig en met respect kunnen klaarmaken voor consumptie. Voor de hele tocht hebben we echter een beperkte hoeveelheid alcohol aan boord, namelijk een fles champagne voor nieuwjaar en twee flessen wijn voor 1e kerstdag en de avond voor aankomst midden januari. Na het hiermee verdoven van de eerste twee tonijnen wordt echter besloten om de overgebleven anderhalve



Roaring Foursies

fles rum zelf te nuttigen. Op het internet hebben we namelijk gevonden dat verdoven met azijn ook goed zou gaan. En dat hebben we voldoende aan boord. Het werkt ietsje langzamer, maar gaat inderdaad prima. De rum is verder gebruikt voor de innerlijke mens tijdens rustige happy hours.

Welkom in Patagonië

Wij, op de Karma, zijn tijdens de tocht erg dankbaar voor de meteo analyses en dagelijkse koersadviezen van onze walnavigator Ruud Kattenberg en zijn vrouw Sonja. Dit heeft ervoor gezorgd dat we vrijwel altijd voorbereid waren op de omstandigheden. We verleggen regelmatig de koers om het zwaarste

weer te omzeilen. Dat werkt erg goed. Uiteindelijk heeft Karma niet meer wind gehad dan enkele vlagen van boven de 45 knopen en golven van maximaal 10-12 meter hoog. En dat is voor de Roaring Foursies best rustig nog.

Op 22 januari, na 43 of 44 dagen, gerekend vanaf Tauranga arriveert Karma uiteindelijk in het prachtige Chili. Over het aantal dagen kun je namelijk twisten als je door de datumgrens zeilt. Na een paar uurtjes ankeren vaart Karma verder met een flinke stroom mee richting Puerto Montt. Voor de boot zwemmen behalve dolfijnen ook af en toe pinguïns, die de zeilers welkom heten in de wateren van Patagonië met zijn prachtige besneeuwde bergtoppen aan de horizon.

Land in zicht



Er zijn nog vele andere mooie en spannende dingen gebeurd tijdens dit zeilavontuur. Je kunt er meer over lezen in deel 2 van Karma van Staal van Werner Toonk dat pas over enkele maanden verschijnt. Je kunt nu al de blogs lezen en een van de vele one-minute-video's bekijken op www.karmavanstaal.nl.

Mocht je een lange zeiltocht gaan maken neem gerust contact op met mij. Ik heb inmiddels meer dan 6 tochten van 1000 NM of langer gemaakt en ben voornemens om de komende jaren nog veel mooie tochten te gaan maken.



IM Peter van den Wijngaart

Op 30 januari 2024 overleed Peter van den Wijngaart.

Als ik aan Peter denk dan denk ik ook aan onze eerste echte ontmoeting. Dit is alweer lang geleden op een PZV-activiteit op het IJsselmeer. Er werd gezeild op een platbodem en Peter zat samen met Joep Vermeulen op een bankje te genieten. De tjalk zeilde en er was een groep PZV'ers fanatiek bezig

met de boot. Peter en Joep niet, zij genoten zichtbaar van alle drukte om hen heen. Ik ging naast hen zitten en ik had vreselijk veel lol met hun commentaar op het hele gebeuren. Een soort Statler en Waldorf, met een grote grijns op hun gezichten.

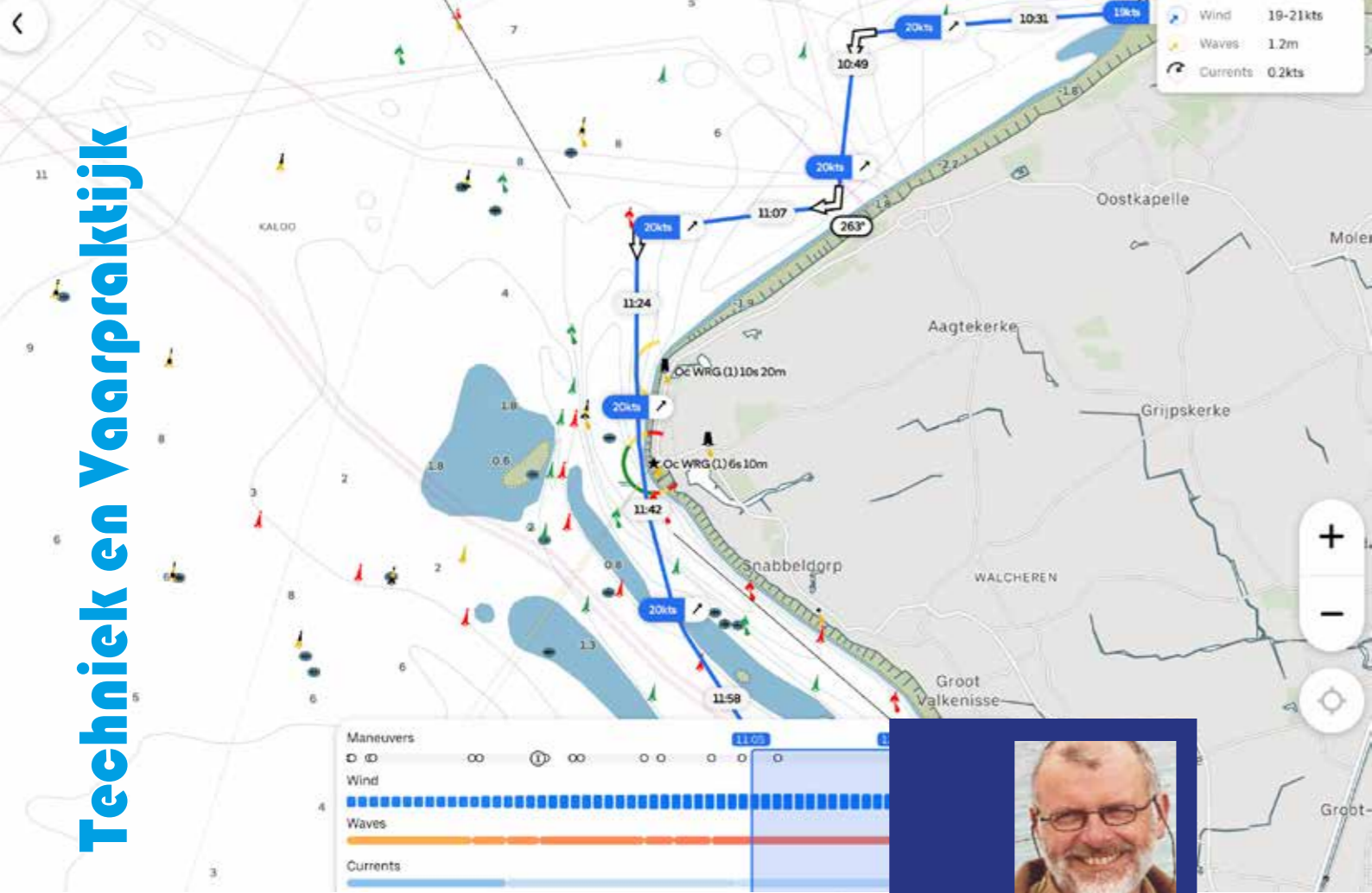
Met Peter heb ik samen twee keer op dezelfde boot de Ramsgatetocht gezeild. Op één van deze tochten kwam hij met een groot pak Engelse ponden aan boord. Die had hij tijdens zijn verhuizing in zijn oude woning gevonden. Hij vermoedde dat deze ponden niet meer geldig waren. Eerst probeerde hij ze uit te geven in een winkel in Lowestoft, maar deze ponden waren zo oud dat de winkel ze niet accepteerde dus naar een bank. Ook hier ving hij bot. De Engelse bank verwees hem naar de Nederlandse Bank in Amsterdam! Daar kon hij ze gewoon inwisselen. Peter verbaasde zich later er over hoeveel geld hij er nog voor kreeg. De laatste Ramsgatetocht die wij samen maakten was met de Maenkind van Jan Otten. Toen bleek dat er iets mis was: hij had niet zijn bekende vrolijkheid en optimisme, maar iets ongrijpbaars. Er was iets in hem veranderd. Tijdens deze tocht vertelde hij dat hij onderzocht was op Alzheimer. Toen de uitslag later kwam bleek dat hij inderdaad deze ziekte had. Ondanks zijn ziekte bleef hij nog jaren meezeilen, zelfs met de Ramsgate. Als uitermate prettig gezelschap bleef hij waarde toevoegen aan boord en in de groep.

