

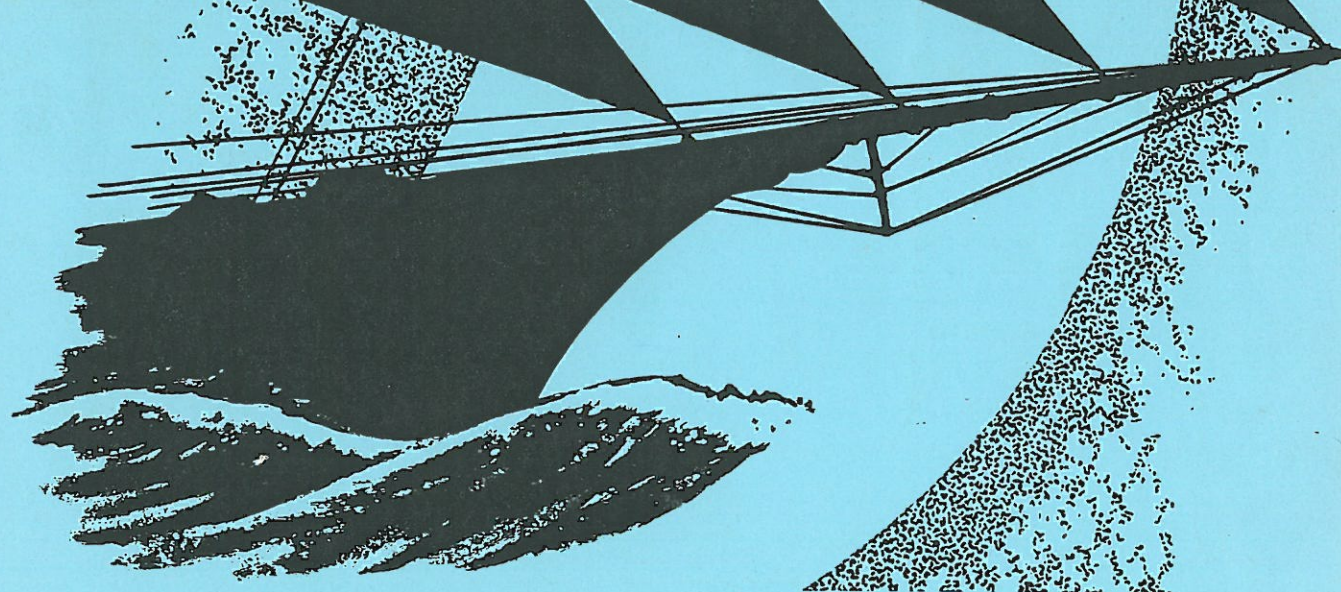
# ESCAPADES

6 - e Jaargang



ZOMERNUMMER.

1983.



MAGAZINE OVER HET REILEN EN ZEILEN VAN DE  
"CLUB ZEILERS / ZEEZEILERS TWELLEGEA" (C.Z.T.)

Uitgave: "Watersport Twellegea", Nieuwendammerdijk 284, 1023 BT Amsterdam.  
Telefoon: 020 - 324877 / 367298.

## WIST U DAT...

...op 30 juni om 23 uur 59 min. en 59 sec. de klok 1 seconde is teruggezet? \*

De toevoeging van deze schrikkeelseconde was nodig om de atoomtijd - dit is de Universal Time Co-ordinated (UTC) - weer in overeenstemming te brengen met de astronomische tijd.

Hierdoor wordt vermeden dat we bij gebruik van het sextant op zee een fout in onze positie krijgen omdat de klok niet in de pas loopt met de draaiing van de aarde. De rotatie van de aarde vertraagt onder invloed van onregelmatige frictie die de getijstroom tweekbrengen. Deze ontstaat door enige onregelmatigheid in de baan van de aarde ten opzichte van de maan. Verwacht wordt dat de aarde weer wat sneller gaat draaien zodat het over twee jaar misschien de moeite loont om de klok weer een hele seconde vooruit te zetten. Dr. John Pilkington van de Royal Observatory of Greenwich zal ons op de hoogte houden!

GOEDE MORGEN!, dit was Leo.....

Tja, één seconde zonshoogte-verschil bij de plaatsbepaling is tóch een fout van 1/60 mijl!



HH.

\* en dat dáárdor de 30-ste juni-dag 1 seconde langer duurde? (..om een lang verhaal kort te maken)

Wist U dat.....

.....veel clubleden de hun toegezonden 'nieuwsbrieven' niet meer weten te vinden? Dat is jammer en lastig als je wat wilt naslaan. Dit soort belangrijke papieren moeten eigenlijk in een map of ordner bewaart worden.

.....Willem en Jellie Tuinstra onlangs hun 25 jarig huwelijksfeest hebben gevierd? Om precies te zijn op maandag 8 aug. j.l. Zij vierden deze gedenkwaardige dag op een zeer gepaste wijze: Willem nam z'n bruid Jellie en de naaste familie in z'n nieuw gebouwde 'huwelijks-boot' TINEKE en bracht zo deze stralende dag door.

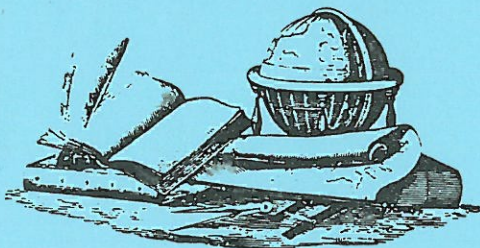
"CZT" wenst haar 'cruise-director' en z'n vrouw nog van harte geluk en een goeie vaart.

.....Albert en Ina Huisman van adres zijn veranderd? Zij kochten zich een prachtige ruime flat aan 'Het Breed 695' te Amsterdam N, 17 hoog. Een prachtig uitzicht over een groot deel van de stad, vooral 's avonds. En een goede kijk op 'Twellegea'. Zij kunnen precies zien wie er aan de stenen tafel zitten. "CZT" komt graag eens een 'kijkje' bij jullie nemen.

.....de "WINDJAMMER" van René Linde te koop is???

.....CZT-lid Jos (den Belg) Blokker zich heeft uitgeleefd in een buitengewone creatie? Tijdens een stevig pintje in "De Hoop" beloofde hij voor Twellegea de mooiste marmeren douche 'ter waerelt' te creëren. Niettegenstaande zijn Belgische afkomst heeft hij inderdaad zijn woord gehouden.

## ESCAPADES



Clubblad van de "C Z T" (Club Zeezeilers Twellegea). Voorheen: Magazin over het reilen en zeilen van "The Great Escape" in de "FINANCIAL TIMES CLIPPER RACE, round the world" in 1975/76".

Secretariaat "CZT" en redactie-adres van "ESCAPADES":

WATERSPORT "TWELLEGEA".  
Nieuwendammerdijk 284.  
1023 BT Amsterdam.  
Tel: 020-324877 / 367298.

### STUURLIEDEN:

Voorzitter: Leffert Roelevink. Prins Clausstraat 54 Smilde. Tel: 05927-3781.  
Cruise Director: Willem Tuinstra. Dracht 71 Heerenveen. Tel: 05130-23223.

Penningmeester: Leo van Gasselt. De Favaugeplein 21-76. Zandvoort. Tel: 02507-15883  
Secretaris: Hans Hollander. Watercirkel 82 Amstelveen. Tel: 020-435605.

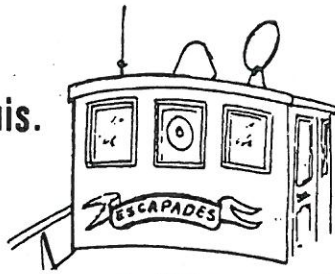
Redactie-team "Escapades": Marijke Post, H. Huisman, Lies van Hees. Te "Twellegea" Amsterdam.

Bank: Rabo Lemmer. Rek. nr. 337022952 t.n.v "C Z T".

Postgiro: 2536575 t.n.v. "C Z T".



## Uit het Stuurhuis.



### IJsselmeer-weekend 'Nieuwe Stijl'

Het voorstel om 1 of 2 zeilwedstrijden op het IJsselmeer te organiseren in de 'stille' periode (na de Noordzee-race en voor de Engeland-reis) is positief ontvangen.

Het een en ander als tegenhanger van het "IJsselmeer-weekend oude stijl", dat om de een of andere reden geen levenskansen had. Het bestuur denkt aan bv. 'race in stereo', op zaterdag naar Enkhuizen met 2 starts. Vanaf de Hollandse wal, bv. Durgerdam en vanaf de Friese wal bv. Stavoren of Lemmer. Een vroege start op zaterdag en de race kan dan bij Enkhuizen eindigen om ongeveer 14.00 uur, waar alle schepen dan bij elkaar komen. Het bestuur wil dan om ong. 15.00 uur een race organiseren voor alle schepen tegelijk, zuid of noord van Enkhuizen, afhankelijk van weer en wind. Dit moet dan een parcouers/race track worden, dat zeker 2 x moet worden afgelegd en de schepen min of meer in elkaars zicht blijven. Tussen 19.00 en 19.30 uur in Enkhuizen binnenlopen voor de prijsuitreiking en de nodige ontspanning en zondag een 'terug naar huis race'. Zo vermijden we het moeilijke van het aanbrengen van de schepen op vrijdag. Op de jaarvergadering in januari zullen daarover 'spijkers met koppen' geslagen moeten worden. Heeft U nog een 'flitsend' idee wat betreft het bovenstaande, een briefje naar "ESCAPADES" redactie is voldoende.

De stuurlieden.

## UIT DE LEDEN-ADMINISTRATIE

In 1983 tot en met 5 augustus melden zich de volgende nieuwe leden aan:

Alphen a/d Rijn: Joop Hof; Amsterdam: Fokko Rondhuis, Jos Bakker, Gerritjan Brethouwer, Ina Huisman, Jos & Maria Starrenburg, Wouter Versteeg, Tony Vroegop; Beesd: Eric Koopmans; Castricum: Lout & Elize van der Steen; Deil: Johan van Schuit; Durgerdam: Arie Honingh; Franeker: hr. Groen; Groningen: Jolande Prins; Heemstede: Koert & Anneke Huizinga; Heerenveen: Eddie de Boer, Jan Lutze Roelevink, Lou & Bote Oosterhoff; Hilversum: Tom van Aartsen; Hollum (Ameland): Klaas Nobel; Hoofddorp: Hans Schofer; Hoogeveen: Eddy Seinen; Hoog Soeren: Loes van Heck; Laren: Anton & Brita

van Munster, Pascal Pandelaar; Lemmer: Mien de Ruiters; Maassluis: Tom Smeelen; Marktredwitz (W.-Dld.): Alexander Baumuller; Neuss (W.-Dld.): Joep Bender; Noordwijk a/Zee: Leo Oliemans; Nuenen: Jan Korthals Altes; Oostzaan: Tonny & Ineke Kompier; Poortugaal: Tina Fernhout; Purmerend: Jan Hoogwegt; Recklinghausen (W.-Dld.): Hartwig Reimann; Smilde: Hilde Huisman; Sneek: Cora de Jong-Feddema; Utrecht: Herman Vis, Louis Zeilmans; IJmuiden: Gerard & Liesbeth Hallewas, Freek Hallewas, Leo Kuipers, Gerard Meesters, Piet Schol; Zandvoort: Edgar Schrader; Wormer: Ernst Plum.

Indien tien dagen na deze bekendmaking geen verzoek om stemming in de eerstvolgende ledenvergadering het bestuur bereikt heeft, worden deze nieuwe leden geacht te zijn toegelaten met algemene stemmen.

Schepen, die in 1983 nieuw bij de club kwamen:

1. Bohn'supp	11.50	Johan Milkereit
2. Cumulus	11.00	Joop Hof
3. Elisabeth II	9.30	Gerard Hallewas
4. Kapitein Houteben	9.00	Anton van Munster
5. Larrios III	12.00	Koert Huizenga
6. Marcus	9.35	Nieman/Baumuller
7. Mustang	9.00	Joep Bender
8. Noorderzon	10.30	Hans Westerop
9. Noordster	18.00	Jan Hoogwegt
10. Pimpernel	10.00	Jos Starrenberg
11. Reality	9.50	Jos & Janny Bakker
12. Tineke	15.00	Willem Tuinstra
12a Vigo	10.50	Tonny Kompier
14. Zeepaard	11.50	Simon Tuinstra
15. Uitvlucht	11.50	Cees Saton
16. Rosse Jol (Ex Blue Eagle)	10.00	Ad Bockman
17. Bayliner	8.50	Willem Muller
18. Calypso	10.60	Willem Jan Kuhler

### Uitslagen: Noordzeerace nr. 11.

Race "Enkhuizen-Oude Zeug", op vrijdagav.

Start EZ/KJ.

1. Kanaloa.	1,21.00.
2. Norseman.	1,21.10.
3. Liberté.	1,22.00.
4. Apollo.	1,27.55.
5. Kaap Ambla.	1,32.30.
6. Zeepaard.	1,40.00.
7. Free Enterprise.	1,41.00.
8. Scylla I.	1,42.40.
9. Willing.	1,44.30.
10. Charter One.	1,48.00.
11. Scylla II.	1,48.40.
12. Second Neel.	1,53.40.
13. Noorderzon.	2,17.50.
14. Irishman.	2,22.30.
15. Sandra.	2,23.10.



Z.O.Z.

Vervolg: Uitslagen NOORDZEERACE nr. 11.

Race "Molengat-VSM-boei bij Vlieland", op zaterdag.

1. Liberté.	5,05.00.
2. Norseman.	5,25.00.
3. Willing.	5,30.00.
4. The Great Escape.	5,45.00.
5. Kanaloa.	5,53.00.
6. Charter One.	6,00.00.
7. Apollo.	6,10.00.
8. Free Enterprise.	6,12.00.
9. Scylla II.	6,23.00.
10. Sandra.	6,52.00.



De PRIJZEN.

1. "NORSEMAN". Twee 2-de plaatsen.
2. "LIBERTE", tevens winnaar van de "CZT-wisselbeker".
3. "WILLING". Goed gezeild.
4. "NOORDERZON", tevens de 'poedelprijs' (Masten scheef).

Aanmoedigingsprijs: "FREE ENTERPRISE". Zij voer voor het eerst mee. Tony was jarig en had een hete motor.

# APOLLO



Cutty Sark Tall Ships Race 1983

Zes van onze junioren hebben op 'APOLLO' deelgenomen aan de Cutty Sark Race in de Oostzee. De startplaats was Travemünde; hiervandaan vertrokken op 18 juli de 60 deelnemende schepen in cruise in company naar het Deense eiland Mön, waar tegen de avond werd geankerd. Om te voorkomen dat de later aankomende oldtimer Tall ships in het donker in de visstokken terecht kwamen fungeerde Apollo als 'dutch danish-based radarstation'. Een van IJsland naar de Lofoten koersende stormdepressie bracht enige aarzeling bij de Race Director te weeg, maar een optimistisch weerbericht zorgde ervoor dat het startschot voor de race precies op schema op 19 juli om 1600 uur gelost werd voor het non-stop traject van 520 mijl. Met een NW 5 kon op een oostelijke koers gespinnakerd worden maar toen een dikke 7 begon te waaien moest die snel vervangen worden door de genua. Toen we de oostpunt van Bornholm aan bakboord dwars hadden werd koers gezet naar het eiland Gotland; 180 mijl aan de wind NW 6 à 7. Boven Gotland ruimde de wind verder zodat onder lij van het eiland onder spinnaker werd gekoerst in ZW-richting bij windkracht 6. Een schitterende sensatie,

het sumlog sloeg vaak stuitnok 10 knopen. Na Gotland om de zuid gerond te hebben werd 265° gestuurd bij afnemende wind richting Karlskrona naar de finish bij de vuurtoren Utklippan. Na alle gunstige wind kwam Apollo precies 17 mijl vóór de eindstreep in een flauwte terecht. Tijdens de drijfpartij van 7 uur die toen volgde konden twee concurrenten met kleinere en lichtere schepen ons op gecorrigeerde tijd inhalen. Desondanks werd beslag gelegd op de zevende plaats in de klasse C-jachten met spinnaker en op de 30-ste plaats overall.

De uitslag was:

1. Iskra, Rusland (pools wedstrijdontwerp)
2. St. Barbara II, Engeland (vd Stadt ontw.)
3. Urania, Nederland (Kon. Ned. Marine)
4. United Friendly, Ned. bemanning (vroegere GB II)
5. Mutch, W.Duitsland (38 voeter)
6. Avalanche, Engeland (39 voeter)
7. Apollo

De 520 mijlen werden afgelegd in 88 uur, dus een gemiddelde van 5,9 knopen. Dit geweldige zeilfestijn werd afgesloten met de gebruikelijke parties, barbeque op het eiland Hanø, een dagje zeilen op de Urania in gezelschap van onze Zweedse ambassadeur en de prijsuitreiking door Koning Gustav van Zweden. Toen op 5 augustus Apollo weer afmeerde in Twellegea Amsterdam maakte de zeer tevreden bemanning al weer plannen voor de race Fredrikshavn-Liverpool in 1984.

Leo van Gasselt  
Gerry Ulrich.