Tijdens zijn reizen vertelde hij regelmatig over zijn brillenwinkel in de duurste winkelstraat van Amsterdam. Hij vertelde met pret in zijn ogen, dat de ingang van de winkel in een steegje was. Nooit noemde hij namen, maar vertelde met veel plezier over zijn klanten. Hij sprak vaak over zijn vrouw die hij nog steeds erg miste.

Peter genoot van het zeilen en de kameraadschap op de boot tijdens zijn tochten met de PZV. Met veel plezier heb ik de hut met hem gedeeld. En vaak moesten wij elkaar overtuigen dat het tijd was om stil te zijn en te gaan slapen. Ik zal zijn positiviteit, humor en plezier in het leven missen.

Truus de Wijs





Maneuvers

Wind

Waves

Currents

Arend Jan Klinkhamer

Navigeren met een Orca

Elektronisch navigeren doen we meestal met een plotter, maar daar heb ik altijd wat reserve tegen gehad. Ze zijn duur, je kunt er maar een ding mee en je kunt ze meestal alleen gebruiken waar ze zitten vastgeschroefd. Ook heb ik er een hekel aan dat veel plotters alleen goed werken met het eigen merk en te vaak een knooppunt worden van allerlei functies. Als je niet oppast ben je, als je plotter uitvalt, ook een rijtje andere functies kwijt. Ik wil wel een beetje redundantie hebben. Ik heb tot nu een groot formaat iPad gebruikt met Imray software en kaarten van Hydrografie en de Franse SHOM, maar aan die app werd niet hard gewerkt.

Een Orca in je kaartentafel

Vorig jaar heb ik een app gebruikt van Orca, een Noors clubje ontwikkelaars die heel actief bezig zijn. Je kunt de app met basisfuncties gratis gebruiken en dat beviel me zo goed dat ik er nu het kastje bij heb gekocht dat de functies uitbreidt. Het is een kastje zonder knoppen, je kunt het wegstoppen achter de kaartentafel, als hij maar GPS-satellieten kan zien. Ik kan via NMEA 2000 alle instrumenten koppelen en ze met AIS via Wifi op de iPad zetten. Met een mobiele internetverbinding kun je AIS ook van MarineTraffic in de kaart zetten, je hebt dus een backup in kustwateren.



Foto boven: Schermbeeld ingezoomd. De 'veilige' diepte was ingesteld op de 2 meter dieptelijn. De route loopt daar strak langs. Alleen de aangegeven stroomsterktes rechtsboven zijn veel te laag, er loopt op het aangegeven tijdstip 2,2 knopen stroom....

foto: getorca.com

Universeel

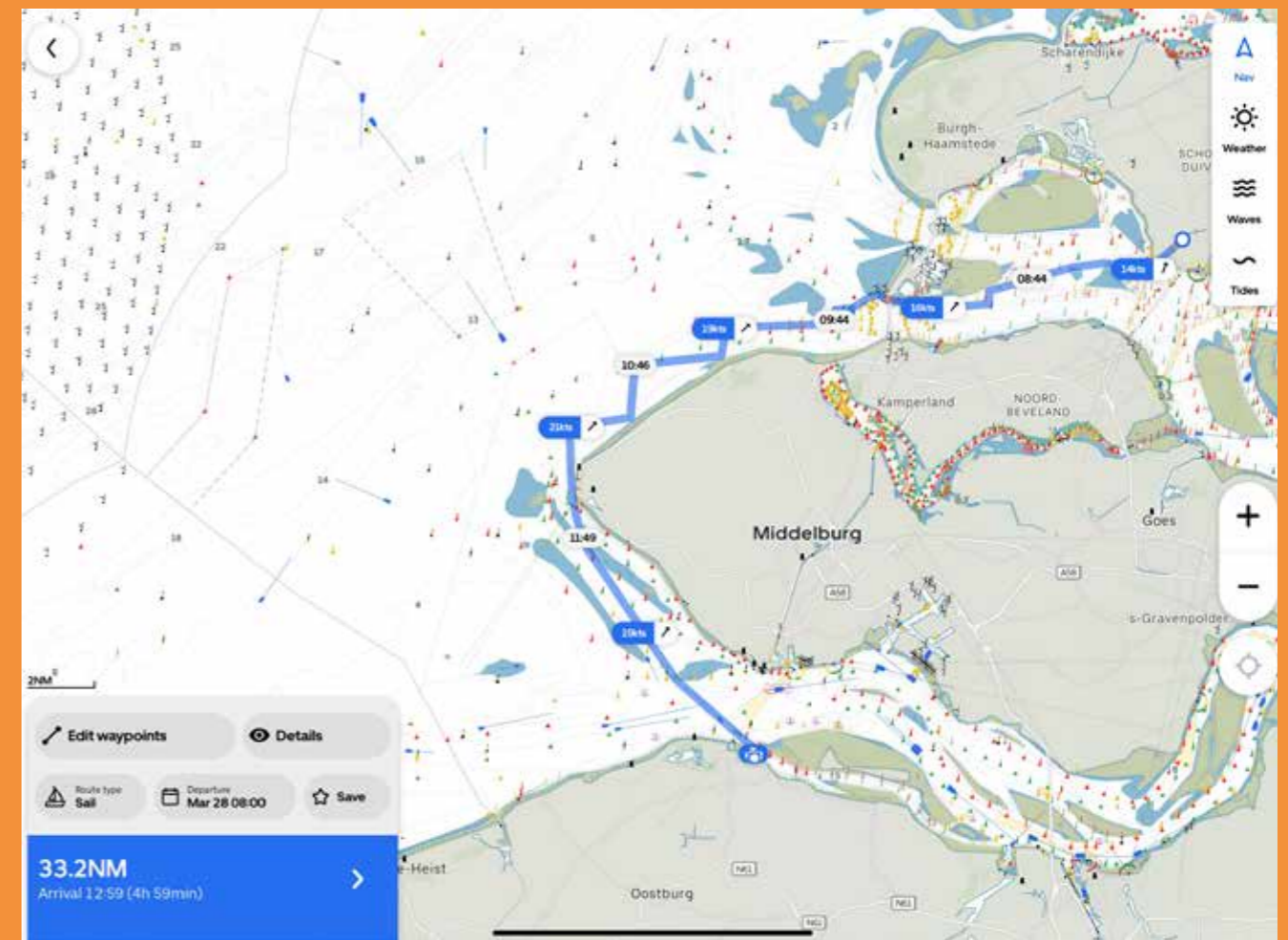
Een voordeel is ook dat het kastje praat met stuurautomaten van diverse fabrikanten; niet dat ik dat laatste veel gebruik, maar het concept van universaliteit bevalt me. Ze hebben ook routing, maar de nauwkeurigheid is nog even afwachten. Met internetbereik kun je het weer en de weerradar ophalen en ook een luchtfoto onder je zeekaart leggen. De zeekaart is te downloaden voor gebruik zonder mobiel bereik. Ook handig: op land zie je OpenStreetMap. Op de website, getorca.com, vind je ook de andere functionaliteiten.