## APOLLO naar de 'Canary Islands'

In de winter van 1982/83 voer de "APOLLO" in het "CANARISCHE EILANDEN GEBIED". Zij maakte daar 14-daagse trips. Ook dit winterseizoen is het weer mogelijk om een 14-daagse zonne-trip aan boord van de "APOLLO" mee te maken. Ook de aanbrengrtrips "Amsterdam-Lissabon of Madeira" en "Lissabon-Las Palmas". En de reis terug "Las Palmas-Canarische eilanden-Madeira en de overzeilreis "Madeira-Azoren-Amsterdam.

Aanmeldingen bij "Twellegea".

## Schipper/co-schipper cursus.

### EXAMEN VOORJAAR 1983

Van de secretaris van de examencommissie Co-Schipper ontvingen we de juiste antwoorden op de vragen zoals deze tijdens het op 22 maart 1983 gehouden examen zijn gesteld.

De juiste antwoorden waren als volgt:

B A B C A C A C C C  
A D C C C C C A B B  
C B B C A

✠ Het bestuur wenst alle geslaagden van harte geluk met het behaalde resultaat. ✠

### TERUGBLIK EN CONCLUSIES

Toen het bestuur het initiatief nam voor de cursus was meteen duidelijk, dat bij de cursisten al een zekere hoeveelheid kennis van navigatie en zeemanschap aanwezig moest zijn om in 4 avonden de hele stof te kunnen doorlopen. Wat die bekend veronderstelde leerstof inhoud is van te voren in Escapades bekend gemaakt. Op grond daarvan konden degenen die zich opgaven kiezen tussen deelnemen als cursist of als toehoeder. De cursisten zouden op het einde een klein examen met meerkeuzevragen afleggen. Tijdens de cursus bleek het hele verschil tussen beide groepen te vervagen en namen ook de meeste toehoorders aan het examen deel. Voor de docenten betekende dit, dat de stof in het algemeen niet te hoog gegrepen was. Dit bleek ook uit de resultaten van het examen: ruim 2/3 van de deelnemers daaraan is geslaagd.

Over het algemeen leverde het beantwoorden van de vragen over platte zeevaartkunde en algemene zeemanschap geen problemen op. Struikelblok vormde de vragen over het weer, motorkennis ("waterzak"), marifoon en radar. Mogelijk is dit een gevolg van het feit dat in de meeste navigatiecursussen en -boeken weinig tot geen aandacht aan weer en techniek wordt geschonken.

In dit verband is het vermeldenswaard dat zojuist bij de uitgever De Boer Maritiem verschenen is het boek "Meteorologie en Oceanografie voor de zeevaart", (325 pag. met schitterende kleurenfoto's en tekeningen). Het boek is geschreven door een aantal medewerkers van het KNMI en kost ongeveer f 85. In dit boek is veel basis-kennis opgenomen en kan een goede bron vormen om de kennis van het weer op een goed niveau te brengen.

Het verloop van de cursus en de resultaten van het examen zijn aanleiding om de cursus te herhalen in het najaar en een vervolgcursus met oa astronavigatie te houden in

het voorjaar van 1984.

In de najaarscursus zal in het onderdeel Weerkunde gebruik gemaakt worden van lesmateriaal met kleurendia's afkomstig van het KNMI terwijl het onderdeel Techniek zal worden uitgebreid. Als docent zal Willem Huisman ingaan op de electriciteit en electronica aan boord.

### NIEUWE CURSUSSEN

De 4 cursusavonden zijn gepland op dinsdagavond en wel op 18 oktober, 1 en 15 november en 13 december van 19.30 - 22.30 uur in één van de lokalen van Bar "DE HOOP" op Twellegea, Amsterdam. Het cursusgeld bedraagt f 50 (excl. cursusmateriaal).

De docenten zullen zijn: de Drie Gebroeders Albert, Henk en Willem Huisman, Wim Tuinstra en Leo van Gasselt.

U kunt zich opgeven voor deze cursus als cursist of als toehoeder bij Twellegea Amsterdam.

Vóór de aanvang van de cursus ontvangt U een studieprogramma en de verdeling daarvan over de avonden. Tevens zal net als de vorige keer een mijlenopgave van de deelnemers worden gevraagd. Na het succesvol doorlopen van de cursus wordt een diploma co-schipper uitgereikt, waarop U praktijkmijlen kunt bijhouden. Mede aan de hand hiervan zal het bestuur te gelegenertijd tot het benoemen van "Co-Schipper CZT" overgaan. Ook schippers van eigen schepen kunnen dit certificaat natuurlijk behalen.

Bij de indeling van de bemanningen op de schepen houdt de Cruise Director met voorrang rekening met co-schippers in bezit van het diploma om hen daarmee de kans te geven praktische ervaring op te doen.

### Overgangsregeling vaarbewijs?

ATTENTIE!!!! "VAARBEWIJS".

Willen de schippers die prijs stellen op een zgn. "dienstdiploma" er aan denken dat de aanvraag daarvoor nu zeker uit moet.

Deze aanvragen moeten vóór 1 okt. a.s. binnen zijn. (Zie het winternummer 82/83 van "Escapades").

Het zou misschien niet eens zo gek zijn indien de "CZT-ers", die zich voor het 'dienstdiploma' melden, deel zouden nemen aan de cursus SCHIPPER/CO-SCHIPPER. Omdat daar toch de "navigatie nieuwe stijl" wordt onderwezen.

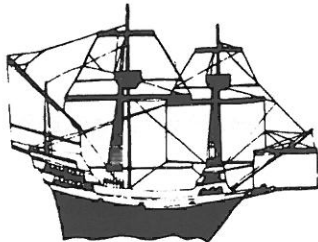


# TALL SHIPS RACE 1984.

In 1984 staat er weer een TALL SHIP RACE van formaat op het programma. Ter gelegenheid van 450 jaar Quebec (Canada) organiseert de S.T.A. Sail Training Association de race van St. Malo/Brest - Quebec in Canada.



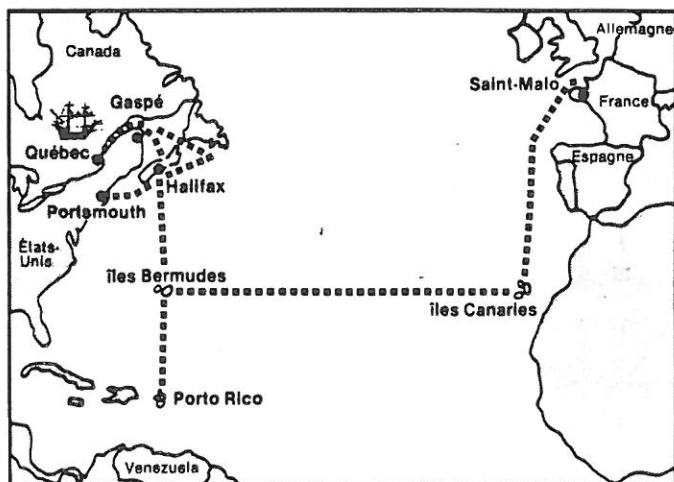
Québec  
1534-1984



Die race is verdeeld in meerdere etappes, nl.

- St. Malo/Brest naar Canarische eilanden (+ 1270 mijl)
- Canarische eilanden (Las Palmas) naar Bermuda (+ 2525 mijl)
- Bermuda - Halifax (+ 780 mijl)
- Halifax via Gaspé (Cruise in Company) naar Quebec (+ 830 mijl)
- Non-Stop Transatlantic Nova Scotia naar Liverpool (Merseyside) (+ 2270 mijl)

## The Return of the Tall Ships



Present just about everywhere in the world, the Tall Ships will sail to Québec City via a special route. They are also invited to participate in races to be organized by the STA and the ASTA. In Europe, the Ships will first gather in St. Malo. Many of them will then compete in the race to Bermuda, by way of the Canary Islands, with a stopover in Las Palmas. The route between Europe and America, known as the Southern Route, was chosen by experts in navigation over the more direct Northern Route, due to the risk of ice formations. Other sailing ships leaving from South America will rally at Puerto-Rico, then race to Bermuda. Once assembled in Bermuda, the Ships will race to Halifax, Nova Scotia, where they will meet up with the American Ships, coming in after competing in Portsmouth, New Hampshire. From Halifax, the flotilla will set sail for Québec City, arriving there on June 25, after a stopover in Gaspé.

Men wil de deelnemers graag rond 9 april '84 in St. Malo (Frankrijk) zien. Vertrek St. Malo naar Brest, waar de vloot zal starten, op zondag 15 april voor de zgn. "Cruise in Company", (d.w.z. schepen varen naar Brest zonder vast programma of race). De start is op woensdag 18 april '84 bij Brest. Na een 72 uur 'stop over' in Las Palmas start op 3 mei '84 voor de race naar Bermuda; waar op 29 mei alle schepen binnen moeten zijn. Start van Bermuda zaterdag 2 juni '84. Aankomst Halifax vóór 10 juni. Vertrek Halifax woensdag 13 juni '84 "Crew Interchange", (d.w.z. er is mogelijkheid voor de zgn. 'trainees' aan boord om een paar dagen op een schip van een andere nationaliteit mee te varen. Aankomst te Gaspé 18 juni '84. Vertrek van Gaspé naar Quebec op 20 juni '84 voor de "Cruise in Company". Aankomst Quebec rond 17 juni, festiviteiten enz. Vertrek van Quebec op 30 juni voor de start van de 'transatlantic' naar Liverpool (Engeland).

De bedoeling is om na de feesten in Quebec via de noordelijke route terug te varen, nl. via de oostkust van Groenland, die dan nagenoeg 'ijsvrij' is, IJsland-de Far Oer-de Shetlands/Orkneys-Schotland-Amsterdam.

De afstanden:

- Plymouth - Azoren.....1200 mijl.
- Azoren-Bermuda.....1860 "
- Plymouth-Halifax.....2310 "
- Quebec-Groenland.....1380 "
- Groenland-Reykjavik..... 600 "
- Reykjavik-Shetlands..... 600 "
- Groenland-Oban.....1300 "

Alternatief: Door het Caledonisch Kanaal.

Voor zover bekend zijn de nieuwe "TINEKE" van Willem Tuinstra en de "NORSEMAN" van "Twellegea" reeds aangemeld. De nieuwe "Tineke" voer zondagmiddag (7 aug) voor het eerst onder zeil op het IJsselmeer. De "Tineke" heeft voor de hele reis ingeschreven. De "Norseman" is ingeschreven voor de reis naar Canada en terug. De te nemen route staat nog niet geheel vast. De "Nors. "Norseman" zal niet aan het eerste deel van de "Tall Ships Race" meedoen, maar zal ofwel Plymouth-Azoren-Bermuda varen en zich daar bij de "tall Ships" voegen, of 'non stop' Transatlantic-Plymouth-Halifax varen om daar met de "Tall Ships" samen te komen en vandaar de "Cruise in Company" naar Quebec te varen en de festiviteiten mee te maken. Boeking via "Watersport Twellegea" of de beide cruise directors. Het definitieve programma met de kosten van varen en vliegen is rond de reünie gereed. Er kan geboekt worden voor de hele reis of een deel daarvan.

## De 6\_de ENGELAND reis,



9/16 sept. 1983.

De 6e Engelandreis van 9-16 september naar Woodbridge staat weer voor de deur! Dit jaar met CZT's huisorkest The Highmoor City Seven! 7 man sterk! De aanmeldingen voor dit zeilevenement van de CZT stromen weer binnen. De meeste clubleden/eigenaren van zeewaardige schepen hebben inmiddels een aanmeldingsbrief gehad. Evenals de co-schippers. Wilt u mee en u hebt uw aanmelding nog niet ingezonden, stuur die dan direct in. De cruising director en zijn assistent moeten de crew indelen! U kunt uw aanmelding ook telefonisch doen bij de Cruising Director, tel. 05130 - 23223 of bij "Twellegea", tel. 020 - 324877/367298. Dus ook de leden zonder eigen schip die mee willen nu maar direct aanmelden! U kunt uw voorkeur voor een bepaald schip opgeven.

Het programma is goed gevuld: evenals voorgaande jaren inschepen op vrijdagavond 9 september om 19.00 uur bij Twellegea's Haven, Nieuwendammerdijk 284 in Amsterdam Noord. De bekende captains briefing om 20.00 uur en het vertrek uit de Twellegeahaven is op 21.00 uur gezet! We varen dan gezamenlijk naar IJmuiden waar de schepen de Bonded Stores (belastingvrije) spullen aan boord nemen. We meren af aan de zgn. loswal a/d oostkant van de Zuiderluis, dus binnen!

Zaterdag om 07.00 uur klaren we uit en vertrekken meteen als de weergoden met ons zijn! Als eerste aanloophaven is Lowestoft geplanned; ± 100 mijl west van IJmuiden.

Zondag 11 september aankomst Lowestoft; maandag gaan we dan van Lowestoft naar Woolverstone op de rivier de Orwell dichtbij Ipswich. Maandag is een wedstrijddag over ± 40 mijl! Dinsdag 13 september varen we van Woolverstone de River Deben op naar Woodbridge in zgn. 'Cruise in Company'. Dinsdagavond is het feest op de kade in Woodbridge samen met de leden van de Cruising Club of Woodbridge die gastheer zijn. CZT's huisorkest The Highmoor City Seven spelen dan dixieland 'Oude Stijl' Jazz etc. De orkestleden zijn bemanningsleden op de "Free Enterprise".

Woensdagmorgen om 10.00 uur organiseren we een bustocht door het mooie landschap van Suffolk voor de liefhebbers.

Anderen kunnen op eigen gelegenheid de omgeving verkennen. Het ligt in de bedoeling dat de Highmoor City Seven een kort maar krachtig concert geeft in de stad, het liefst op Market Hill voor de 'Bull'(-Hotel).

Woensdagavond om 18.00 uur begint de gala-party op het Prachtige Landgoed Foxboro Hall. CZT is daar gastheer voor zijn leden en de Cruising Club. Het huisorkest Het huisorkest musiceert.

Aansluitend aan de party volgen dan: de prijsuitreiking, de beleefdheidsspeeches en het Diner Buffet. De "Highmoor City Seven" Dixieland 'Oude Stijl' Jazzband verzorgt ook de dansmuziek in de 'music room'. Om 24.00 uur brengt de bus ons weer naar de jachthaven van Woodbridge. Donderdag 15 september vertrekken we met hoogwater; zakken de rivier af en gaan door de Shipway Channel via Shipwash Lightvessel koerszetten naar IJmuiden, een afstand van ± 130 zeemijl! Vrijdagmiddag hopen we behouden in Amsterdam terug te keren.

De volgende schepen varen mee: (..u kunt daarop dus boeken, zover er plaats is. Willem Tuinstra, de Cruising Director kan u nader inlichten!..)

1. The Great Escape	Henk Huisman
2. Free Enterprise *	Leffert Roelevink/ Roel Fleer
3. Scylla 1	Kees v/d Weide
4. Scylla 2 *	Albert Huisman
5. Charter One *	Fedde Tuinstra
6. Willing II	Hans Hollander
7. Irishman	Frank van Dijk
8. Apollo	Gerrie Ulrich/ Leo van Gasselt
9. Tineke	Willem Tuinstra
10. Istimewa	Pieter Bijlsma
11. Second Neel	Piet Oosterhoff
12. Zeepaard	Simon Tuinstra
13. Noorderzon	Hans van Westerop
14. Thiber	Theo de Bruin
15. Marcus	Jan Nieman
16. Uitvlucht	Cees Saton
17. Kyma	Wolfgang Rek
18. Elvira	Ale en Janny Koopmans
19. Bohsup	Joh Milkereit
20. Scotchman	Mike Ridder
21. Sandra	Dirk Wolters
22. Zearend	Hans van Harmelen
23. Lady Twin	Frans van Heek
24. Rasta	Steven Velds
25. Stavast	Jan Smit

\* = schip is volgeboekt.

In Engeland wil de douane/Immigration officer graag een GELDIG paspoort zien.

De kosten als OPSTAPPER bedragen: Fl. 390,- voor leden; Fl. 440,- voor NIET leden. Junioren (t/m 21 jaar) betalen de helft.

Deze jaarlijkse ENGELANDREIS heeft grote faam verworven. MELDT U AAN!!!

## « « WINDHOOS » » »

Het was me het weertje wel op Hemelvaartsdag 1983. De feiten zijn ons allen bekend. Zover wij weten zijn er geen CZT-leden betrokken geweest bij ernstige ongevallen of problemen! Rest ons nog daar af en toe over te praten en in een nabeschouwing te zien of er uit de voorvallen lering is te trekken voor ons CZT-ers.

- 1) Blijkt eens te meer dat wij zeilers zeker zeer op onse hoede moeten zijn als het gaat over weersvoorspellingen!
- 2) Het is niet verantwoord de Noordzee of zelfs het IJsselmeer op te gaan zonder goede notitie te hebben genomen van het te verwachten weer!  
Daartoe is het nodig meerdere weerberichten (buitenland ook) te beluisteren, en een weerkaart te hebben of een weerstation de 'general synopsis' te laten geven en die zelf in te tekenen of die uit te laten leggen! Eén en ander om toch zelf een inzicht te hebben zodat je op tijd gealarmeerd bent. De normale depressie zal iedereen zien aankomen, CZT-ers zowel als het K.N.M.I. Maar de randstoringen geven naar mijn mening voor de jachten de meeste problemen. Het K.N.M.I. zegt niets over een mogelijke snelle weersverslechtering, ze noemen alleen de randstoring, zonder Stormwaarschuwing! 6 uur later komen ze dan met windkracht 7, 9, 10 of daarom-trent.