Mobiel

Veel van deze zaken zitten ook in gangbare plotters, maar de merkonafhankelijkheid, het hebben van een mobiele tablet

plus de kaarten gaven voor mij de doorslag. Je krijgt voor een abonnement van iets minder dan 100 Euro per jaar alle kaarten waar ze een licentie voor hebben. Dat is onder andere heel West-Europa met veel binnenwateren, zonder Turkije en Albanië. Ik kan alleen niet zien tot wanneer de kaarten zijn bijgewerkt; ze claimen tenminste eens per maand de kaarten te updaten.

Ik heb geen belangen in Orca, maar ben wel erg enthousiast. Ik gebruik een iPad Pro, maar Orca levert een Androidscherm dat ook als tablet is te gebruiken en goed leesbaar is in de zon. Ik probeer het deze zomer uit met het kastje; om te beginnen met alleen de iPad een weekje opstappen in Schotland. Vraag nog maar eens hoe het is bevallen.



Kaartbeeld van een iPad met een tochtplanning van Zierikzee naar Breskens met ZW-wind. Zowel detail als overzicht zijn op deze schaal zichtbaar. Wind en golven worden voor de geplande vertrektijd voor het verloop van de tocht meegenomen.

Even voorstellen...

Hubert Evers

Ik kan me nog goed herinneren hoe ik als jong menneke op zeilkamp ging bij Neptunus. Het hoogtepunt voor mij was elk jaar de afsluitende race, die ik natuurlijk nooit van mijn oudere broer kon winnen. Behalve die ene keer bij heel zwakke wind, toen het lichaamsgewicht een grote rol begon te spelen.



Hubert Evers

Later ruilde ik de optimist in voor de Dufour van mijn ouders en in plaats van zeilwedstrijden gingen we op het gemakje vanuit onze haven in Hellevoetsluis op dagtochtjes. Het ruime sop koken we vooral in de zomer als we richting de Waddeneilanden, Frankrijk, Engeland of de Belgische kust gingen. Hier is de liefde voor het zeezeilen ontstaan.

Momenteel zeilen mijn ouders in Bretagne en ben ik opzoek gegaan naar plekken als opstapper. Het hoogtepunt hiervan volgde afgelopen december met een overtocht van Gran Canaria naar Sint-Maarten. 29 geweldige dagen op de oceaan! Die rust die je hier vindt kan je met weinig vergelijken, al helemaal aangezien onze Britse kapitein erg old school was. De enige afleiding aan

boord waren het vangen van je avondeten, lezen van boeken, tellen van vallende sterren en navigeren met de sextant. Heerlijk!

De droom is om deze tocht ook ooit met een eigen schip te volbrengen maar tot die tijd lijkt het me superleuk om vaker als opstapper mee te gaan en meer te leren. Dagtochten in de buurt, een lang weekend naar Engeland of een lange tocht, laat het me vooral weten als je wat extra handjes kan gebruiken.

Leuk om nu lid te zijn van de PZV, ik leer iedereen graag beter kennen de komende tijd.

Harmen Hogen Esch

Mijn naam is Harmen Hogen Esch, ben 48 en ik woon samen met vrouw en drie kinderen in het knusse Bakel, het oudste dorp van Brabant. Het plezier in zeilen en watersport heb ik van huis uit meegekregen en dat begon met windsurfen en kitesurfen.



Harmen Hogen Esch

Maar toen ik klaar was met mijn studie kwam er een trailersailer, een kleine Engelse kimkieler die we 'a Quarrel' hebben gedoopt. We hebben hem liefdevol opgeknapt en daarna heerlijk weekendjes gezeild op de Friese meren en het Grevelingen. Maar het water van de thuishaven bij Maasbommel werd toch wel wat krap, het gezin begon uit te breiden en de boot ging weer weg.

Altijd wel blijven surfen en het bloed kruipt waar het niet gaan kan, dus sinds een jaar of tien charteren we zeilboten in Nederland en zonnig Griekenland. Binnenkort zeilen we onze zesde expeditie in Griekenland en daardoor moet ik helaas de inslingertocht voor Ramsgate verstek laten gaan.

Mijn kitesurfplank heeft inmiddels plaats gemaakt voor een Nacra F16 en daarmee zeil ik wedstrijden op de Grevelingen. Met een zeilboot maak je toch makkelijker tochtjes en dat vind ik leuker dan op en neer varen, de Nacra leent zich ook goed voor samen zeilen met een maat wat gezellig is.

Wat betreft mijn verwachtingen bij de PZV? Ik vind het erg leuk dat ik binnenkort mee mag naar Ramsgate, dat wordt mijn eerste grote oversteek.