Een hogedrukgebied boven België en Frankrijk met als grens b.v. Vlissingen Duinkerken - Brest is zo'n gevaarlijke situatie, storingen lopen met grote snelheid langs de rand van dat gebied en diepen soms zeer snel uit.

Het K.N.M.I. geeft toe dat deze storingen niet goed door de computer gevolgd kunnen worden. Ziedaar de boosdoener en een verklaring voor de miskleunen, vandaar de noodzaak zelf te weten hoe de drukverhoudingen in onze gebieden liggen en daardoor eerder gealarmeerd te worden. Vooraf op zon- en feestdagen oppassen! Niet alleen het K.N.M.I. blunderde die donderdag maar ook de instanties aan het water, RWS, sluizen, bruggen en havens! Jachten voeren nog rustig uit toen al bekend was dat er noodweer op til was, zonder dat ze een waarschuwing kregen!

Worden er trouwens nog stormballen gehesen op de pieren, sluizen en havens? Assistentie van het reddingswezen en anderen kwam niet snel opgang, we hebben nu eens goed kunnen horen dat er gebrek is aan een man die nadenkt, of alles wel klopt.

Het feit dat reddingsvliegtuigen en heli-copters niet per marifoon kunnen praten met de schepen is toch ergerlijk! Veel CZT-ers voeren op zee, anderen liepen tijdig binnen. "Apollo" kreeg de volle laag in het "Marsdiep", "Norseman" en "Great Escape" waren 40' west van IJmuiden op weg naar Engeland. ANDRIES EN TONY lieten per marifoon weten dat ze windkracht 11 aan de meter hadden; echter geen problemen. Hans van Harmelen met de "Zeearend" overviel het noodweer in de ingang van de haven van Enkhuizen. Toen hij vastlag, schoof een tros van de paal, waardoor hij tegen een ducdalf sloeg en staalschade kreeg. Andreas Brandt van de "Odysee" was zo blij dat hij in Enkhuizen binnen vastlag, dat ze besloten met z'n allen een visje te halen. Toen ze terug kwamen, lag de verschansing deels plat door toedoen van een uitsteeksel van het naastliggende schip. Commentaar van Andreas: "Er liep zoveel zeegang in de haven als normaal bij windkracht 6/7 op zee".

Nogal wat klassieke houten schepen liepen schade op of verloren mensen (te lage zee-reling, etc.). Lering valt te trekken uit het vergaan van een polyester 32-voeter, noordoost van Medemblik. Op dit schip ging alles goed; men zeilde met grote snelheid totdat iemand in de kajuit ging en constateerde dat er water in het schip stond. Kennelijk uit voorzorg wilde de schipper de motor starten, maar die sloeg niet aan. De schipper gaf toen order het grootzeil te strijken. De man die dat liet zakken, overleefde maar vertelde dat hij op het moment van strijken opeens onder water ging. Toen hij boven kwam, zag hij op  $\pm$  40 m afstand het reddingsvlot met een man erop. Hij slaagde erin om erop te komen, maar van de andere geen spoor! Toen het schip gelicht was, bleek dat het voorluik, dat naar achteren open klapte, niet afgesloten was; en tevens dat aan de motor niets mankeerde maar dat de accuklemmen niet vastzaten! Men denkt nu dat, toen het zeil gestreken werd, het schip sterk afremde, voorover helde waardoor het water nog meer naar voren stroomde, en op zijn kop ging staan, waardoor het luik openklapte en het schip in één klap volliep.

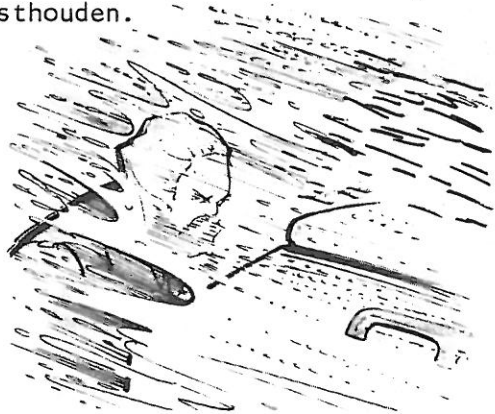
CONCLUSIE: ook dit schip zal wel vergaan zijn door een paar kleine fouten. Het openstaande luik dat naar achteren open gaat zorgde ook voor het eerste water. De niet-startende motor zorgde voor terdege paniek aan boord! Op de co-schipper-cursus hebben we het goed kunnen beluisteren. We moeten als schipper wel muggenzifters zijn en op elke slak zout leggen om zo het begin van



Vervolg: WINDHOOS".

een opeenhoping van ongelukken te voorkomen. Een schipper op zee moet in zoverre van een walslurf verschillen dat hij niet eet of drinkt alvorens hij weet dat aan alles is gedacht.

Sommige zeilers deden die dag wat de "Norseman" deed in 1973. Als je niet meer weet wat te doen: alles naar beneden en het schip z'n beste positie laten kiezen. Dat was perfect bevallen. Je maakt dan erg weinig drift; en geen water aan dek; maar moet wel je roer goed vasthouden.



Wij noteerden dat, hoewel de hele huurvloot van Nederland op zee of op het water moet zijn geweest, geen problemen met die schepen zijn geregistreerd. Een positief punt voor huurders en verhuurders. Laten we hopen dat de jachtschippers nog wat zorgvuldiger worden en het K.N.M.I. en de overheidsdiensten, die met de scheepvaart te maken hebben, eveneens en wat meer in de richting van de jachtschippers denken, zodat in de toekomst kan worden vermeden dat zovelen omkomen.



### Van onze man in Amsterdam.

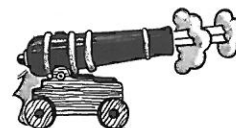


De clubleden die regelmatig in de buurt van Amsterdam varen, zullen gezien hebben dat het aantal opgelegde zeeschepen in het oostelijk havengebied sterk is afgenomen, zeker een teken dat het wat beter gaat in de vaart.

In het westelijk deel van de haven liggen nog steeds een flink aantal schepen opgelegd. Ze liggen daar tegen een gereduceerd havengeld-tarief en krijgen op dat tarief nog een aanmerkelijke korting als ze bij het zeeklaar maken, knippen en scheren, dokken, gebruik maken van de diensten van de ADM-scheepswerf. De meeste schepen om de west zijn echter te groot voor het ADM dok. De hele rij roodbruine schepen kort

bij de Hembrug zijn van TRADAX, waarschijnlijk het grootste bedrijf ter wereld, zeker in graantransport. Deze schepen varen onder zgn. goedkope vlag. Toch schijnt het momenteel voordeliger te zijn een deel van de vloot op te leggen. Op elk schip zitten 5 bemanningsleden of wachtslieden, dat is een eis van de Gemeente Amsterdam.

De Hembrug: sinds 28 mei 1983 doet die brug geen dienst meer voor het treinverkeer en heeft sinds 1 juli niet meer gedraaid. Er ligt nu een boot van D.G.S.M V62, die nu het zeevaartverkeer door de brug regelt. Na de bouwvakvakantie begint men met het slopen van de brug. De brug zelf denkt men in 30 weken te kunnen slopen, en in maart/april 1984 begint men met de landhoofden en de peilers. De peilers is een enorm karwei! Ze moeten nml. gesloopt worden tot een diepte van 16,50 m onder N.A.P. (Nieuw Amsterdams Peil). Op de nieuwe tunnel staat ook 16.50 m water! Het is de bedoeling dat het karwei eind 1984 klaar is. Dat het een heel karwei is, is zeker, omdat men maar heel kleine springladingen kan gebruiken wegens het zo kort bij zijn van de Hemtunnel. Ik weet nog dat de Velzer brug gesloopt is, een zelfde brug; daaraan zijn meerdere slopers failliet gegaan. De peilers zijn vroeger zo goed gemaakt (ze zijn steentje voor steentje opgemetseld) dat een keer springlading aanbrengen niet meer opleverde dan een paar kruiwagens puin. Dus schrik niet als u het volgend seizoen een kwartiertje moet wachten!



Semafoor IJmuiden: op 17 augustus 1983 om 1100 wordt de semafoor in IJmuiden buiten werking gesteld en op hetzelfde moment wordt dan het nieuwe havenoperatiecentrum geopend. Aan te roepen kanaal 12 als "Verkeersdienst IJmuiden". Het marifoonkanaal 22 vervalt en kanaal 5 komt in de plaats. De marifoon op de kop van de haven werkt niet van 8 tot 19 augustus; vanaf 19 augustus wordt die bediend vanuit het operatiecentrum. De scheepvaart adviseert men van 15-31 augustus goed uit te luisteren op kanaal 12, aangezien men nog wel een klein foutje verwacht in de aanloop. Enfin, als wij in september uitvaren, zal het wel in orde zijn, tot dan .....

Albert Huisman



## Verslag van de:

# Dutchman



1 mei 1982 vertrokken ze voor een wereldreis van 4 jaar.



\*\*\*\*\*  
Dinsdag, 5 juli 1983  
position Nuku Hiva, Marquesas

Beste Henk,

Het laatste deel van de "Dutchman"-reisbrief verzond ik vanuit Curaçao. Via Nico Krediet ontvingen we het laatste nummer van "Escapades", waarin ons verslag stond afgedrukt met de mededeling, dat de beschrijving van verschillende havens aan de kust van Venezuela bij jullie ter inzage lag. Kennelijk heeft dat weinig indruk gemaakt, want we hebben op Curaçao geen CZT-ers gezien. Overigens wel te begrijpen, gezien de kosten van zo'n reis en de slechte economische toestanden. Bij deze nog van harte bedankt voor de toezending van verschillende drukwerken, stickers en de plastic sleetjes voor het grootzeil.

De 4½ maand die we op Curaçao hebben doorgebracht zijn zeer snel voorbij gegaan, doordat wij er al verschillende kennissen hadden en via hen weer in contact kwamen met anderen, die ons in meerdere of mindere mate hun assistentie verleenden, wanneer dat nodig was.

Alhoewel oceaanzeilers vroeger bij de Curaçaose jachtclubs zeer welkom waren, is dat nu duidelijk niet meer het geval. Onze voorgangers hebben dat grondig verpest door hun wandaden, zoals het 's-nachts aftappen van de club-telefoon voor het voeren van zeer kostbare intercontinentale gesprekken, het stelen van apparatuur, clandestien laden van drinkwater, dat op Curaçao duur is, omdat het uit zeewater gemaakt wordt, enz. Het heeft ons dan ook wel enige tijd gekost voor wij geaccepteerd werden, waarbij mijn marineverleden natuurlijk een gunstige invloed had op de relaties met het marine-watersport-centrum Brakkeput, terwijl de banden van Wim met de Shell zorgden voor een zeer goede verstandhouding met de Shell-jachtclub "Asiento".

Bovendien waren we wat het transport betreft geheel onafhankelijk van anderen door de aanschaf van een tweedehands auto voor f 800,-, die we bij ons vertrek weer voor f 400,- hebben verkocht.

Al met al hadden we een zeer druk sociaal leven, en evenals in box no. 13 bij Watersport "Twellegea", was ook op Curaçao elke zondagmiddag de kuip van de "Dutchman" geheel gevuld met oplopers.

Soms lagen er vier of vijf andere boten langszij afgemeerd.

Op 15 april kwam daaraan een eind door ons vertrek naar Panama, hetwelk reeds weken tevoren was vastgesteld. Om het laden van proviand te vergemakkelijken lagen we afgemeerd langs de steiger van de marine, vanwaar we ook werden uitgezwaaid door een grote groep vrienden en kennissen, zeker een man of veertig.

We hadden drie personen als passagier aan boord, waaronder Nico Krediet, die wilden meevaren door het Panama-kanaal, om vanuit Panama City per vliegtuig naar Willemstad terug te keren. Onze eerste aanloophaven was Oranjestad op Aruba, waar we in de (niet betonde) binnenhaven prompt aan de grond liepen. Gelukkig was er niets aan de hand, omdat we weinig vaart liepen en de bodem bestond uit zand en na enige malen volle kracht draaien waren we zo weer los.

In ieder geval een waarschuwing voor anderen bij het aandoen van Oranjestad. In tegenstelling tot Curaçao heeft Aruba de meest fantastische stranden, waar je echter geen sterveling tegenkomt, omdat het zand er zo gloeiend heet is, dat je er nauwelijks op kunt lopen, laat staan liggen! Iedereen houdt zich dan ook op rondom de zwembaden van de zeer talrijke, grote toeristen-hotels.

Na een verblijf van één dag op Aruba hadden we het wel bekeken en zijn we doorgeslagen richting Panama.

De Colombiaanse kust is hier zeer gevaarlijk in verband met piraterij, waarvoor we van verschillende (ook officiële) zijden werden gewaarschuwd, zodat we op een afstand van ongeveer 150 zeemijlen om Colombia heen voeren, d.w.z. eerst NW in de richting van Jamaica en halverwege dat eiland ZW naar Panama. Deze hoek van de Caraïbische Zee is berucht vanwege het overwegend slechte weer, waarvan wij echter niets hebben gemerkt, doordat de zee spiegelglad was, als gevolg van langdurige perioden van windstilte, terwijl de temperatuur rees tot ruim boven het aangename.

Het resultaat was, dat de oversteek naar Panama, die normaal vijf dagen vergt,

voor ons zeven dagen heeft geduurd. De formaliteiten in Panama kostten ook veel meer tijd dan we verwacht hadden.

Alhoewel we een Panama-kanaal-meetbrief hadden, waarvan het duplicaat was opgezonden naar de Panama Canal Company, moesten we toch opnieuw gemeten worden.



## Vervolg: Verslag "Dutchman".

Zoals te verwachten was, waren we langer dan de opgave in de meetbrief, zulks ter oprijving van de kanaal-gelden. Bovendien werden we van het kastje naar de muur gestuurd voor het verkrijgen van allerlei formulieren, uiteraard tegen betaling van forse bedragen. Door dit tijdverlies waren onze passagiers genoodzaakt reeds vanuit Cristóbal-Colón naar Curaçao terug te keren, zodat we toen ook moesten zorgen voor drie nieuwe "line-handlers". De kanaal-voorschriften eisen n.l. één man aan het roer en één man bij elk van de vier trossen (ieder van tenminste 30 meter lengte!) naar de wal. Dit lijkt overdreven, maar achteraf bleek, dat dit beslist nodig is. Bovendien komt er een loods aan boord, die slechts aanwijzingen geeft en verder niets doet.



Na vijf dagen in de Panama Canal Yacht Club te hebben doorgebracht, waren we eindelijk aan de beurt om door het kanaal te gaan. Een ware belevenis! Je gaat via drie sluizen in totaal 25 meter omhoog, dus per sluis 8 meter, hetgeen in een razend tempo geschiedt. Je hebt geen idee van het geweld waarmee het water de sluis-kolk binnenstroomt en de line-handlers hebben dan ook handenvol werk om hun tros strak te houden. Daarna volgt een rustige tocht door het kanaal om aan de Pacific-kant weer 25 meter te zakken. We waren in elf uur van de Atlantic in de Pacific. De loods en de line-handlers werden aan wal gezet bij de Balboa Yacht Club en wij voeren door naar het eiland Taboga in de Golf van Panama, waar we voor het plaatsje Taboga ten anker gingen.

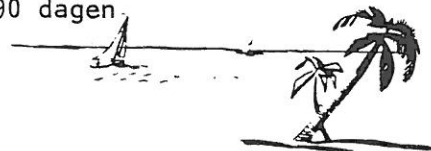
Alhoewel Taboga er welvarender uitziet dan Panama, was er helemaal niets te krijgen, zelfs geen drinkwater.

Ons regenwater-opvangzeil heeft echter zeer goede diensten bewezen, waardoor we voortdurend voldoende drinkwater aan boord hadden. Op 9 mei vertrokken we van Taboga naar de Galápagos, een afstand van 850 zeemijlen, die normaal kan worden afgelegd in tien dagen, en waarbij de "doldrums" worden gepasseerd. Dit is de meest onaangename oversteek geweest, die we tot nog toe hebben meegemaakt. Aanvankelijk harde wind, doch precies uit de verkeerde hoek, zodat we Z tot ZO moesten aanhouden, daarna zware regenbuien met harde windstoten tot windkracht 9, waarbij een tropische bui zonder onderbreking vier dagen en nachten heeft geduurd. Vervolgens windstilte en  $3\frac{1}{2}$  knoop stroom tegen, waardoor we genoodzaakt waren 48 uur op de motor te varen, tot we eindelijk, twee dagen vóór aankomst in de Galápagos, de ZO-passaat

oppikten. Pas na 17 dagen kwamen we ten anker in Wreck Bay bij het eiland San Cristobal waar we vijf dagen hebben gelegen.