Met een druk schema van werk en gezin heb ik misschien geen zeeën van tijd, maar ik kijk er naar uit om deel te maken van de club en als iemand een fokkemaat zoekt dan ben ik er graag bij.

De warme ontvangst die ik heb gekregen bij de avonden over navigatie voorspelt alleen maar goeds, dus ik hoop als jong lid een frisse wind van enthousiasme te kunnen laten waaien in de club als vrolijke opstapper.

Nieuwe leden



In memoriam Jan de Vin

Op 8 maart jl. overleed zeilvriend en PZV-icoon Jan de Vin, in de leeftijd van 93 jaar. De oudere jongeren in de PZV kennen hem als de competitieve schipper van de "Joint Venture", een snelle Dufour 39, nog in 2009 gevolgd door 'n Dufour 41. Zijn redenering: Ik koop nog een nieuwe boot, want ik ben de jongste niet meer (80) en dan blijven Tjits en de kinderen straks niet met een oud schip zitten. Het leven liep natuurlijk anders, hij overleefde zijn lieve vrouw en scheepsmaatje twee jaren.

DAF-man bij de PZV

Jan groeide op in Oude Tonge en leerde als kleine jongen van vader en oudere broer zeilen op de boot van de dokter. Hij beleefde wilde avonturen met broer Wim, op diens lekkenhouten visbotter "Duitendief". Toen waren de Zeeuwse wateren nog echte zeegaten en dus bij tijd en wijle levensgevaarlijk!

Na zijn studie fiscaal recht te Rotterdam zag Jan, met heldere kop, kansen in Brabant bij de groeiende "Doornes Auto Fabrieken" (DAF). Maar z'n hart trok naar zee en zeilen, liefst met gezin en vrienden. Na verloop van tijd bleek hem, dat er meer verknippte lieden in Brabant leven, met name bij Philips. Daar was immers de Philips Zeezeil Vereniging opgericht onder welwillend oog van enkele leden van de Raad van Bestuur; de heren Otten en Jeelof met hun boten Witte Raaf en Bierkaai. In 1985 werden de statuten aangepast om ook mensen van buiten Philips toe te laten, onder ballottage vanzelfsprekend. Waaronder Jan, die prompt in het bestuur kwam als Penningmeester: zuunig!

Dagschipper

Jan had 't in 't begin even moeilijk, met al dat nieuwe volk op z'n boot; maar al snel kreeg hij een trouwe groep opstappers, ondanks geruchten over 'onmenselijk' vroeg opstaan. De schippers wens was immers wet en Jan voer graag lange dagtochten. Bij 't eerste daglicht en zo hard mogelijk, hoog aan de wind, een nat schip, zonder buiskap, maar (liever) niet 's nachts.

Jan was altijd tot uitleg bereid tijdens de palavers aan de vooravond van weer een oversteek, met zijn wilde, grijze kuif in de wind, gesticulerend als een dirigent, op een duintop of stoel in 'n kroeg aan deze of gene zijde van het Kanaal. Met

altijd weer argumenten waarom 'vroeg vertrekken en zeilen met licht' de beste optie was. Uitkijk en navigatie, getijdestromingen over banken, dreigende depressies (met dank aan Arend Jan), bruggen & sluisen, shipping lanes, onverlichte boeien in gevaarlijke zeegaten, het was altijd een goed verhaal en meestal kreeg hij 't gelijk aan zijn zijde.

Jan's familieboot

Jan had ooit in Klundert, samen met een vriend, in 'joint venture' een voor die tijd groot jacht (31 ft Dufour) gekocht. Jaren later, inmiddels met 2 zonen, moest er volgens Jan 'n grotere (39 ft) komen en hij kocht - in goede verstandhouding- zijn venture partner uit om er een familieboot van te maken.

De naam bleef, al hield zijn levenspartner Tjits er als het om varen ging heel eigen opvattingen op na. Zij schreef hierover desgevraagd over in Zeezeilen nr 2-juni 1994:

'Toen Jan vele jaren geleden 't idee opwierp een boot te kopen was ik tegen. Ik ben een echte landrot, met fijne andere hobby's en zag dat gedoe ieder weekend op het water niet zitten. Helaas, de stemming thuis was 3 tegen 1, dus de boot kwam toch. Dan kun je kiezen, thuisblijven of mee varen en er 't beste van maken; ik koos voor het laatste. Ik moet zeggen, dat een boot de manier is om zo lang mogelijk je familie bijeen te houden. Althans, voorzover de jeugd aan boord van tijd tot tijd dan wel uitdagingen geboden wordt in de vorm van ontberingen, spannende bestemmingen e.d. Daar zorgde Jan dan voor!

Zeilster ben ik nooit geworden, hoefde ook niet, met minstens 3 grote kerels, bovendien werd ik nooit zeeziek en kon altijd iets drink-/eetbaars opdiepen tijdens barre tochten voor zieke mannen. De Joint Venture is voor ons een ideaal compromis, tussen kick van vader en comfort van moeder. Ze heeft ons bijzonder veel plezier en een groot aantal goede vrienden opgeleverd. Ik vind haar mooi, snel en elegant, nooit te beroerd om zich zo vol bier te laten stouwen, dat haar waterlijn soms tot bedenkelijke waarden zakt. Met de opstappers nog genoeg ruimte voor enige privacy en ik ben niet zodanig geëmancipeerd, dat ik moeite heb een stel mannen al het werk te laten doen en zelf een heerlijk boek te lezen. Ik geniet van de vrijheid, maar na een maand moet ik er af, weer terug naar mijn eigen waarden.

Jan en Tjits zijn nu hopelijk weer getweeën, delend in hun eigen waarden.

Frans Jansen





foto: PXhere



Geert van der Putten

Theoretische Kust Navigatie (TKN) bij de PZV

Tijdens het afgelopen winterseizoen hebben Jacqueline van Amstel en Wim Braun in drie avonden de beginselen van de Theoretisch Kust Navigatie (TKN) uitgelegd. Een workshop voor de veelzijdige zeiler.

Gedegen vaarplan

Door het wegvallen van de landelijke TKN-cursus is er een kennisachterstand ontstaan op het gebied van de theoretische kustnavigatie. Daarnaast lijkt de basisvaardigheid 'overbodig' te zijn geworden door de opkomst van de elektronische navigatie hulpmiddelen zoals een plotter, AIS en GPS. Op de vraag wat te doen als de elektriciteit uitvalt blijft het stil, want hoe gaat het ook alweer ... die handmatige berekeningen die soms wat tijd kosten, maar je daarentegen wel aanzetten tot een gedegen tochtvoorbereiding, laten 'voordenken' in de plaats van 'nadenken' en juist plezier bezorgen omdat de zeiltocht dan begint met het maken van een vaarplan, met je neus op de kaart, passer, kaartplotter en potlood in de hand.

Aan de hand van een heldere opbouw gaven Jacqueline en Wim met hun enthousiasme en deskundigheid aan een 20-tal fanatieke zeezeilers uitleg over onderwerpen als positiebepaling, koers en getij - afgewisseld met enkele oefeningen. De oefenstof met de uitleg van de oefeningen werd vervolgens de volgende dag door Jacqueline gedeeld zodat de deelnemers thuis de stof eens door konden nemen of verder konden gaan met waar ze gebleven waren.

Verkeersregels

De eerste avond legden Wim en Jacqueline uit 'hoe naar een zeekaart te kijken'. De deelnemers werden met passer,

plotter en potlood op pad gestuurd om de vaardigheid te ontwikkelen hoe een koers uit te zetten, een afstand af te meten, een positie op te meten en te noteren en het karakter van boeien te interpreteren. Ook vroegen ze om bij het afmeten van de te varen afstand, rekening te houden met regelgeving rondom windmolenparken en shipping lanes. Een en ander alvast ter voorbereiding op de aanstaande Ramsgate tocht.

Koersladder

De tweede avond bleken we goed op koers te liggen. We weten nu alles over de verschillen tussen kompaskoers en grondkoers, en welke factoren daarop van invloed zijn. De invloed van deviatie, variatie, drift en stroom op het uitzetten van je grondkoers zijn goed geoefend. Voor de berekening van het verslechteren of verbeteren werd een beroep gedaan op het nauwkeurig opschrijven en berekenen van of de te varen grond-, of kompaskoers. De koersladder is hiervoor een goede geheugensteun. Ook de interpretatie van stroomkaarten kwam aan bod, wat de betekenis is van de getallen die hier vermeld staan

Tijd voor palaver

De laatste avond draaide om het positie bepalen door middel van peilen, kruispeiling of peiling met verzeiling. Door een optisch punt op de wal te pakken, en die na enige tijd nog eens te peilen, kun je vrij nauwkeurig je positie bepalen.

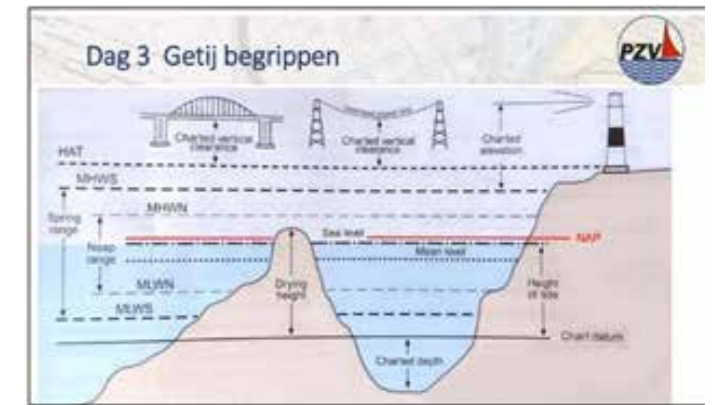


Ook lichtten Wim en Jacqueline de bekende boord tijden toe: NST, NZT, BST, UTC. Belangrijk om de juiste referentie te kiezen voor het berekenen van waterstanden in Dover, Hoek van Holland of Den Helder.

Hoe getijden tot stand komen werd uitgelegd om dan te stoeien met hoog- en laagwaterstanden, springtij en doortij. Met de 1/12 regel kun je de waterstand op enig moment tussen hoog en laagwater goed inschatten. De totale rijzing tussen hoog- en laagwaterstand loopt namelijk niet lineair, maar is over 6 uur verdeeld ongeveer 1/12 - 2/12 - 3/12 - 3/12 - 2/12 - 1/12. Met stroming navenant... Als slotoefening werd uitgelegd hoe een tochtplan wordt gemaakt en bij een palaver wordt toegelicht.

Herhalen, herhalen

Deze workshop met alle onderwerpen geeft een goed beeld van wat nodig is om de TKN-vaardigheden onder de knie te krijgen.



Deze kennis is een 'must' voor schippers, navigators, ervaren opstappers en liefhebbers van navigatie in de ruimste zin. Met dit curriculum dat is samengesteld door Jacqueline en Wim heeft de PZV haar kennisbank verrijkt. Zaak is nu om deze kennis te borgen in de vereniging zodat ook anderen dit aan elkaar kunnen uitleggen.

Het zou goed zijn om deze workshop ook voor volgend jaar in het programma op te nemen en ondertussen veel te oefenen aan boord van welk schip dan ook. Je weet immers nooit ... zijn wij hierop voorbereid voor het geval een keer de stroom uitvalt aan boord? Dat is moeilijk te voorspellen, de belangrijkste reden om deze kustnavigatie vaardigheden toe te passen, is omdat het gewoon leuk is om het tochtplan met elkaar voor te bereiden en te ervaren dat de ETA ook nog uitkomt ook, onder het motto van 'I love it when a plan comes together'.

KAARTPOSITIE opmeten en notatie

Kaartrand weergave

- 1 graad is 60 minuten. 1 minuut is verdeeld in 10 tienden.
- 1 minuut (op de evenaar): 1 zeemijl = 1,852 km.
- Op de kaartrand staan zwart-wit geblokte randen met graden / minuten en tienden van minuten. *Let op schaal!*

Met passer de positie in de kaart opmeten:

Pas de afstand af naar dichtstbijzijnde meridiaan en parallel en lees op de staande kaartrand de noorder(zuider)breedte af en op de onder(boven)rand de ooster- of westerlengte.

De positie kan je evt. ook met een lijnaal/koersplotter bepalen (kleinere kaart)

Staande kaartrand

- De mijlen worden door de kaartprojectie op grotere breedte meer uitgerekt weergegeven.
- Pas **zeemijlen (afstanden)** altijd af op de **staande rand** + op dezelfde breedte als waar de te meten afstand zich bevindt.
- Alleen de **minuten die op de staande rand** van de kaart staan komen overeen met 1 Nm (=nautische mijl).
- Bij positie op noordelijk halfrond spreken we, gemeten vanaf de evenaar, van **Noorderbreedte N** of op zuidelijk halfrond **Zuiderbreedte S**

Liggende kaartrand

- Afpassen **Oosterlengte E** of **Westerlengte W** van de positie.

- **Let op: Op de liggende rand meet je GEEN mijlen af**

Notatie van de positie: GRADEN, MINUTEN EN TIENDEN VAN MINUTEN

Voorbeeld notatie (boei IJM): **52° 29,6' N en 003° 52,9' E**

Met **voorlooppunt** om ervoor te zorgen dat er altijd evenveel getallen genoteerd worden en let op het graden- en minuteteken. Aan boord worden die (bijvoorbeeld bij PZV positiemeldingen) gemakshalve vaak weggelaten.