De Galápagos behoren toe aan Equador en zijn bijzonder arm. Er is dan ook vrijwel niets te krijgen en wat je er kunt kopen is erg duur. Na vijf dagen zijn we overgestoken naar het eiland Santa Cruz om te ankeren in de veel mooiere Academy Bay, waar je ook de beroemde Galápagos-hagedissen, zeeleeuwen, schildpadden en pelikanen ziet, die allemaal erg tam zijn. Ook hier is geen goed drinkwater te krijgen, doch dankzij de vele regen en ons opvangzeil gingen we op 6 juni met volle tanks onderweg naar de Marquesas. Om wat dieper in het gebied van de ZO-passaat door te dringen werd eerst koers gezet naar  $5^{\circ}$  Z  $197^{\circ}$  30' W en vandaar koers  $265^{\circ}$  Z.W. naar Nuku Hiva. Het weer was aangenaam, niet al te warm en we hadden meer dan voldoende wind, die echter geen twee seconden dezelfde richting of kracht had, waardoor de zeilen moeilijk konden worden afgetrimd en er veel gevegd werd van het reactievermogen van de Aries. Onze ervaring is, dat de Aries minder goed werkt bij halve wind, hetgeen bevestigd werd in gesprekken met andere Aries-bezitters. De dagen gingen snel voorbij. Door het goede weer had ik dagelijks een nauwkeurige positie. Verder aten en dronken we er goed van. 's-Middags om vier uur was het "happy-hour", d.w.z. een drankje met borrel-hapjes. Wim heeft enige malen een dorado gevangen van meer dan een meter lengte, en een keer een behoorlijk grote, witte tonijn. Niets is lekkerder dan zo'n verse, graatloze vis met een saus van "Fish Fumet", rijst en groenten.

Ons dag-gemiddelde bedroeg 120 zeemijlen en het traject Galápagos - Marquesas, 3050 zeemijlen lang, werd afgelegd in 25 dagen. De langst bekende tijd voor deze oversteek is 90 dagen.



Op 1 juli lieten we dan ook het anker vallen voor het eiland Nuku Hiva, in de baai van Tai O Hae, welke beschouwd wordt als de mooiste baai van Frans Polynesië,  $1\frac{1}{2}$  mijl diep en  $\frac{3}{4}$  mijl breed, omgeven door hoge bergen, die tot aan de top bedekt zijn met een dichte tropische plantengroei. We zijn van plan hier 1 à 2 weken te blijven om het schip een opknappbeurt te geven. Het is gebleken, dat Sigma verf in koudere streken goed houdt, maar in een vochtig, tropisch klimaat afbladdert op grote schaal. We zijn dan ook van

## Vervolg: Verslag "Dutchman".

plan om op Tahiti een paar blikken "International"-verf te kopen, maar zullen het hier nog doen met het restant Sigma om er in elk geval bij aankomst in Papeete enigszins fatsoenlijk uit te zien.

Aangezien je hier vrijwel overal moet ankeren, zijn een goed grondtakel met voldoende lange ketting en een betrouwbare bijboot beslist onontbeerlijk. Voor wat de ankers betreft, hebben we niet te klagen, maar de "Banana"-boot is een waardeloos onding. Het idee is goed, maar de uitvoering zeer slecht door toepassing van volkomen inferieur materiaal.

Geklonken bevestigingsbouten van steunen en dollen corroderen en breken af, voor- en achterdek zakken door, omdat het gebruikte multiplex niet watervast is, enz. Een buitenboord-motor van meer dan 1 pk kan niet gebruikt worden, omdat anders de kont onder water wordt getrokken, terwijl het in elkaar zetten en uit elkaar halen een heksentoer is, alhoewel men adverteert dat een kind de was kan doen. Het enige positieve is, dat hij betrekkelijk licht te roeien is en minder kans heeft op schade bij het in aanraking komen met koraal dan een rubberboot.

Ons volgende correspondentie-adres is:

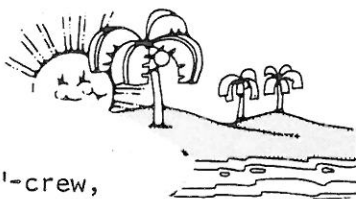
H. Vogelzang/W. van Zeggelaar,  
s/y. "Dutchman",  
c/o. Netherlands Consulate,  
P.O. Box 240,  
Suva,  
Fiji



met op de envelop de aantekening: " Hold for arrival". We verwachten half oktober in Suva aan te komen, maar ik heb geen idee hoe lang een brief van Holland er over doet.

Wil je ons nieuwe correspondentie-adres op het bekendmakingen-bord plakken? Henk, je bent weer op de hoogte van onze ervaringen en de "Escapades" heeft weer wat copy. Doe de groeten van ons beiden aan alle CZT-ers en natuurlijk niet te vergeten aan Truus en alle verdere Huismannen. Het allerbeste en tot een volgend verslag! Laat eens iets van je horen!

Hans



"Dutchman"-crew,

Wij, CZT'ers, benijden jullie na het lezen van dit relaas. Velen zullen in stilte stoute plannen smeden voor later. Wie weet wie volgt! Dank voor deze nieuwsbrief,

CZT'ers groeten U!

## -SNIPPERS-

"WILLING RACE" 1982

De in 1982 geplande deelname aan de Skaw race is niet doorgegaan.

Op de jaarvergadering in januari is daar over gesproken. Daarbij bleek dat velen er niet aan wilden dat daar geen belangstelling voor zou bestaan. Daarom wil men nu vroegtijdig voor 1984 bemanning vragen voor één van de races in het voorjaar van 1984, bv. North Sea Race Harwich - Smith Knoll 1/v-Scheveningen 205 mijl in eind mei, of de West Mersey - Smith Knoll - Zeebrugge Race omstreeks half juni, 175 mijl. Het oefenen daarvoor kan in het late najaar van 1983 beginnen en in het vroege voorjaar van 1984 doorgaan.

Er zal een 'race-committee' moeten komen van 2 of 3 man/vrouw en de zeilers moeten zich melden.

Bel Headquarters: tel. 020 - 324 877  
of  
de Cruise Directors!



Vóór de start van de Engeland-reis komen nieuwe CZT-truien/sweaters klaar met de toevoeging: SCHIPPER of CO-SCHIPPER op de mouw. Dit in plaats van strepen (gouden banden). KOSTEN: f 40,00.

CZT deelt mee dat het voor de gewone CZT-er niet verplicht is voor deze rangen de officiële groet, d.w.z. hand aan de pet te brengen!

RED.



GOED VOORBEELD DOET GOED VOLGEN!

(Engeland-trips)

De succesvolle Engeland-reizen die CZT nu al voor het zesde jaar achtereenvolgend organiseert, vindt op steeds grotere schaal navolging bij andere clubs. Dit jaar zagen we de zeilclub "Naarden" ongeveer dezelfde route varen, maar nu in juni. CZT-leden die daar in de haven liggen, zullen wel de aanstoot gegeven hebben! Vele van de deelnemende schepen kwamen na de reis op Twellegea (CZT-Headquarters) overnachten. In "De Hoop" kon men beluisteren dat het een zeer geslaagde reis was met heel erg goed weer. Wél bleek dat het feest in Woodbridge en de "hap" bij de Engelsen niet zo geslaagd was, maar dát zal ook wel wát aan de Naardense CZT-ers gelegen hebben, die het bij CZT té goed gewend zijn.



## Vervolg "Snippers"

### WHITBREAD 1985/86.

De voorwaarden van "Sponsorship" voor deze race zijn aantrekkelijker gemaakt, waardoor men meer 'maxi-jachten' aan de start verwacht dan in voorgaande races. De nieuwe RORC-secretary is: Capt. Brian Evans RN

Onder 'Race winning tactics' lazen we in "Seahorse":

"Psychologic". Winning isn't everything, it only means that the competition made more mistakes than you did.

Voor de Engeland-reis lijkt ons de volgende 'hint' waardevol: "Strategy general": If the wind is light, you need courage. Decide which way you want to go and keep going (get away from the fleet and avoid frequent tacks).

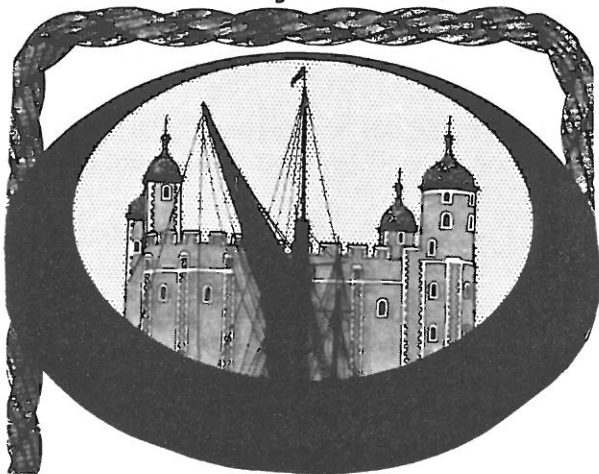
If the wind is strong you need seamanship. Keep the boat going and don't take changes (let the others make the mistakes).