POSITIE MET GPS

Global Positioning System (GPS)

- 32 satellieten, 3 reserve
- Omlooptijd is 12 uur in 6 banen
- Afstand > 20.000 km

De GPS gegevens zijn o.a.

- Positie
- Snelheid over de grond (SOG)
- Koers over de grond (COG)
- Afstand en koers naar waypoint
- Verwachte aankomsttijd (ETA)



Als je de **BEHOUDEN WARE KOERS (BWK)** verrekent met stroom krijg je de **GRONDKOERS (GK)**

Om kompaskoers om te rekenen naar grondkoers en andersom kunnen we gebruik maken van de **koersladder** om **DEVIATIE, VARIATIE, DRIFT** en **STROMING** te verwerken.

KOERSLADDER

Kompaskoers ⇄ grondkoers

Verbeteren + teken

- **KK (Kompaskoers)**
- + **DEV (Deviatie)**
- **MK (Magnetische Koers)**
- + **VAR (Variatie)**
- **WK (Ware koers)**
- + **Drift (Drifthoek)**

BWK (Behouden Ware koers)

+ STR (Stroomhoek)

GK (Grondkoers)

Grondkoers ⇄ kompaskoers

Verslechteren + teken

- **KK (Kompaskoers)**
- - **DEV (Deviatie)**
- **MK (Magnetische Koers)**
- - **VAR (Variatie)**
- **WK (Ware koers)**
- - **Drift (Drifthoek)**

BWK (Behouden Ware koers)

+ STR (Stroomhoek)

GK (Grondkoers)

Ezelsbruggetje: Komt Die Man Van Werkendam, De Boot Stuurt Goed

In de praktijk weet je de stroomhoek niet. Dat lossen we op door een constructie in de kaart te maken (**STROOMVERKAVELLEN**).

STROOM CONSTRUCTIE

De stroomgegevens bestaan uit een **richting** en **snelheid**. Ook de boot(vaart)gegevens bestaan uit een richting en snelheid. Om deze te verwerken maak je een constructie in de kaart om de van Grondkoers naar Behouden Ware Koers te gaan (en omgekeerd) en je positie te schatten (**GEGIST BESTEK**).

Hiervoor maak je gebruik van vectoren. Een vector kan je weergeven als een pijl met een grootte (lengte) en een richting. **Vectoren kan je in een tekening bij elkaar optellen (van elkaar aftrekken). Dat geeft een resultante.**

De koersladder is nog steeds nodig voor deviatie, variatie en drift.

A. De constructie **Kompaskoers (KK)** naar **Grondkoers (GK)** maken we **TIJDENS HET VAREN** (bepalen **GEGIST BESTEK**)

Werkwijze: De kompaskoers is bekend. Welke afstand en koers heb je over de grond afgelegd?

- ⇨ Bereken d.m.v. de koersladder de behouden ware koers.
- ⇨ Teken vanaf je startpunt de **BWK** in de kaart (richting en gevaren afstand)
- ⇨ Zoek stroomrichting en snelheid op
- ⇨ Teken stroomvector (pijlhoek is de stroomrichting en lengte is stroomsnelheid)
- ⇨ Het einde van de stroomvector is dan je gegiste positie.



Foto's TeamO Marine



Annemieke Stallaert

Backtow reddingsvesten

Vorig voorjaar waren we te gast bij de KNRM in Marken voor de PZV Mens Over Boord oefendag. Tijdens de technische briefing werd vanzelfsprekend ook ingegaan op het belang van persoonlijke reddingsmiddelen, waarop we een enthousiaste aanbeveling kregen om ook eens te kijken naar een nieuwe uitvinding: backtow reddingsvesten van TeamO Marine.

Kantje boord

Op de Hellen voelen we ons redelijk veilig aan dek. Ondanks dat ze snel helt (what's in a name) hebben we een breed dek met goede voetrail. Bovendien hebben we voor onze hond Lotje een relingnet gespannen. Want de beste manier om niet te verdrinken is tenslotte om niet overboord te gaan. Maar ook met relingnet kan het natuurlijk zomaar gebeuren, zoals ik een paar jaar geleden merkte toen ik de gennaker wilde binnenhalen en de slurf vastliep. Aan lijszijde met een sleurende boot doet zo'n net ook niet veel – het was letterlijk kantje boord.

Scenario's

Onze filosofie was altijd dat ALS je overboord gaat, je maar beter los kunt zijn van de boot. De krachten die op je torso komen als je met een knoop of 5 aan je middel door het water wordt gesleurd schijnen niet bevorderlijk te zijn voor je gestel. Zeker bij hogere vaarsnelheden is de schok die dan op je lichaam komt enorm. En reddingsvesten zijn tenslotte zelfkerend, en voorzien van een sprayhood die je voor de ergste golfslag behoedt. Daar kun je het wel even in uithouden... En dat zal wel moeten ook, want eer je in zware zee je boot gekeerd hebt en weer bij de drenkeling aan bent gekomen... Voor de zekerheid hebben we daarom wel een Personal Locator Beacon (PLB) in onze reddingsvesten gestopt.

Maar goed, dan komt het binnenhalen. Tijdens de oefendag met de KNRM bleek al wel weer hoe moeilijk en hoe zwaar het is om iemand aan boord te krijgen, zeker als je geen zwemplateau hebt of een reddingsnet – dat alleen gaat werken met voltallige bemanning om te helpen. Laat staan als de drenkeling bewusteloos is en los drijft van de boot. Hoe krijg je dan überhaupt een reddingslijn bevestigd? Tja, dat pleit dan weer voor aanlijnen en bij de boot blijven.



Sleuren

Wat ons dan toch nog laat twijfelen om een lifeline te dragen zijn de gruwelverhalen over meegesleept worden aan een varend schip. Bij bijna alle reddingsvesten zit de bevestiging van de lifeline aan de voorzijde. De zelfkerende luchtkamers, die het hoofd van een drenkeling naar boven moeten houden, verliezen hun functie echter als de drenkeling wordt gesleept vanaf de buik. Door de sleepsnelheid worden de benen naar achter gedwongen en door de langskomende golven wordt het hoofd onderwater gedrukt. Zeker in combinatie met een automatische sprayhood, die dan als een plastic vel tegen het gezicht aan wordt gedrukt, wordt ademen dan haast onmogelijk. Er zijn helaas genoeg verhalen over ervaren zeilers die – met hun hoofd voorover in de golven – verdronken voor ze binnen konden worden gehaald.

Innovatie

In 2011 was één zo'n incident (het overlijden van wedstrijdzeiler Christopher Reddish tijdens de Morgans Cup, een kwalificatierace voor de Fastnet) aanleiding voor de Engelse student Oscar Mead om op zoek te gaan naar een andere manier van slepen. Mead kwam uit een actieve zeilersfamilie en had zelf ook al de nodige ervaring, onder andere door op zijn 18e als jongste persoon ooit de OSTAR (single handed race van Plymouth naar Newport, Rhode Island) uit te zeilen. Na vier jaar grondig testen, inclusief meerdere persoonlijke duiken vanaf vaartuigen in ijskoud water, was hij klaar om octrooi aan te vragen voor zijn nieuwe BackTow-technologie.

Verplaatsend aangrijpingspunt

De lus voor bevestiging van de lifeline zit net als bij andere reddingsvesten voorop en is dus goed bereikbaar, maar als iemand onverhoopt overboord gaat schiet het aangrijpingspunt van de lus annex hijsstrop met ruk aan een trekkoord los van de buik en komt achter op de schouders te zitten. De hijsstrop trekt vervolgens de drenkeling ruggelings en met het hoofd boven water voort. De drenkeling komt in zithouding en blijft boven water zolang hij of zij naast de boot wordt voortgesleept. Zo blijven de luchtwegen vrij en is de drenkeling in staat te communiceren. Het BackTow lifejacket geeft intussen de bemanning de tijd om de boot te stoppen, de redding voor te bereiden en de drenkeling zonder verwonding uit het water te krijgen.

De hijsstrop aan het reddingsvest vormt bovendien één geheel (zonder schakels) met het harnas en de beenbanden, en is sterk genoeg om de drenkeling relatief comfortabel en in zithouding uit het water te halen met bijvoorbeeld de grootzeilval.

Met een filmpje is de werking het best te zien, bijv. <https://youtu.be/KSC8EasVhfg>

ISO normering

Innovaties zijn altijd moeilijk om op de markt te brengen en het TeamO Backtow lifejacket was geen uitzondering. Zo was bij het prototype de lus waaraan de lifeline wordt bevestigd zo geconstrueerd dat het aangrijpingspunt automatisch verplaatst bij een val of snok aan de lifeline. De testinstanties hadden daar bezwaar tegen omdat je lifeline, bijvoorbeeld bij

een slingerbeweging aan dek ook als houvast moet dienen. In de uiteindelijke versie verplaatst het aangrijpingspunt pas nadat de drenkeling het handmatig ontgrendelt met een release lus aan de voorzijde.

Dit betekent dat iemand die al bewusteloos is voor hij het water raakt geen extra nut heeft van de Backtow; in dat geval is het een 'gewoon' reddingsvest dat (conform de ISO normen) beschikt over een automatisch SOLAS-veiligheidslicht, fluit, gezichtsscherm (sprayhood) en hijsstrop. En is de drenkeling wel bij bewustzijn, dan zijn de vrijheid om adem te halen, de comfortabeler houding en de dubbelfunctie als hijs-harnas serieuze pluspunten ten opzichte van andere top-segment vesten.

Familiebedrijf

In 2016 waren alle tests volgens de ISO normen doorlopen, waren de patenten geregistreerd en kon het reddingsvest met Backtow-principe worden gelanceerd.

Samen met zijn zus Lauren had Oscar inmiddels TeamO Marine opgericht. De twintigers startten een crowdfundingactie waarmee ze £270,000 ophaalden om de productie van de grond te krijgen. Aanvankelijk in Azië maar sinds 2018 in hun eigen fabriek bij Southampton. Het innovatieve concept trok gelijk veel media-aandacht, niet alleen vanwege de techniek maar ook door TeamO's positionering als pioniers. Zo leverde TeamO de custom-made reddingsvesten voor het Maiden-zeilteam en draagt ook Laura Dekker met trots haar Backtow vest. Oscar en Lauren Mead ontvingen in 2019 de Young Business Person of the Year award.

Licentie

Enthousiast geworden door de aanbeveling van de KNRM wilde ik afgelopen seizoen gelijk zo'n vest aanschaffen. Op zich was ik heel tevreden over mijn 'oude' Spinlock, maar omdat de PLB, gaspatroon en lampje aan vervanging toe waren, dan maar doorpakken. Maar helaas bleek het vest al een tijdje niet meer in Nederland verkrijgbaar door leveringsproblemen post-covid. Inmiddels zijn die problemen kennelijk opgelost en bovendien hebben ook andere reddingsvestproducenten nu licentie verkregen. Dus verliet ik onlangs trots de watersportwinkel met een Besto Ultimate 300N Backtow.

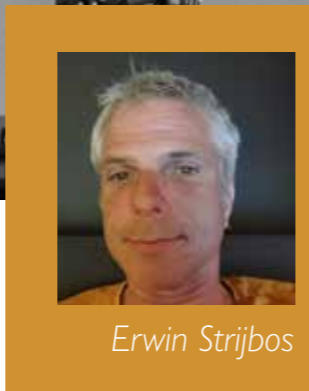
Gebruikerservaring

Mijn huisleverancier had alleen Besto in het assortiment dus ik kan alleen een papieren vergelijking maken. De verschillen tussen beide vesten zijn dan marginaal. Besto is een paar tientjes goedkoper, heeft maar 1 kruisband en is alleen in zwart verkrijgbaar – maar heeft wel 300 N drijfvermogen. TeamO heeft 275 N, twee beenbanden en is in verschillende hippe kleuren te koop, zo niet in de winkel dan toch te bestellen via teamomarine.com.

1 kruisband betekent makkelijk aandoen, en voor je modieuze uitstraling moet je vooral niet gaan zeezeilen, dus ik vond het wel prima zo. Niet alleen mijn portemonnee is nu flink lichter, mijn uitrusting ook – het scheelt bijna een halve kilo met mijn vorige premium vest. Het reddingsvest is goed instelbaar, zit uiterst comfortabel en drukt niet in de nek. En dat is eigenlijk alle ervaringskennis waar ik over wil beschikken.



foto: PXhere



Erwin Strijbos

VDES

VHF Data Exchange System

In de eerste Zeezeilen van 2023 schreef Kees Bink al een artikel over VDES, een maritiem communicatiesysteem voor digitale berichtgeving. De wijzigingen zijn op 1 januari van dit jaar ingegaan. Ben jij daar al klaar voor?

Wat is er veranderd?

Een aantal kanalen die in het verleden werden gebruikt voor analoge spraak, worden nu gebruikt voor digitaal dataverkeer. We mogen deze kanalen dus niet meer gebruiken voor spraak, omdat dit verstoringen kan veroorzaken.

De kanalen 24, 25, 26, 85 en 86 mogen niet meer gebruikt worden.

Kanaal 27 en 28 moeten omgeprogrammeerd worden naar simplex-kanalen en mogen enkel op laag vermogen worden gebruikt.

Om toch van analoge spraak gebruik te blijven maken, dien je kanaal 1027 en 1028 in je marifoon laten programmeren. Kanaal 31 (Jachthavenkanaal) was in Nederland al gangbaar maar moet in veel Belgische marifoons erbij geprogrammeerd worden.

Overigens gaan Nederland en België verschillend met VDES om. In België is omzetting verplicht gesteld. Onbekend is of en hoe het BIPT hierop gaat handhaven.

Verkeersposten

Enkele van deze kanalen werden in het verleden gebruikt voor communicatie met diverse verkeersposten. Deze kanalen zijn in 2022 al gewijzigd. Een overzichtskartaal daarvan is nog steeds te vinden op <https://www.varendoejesamen.nl/nieuws/rijkswaterstaat-wijzig-vanaf-dit-najaar-22-marifoonkanalen> - maar voor wie zijn kaarten en almanak aan boord up-to-date heeft is dit natuurlijk al oud nieuws. Na de invoering van VDES kunnen deze kanalen dus überhaupt niet meer voor analoge spraak en op hoog vermogen worden gebruikt.

Niet verplicht, wel handig

In Nederland ben je niet verplicht om je marifoon op de VDES-wijziging te laten herprogrammeren. Maar let dan wel goed op dat je de genoemde kanalen niet gebruikt. Veel gemakkelijker is om je marifoon even naar de watersportwinkel te sturen, dan gaat het ook niet per ongeluk fout. Dit herprogrammeren zal tussen de € 30 en € 50 kosten.

| Kanaal | Oud | Nieuw |
|--------|-------------------------|--|
| 24 | Analoge spraak (duplex) | Digitaal |
| 25 | Analoge spraak (duplex) | Digitaal |
| 26 | Analoge spraak (duplex) | Satelliet |
| 27 | Analoge spraak (duplex) | Kanaal wordt gesplitst in: 1027 – spraak (analoge simplex) 2027 – ASM1 (application specific messages) |
| 28 | Analoge spraak (duplex) | Kanaal wordt gesplitst in: 1028 – spraak (analoge simplex) 2028 – ASM1 (application specific messages) |
| 84 | Analoge spraak (duplex) | Digitaal |
| 85 | Analoge spraak (duplex) | Digitaal |
| 86 | Analoge spraak (duplex) | Satelliet |

VAKMANSCHAP ONTMOET TECHNOLOGIE

Kom langs en laat u overtuigen hoe wij de beste zeilen voor u en uw boot maken.

Brieltjenspolster 24 - 4921 PJ Made
0162 68 23 16 - www.insails.com

INSAILS.COM
BY VAN DER WERF

Adverteren in zeezeilen

Ruimte voor nieuwe adverteerders

Dit schitterende blad wordt 3x per jaar uitgegeven en gratis verspreid in een oplage van 500 exemplaren over verschillende jachthavens in Nederland. Inhoud, redactie en vormgeving doen we volledig in eigen beheer, dankzij onze onvolprezen vrijwilligers. Maar zonder advertenties lukt het ons niet om dit blad te drukken en te verzenden.

| Advertentie | Prijs per jaar |
|-------------------------|----------------|
| Hele pagina buitenzijde | € 550,00 |
| Hele pagina binnenzijde | € 475,00 |
| Hele pagina | € 400,00 |
| Halve pagina | € 275,00 |
| Kwart pagina | € 200,00 |
| Achtste pagina | € 150,00 |

Dankzij onze laagdrempelige manier van verspreiden in de zeilerswereld bereikt u uw nautische doelgroep op een gerichte en effectieve manier. Als bonus op uw loyale bijdrage wordt u als adverteerder met een banner vermeldt op de website van PZV, zodat belangstellende rechtstreek naar uw website kunnen gaan. Op die manier helpt u niet alleen uzelf, maar ook onze vereniging.

Interesse? Stuur een mail naar redactie@pzv-zeezeilen.nl



Zeezeilvereniging

Bestuur

Voorzitter Marja Snoeijen voorzitter@pzv-zeezeilen.nl
 Secretaris Mariëlle de Groot secretaris@pzv-zeezeilen.nl
 Penningmeester Giel Hansen penningmeester@pzv-zeezeilen.nl
 Activiteiten Mathy Meulendijks activiteiten@pzv-zeezeilen.nl
 Communicatie Charles Thomas communicatie@pzv-zeezeilen.nl

Betalingen

Contributies, betalingen voor cursussen, activiteitenbijdrage en advertenties in Zeezeilen gaarne overmaken naar IBAN:
 NL72INGB0003222325 / BIC: INGBNL2A t.n.v. PZV Zeezeilvereniging (onder vermelding van de aard van de betaling)

Website: www.pzv-zeezeilen.nl

Webmasters: Johan Kleene & Arend-Jan Klinkhamer
webmaster@pzv-zeezeilen.nl

Verenigingsblad ZEEZEILEN

Verschijnt 3 x per jaar en wordt tevens verspreid in diverse Nederlandse jachthavens. Adverteren in Zeezeilen? Neem contact met ons op via redactie@pzv-zeezeilen.nl voor mogelijkheden en tarieven.

Kopij aanleveren in word-bestand, per e-mail aan: redactie@pzv-zeezeilen.nl
 Bijbehorende foto's van zo hoog mogelijke resolutie (vrij van auteursrechten) apart meesturen.

De redacties van Zeezeilen en van de website kunnen ingezonden artikelen wijzigen, inkorten of weigeren. De auteur is verantwoordelijk voor de inhoud van het artikel en voor de mening die erin wordt weergegeven. Die mening komt niet noodzakelijk overeen met de mening van de redactie van Zeezeilen en/of het bestuur van PZV. Het is niet toegestaan artikelen uit Zeezeilen of van de website over te nemen, anders dan met schriftelijke toestemming van de redactie en met vermelding van de bron.

ZEEZEILEN/verenigingsblad

Annemieke Stallaert hoofdredacteur
 Peter Plantinga redactiesecretaris
 Carla Peeters redacteur
 Kees Bink redacteur
 Erwin Strijbosch redacteur
 Anke Vermeer vormgever

aanleveren kopij:

redactie@pzv-zeezeilen.nl

Nieuwsflits (email) en webredactie:

Nicole Kivits
 Silvester Kivits
 Charles Thomas
 Leonard van Rhijn

aanleveren kopij:

webredactie@pzv-zeezeilen.nl



De essentie van leven... is genieten!



SY Sarabande - Holy Island Scotland

Maak tijd vrij... voor wat écht belangrijk is!



40 jaar Vakmanschap in Tuinmachines

vd wiel
gremac
Sinds 1980

Beekerheide 32 - Beek en Donk - 0492 464162

www.vdwielgremac.nl