Dr. Stuart Walker.

Toch hoor je vaak dat je, bij races over een korte afstand, betere resultaten hebt met korte slagen rond de koerslijn dan bv. met enkele lange slagen.

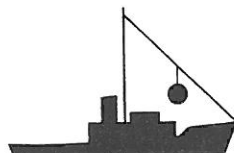
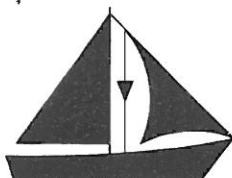
Red.

## LONDON BOATSHOW TRIP. 8-15 jan. 1984.



Met de "NORSEMAN" en "THE GREAT ESCAPE".  
Even noteren!!

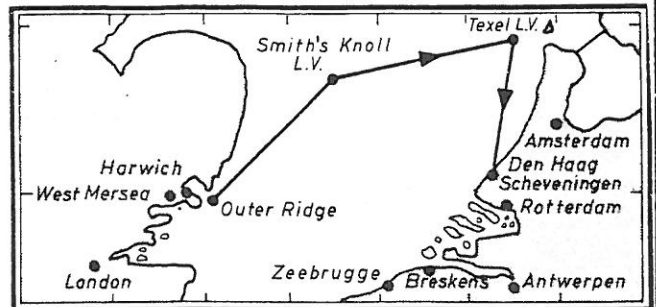
In welke situatie voert een schip  
deze 'dagmerken'?



AANMELDINGEN gevraagd voor een van deze  
RACES in 1984 met WILLING in mei/juni.

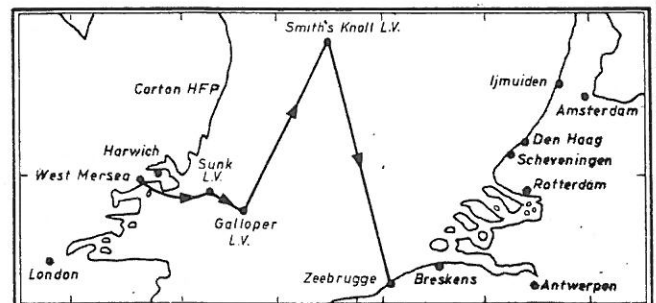
### 1. "NORTH SEA RACE".

Harwich-Smith Knoll LV- Texel LV-  
Scheveningen. Voordeel? Het is bekend  
vaarwater voor ons. De "Royal Harwich  
Yachtclub" te Woolverstone is gastclub.  
(Afstand ± 205').



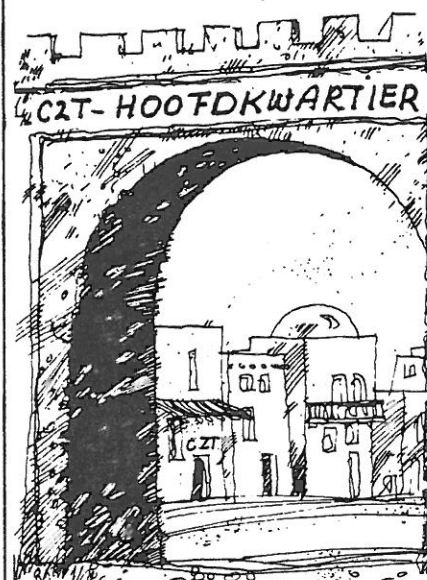
### 2. "WEST MERCEY-ZEEBRUGGE RACE".

West Mercey-Sunk LV-Smith Knoll LV-  
Zeebrugge. (Afstand ± 215'). Hier ook  
weer bekend vaarwater.



Welk bekend Nederlands gezegde  
staat hier?

R  
of R



Ook in 1984  
kan de CZT  
nieuwe leden  
(en onze bar-  
'De Hoop'  
gulzige pils  
vatters)  
gebruiken.

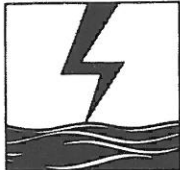
Stap even de  
bekende poort  
binnen en  
MELDT U AAN!

## Overzeiltrip:

### AMSTERDAM - GOTHENBURG .

De Dufour 35, "CALYPSO", van de Heer en Mevr. Kuhlner uit Amsterdam (nieuwe CZT-ers) is door Vincent van Huysstee en Hans Hollander naar Gothenburg overgezeild. Dat is geen wereldreis, maar toch merkten ze een paar zaken op die van belang kunnen zijn. Kort bij huis, op het Wad, is het vaarwater langzaam aan het verzanden. Bij de KWZ-boei de ZR-35 loopt de stroom anders dan voorheen en bij de ZR-10a wordt het steeds ondieper. "The Great Escape" heeft daar ook al eens aan de grond gezeten en schepen met veel minder diepgang eveneens. GOEDE RAAD.... Zorg dat je in het zuidoost-rak voldoende water hebt. Insiders denken dat de geulen daar binnenkort een heel andere loop zullen krijgen.

Op 60 mijl buiten Terschelling geraakte de "CALYPSO" tussen een randstoring en een noordoostwaarts trekkende depressie. Die botsing ging gepaard met een hevig onweer, vooral de bliksem was bijzonder hevig. De BBC gaf om 01.15 u. goed door wat er te verwachten viel. De depressie lag toen zuidoostelijk van de "CALYPSO", terwijl de storing van de Engelse kust kwam aan den deren. Om 02.00 uur zat de "CALYPSO" er al midden in. Deze 'rendez vous' ging met hevige slagregens gepaard, terwijl de wind verviel.



In de "Limfjord", de Noordzee/Oostzee verbinding door de kop van Denemarken, viel het de "CALYPSO" bemanning op dat er zoveel stroom kan lopen. Die stroom is weer afhankelijk van de wind in Noord- en Oostzee. Het water perst zich beurtelings naar noord of zuid door de Limfjord. De aanloop van beide kanten is 'groen op groen'; dwz. dat ergens in de fjord de betoning moet wisselen. Hoewel in de "Zeemansgidsen" staat, dat dat bij "Logstar" gebeurt, bleek dat niet juist te zijn. In "Aalborg" gebeurt dat wel.

Op weg naar Gothenburg werd, in het Kattergat, nog het eiland Loesø aangelopen. De haven daar bleek 2x zo groot te zijn als in de havengidsen stond. Een drukke vissersrijhaven waar het barstensvol Zweedse jachten lag. Vislucht en Deens bier van 1-1,5 % (het bier).

In Gothenburg zat de missie van Vincent en Hans erop en ze reisden terug met de nieuwe busdienst van "Comfort Bus", Gothenburg-Amsterdam. Snel, zeer comfortabel en niet te duur.

## Gevraagd: OPSTAPPERS!!!

Op 31 augustus moet de "CALYPSO" weer naar Nederland en Vincent en Hans kunnen nog 1 of 2 opstappers gebruiken (alleen clubleden). Planning als volgt: Vertrek van Amsterdam op 31 aug. Kosten trein Fl. 230,- kosten Torline eveneens Fl. 230,-. Vertrek uit Gothenburg 2 sept. Duur van de trip 6/7 dagen. Verdere kosten: bijdrage in de voeding.

MELDT U EVEN AAN BIJ "TWELLEGEA".

XX

## Achter het net vissen??

De veelvuldig op het IJsselmeer voorkomende vlaggetjes!!!!!! Wat zit daar nu onder?

Velen onder ons schrikken altijd van die vele 'bevlagde' stokken op het IJsselmeer. Wat moet je ermee?

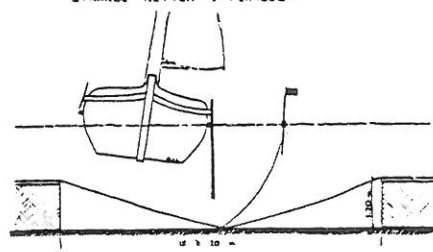
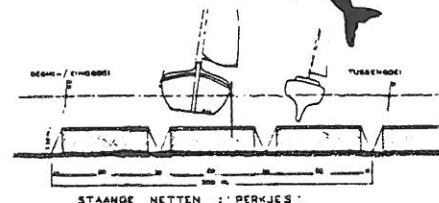
Onder de 'boeitjes' met vlag hangen de zgn. 'staande netten', die 1,20 m. hoog en 100 m. lang zijn. Daarvan knopen de vissers enkele kilometers aan elkaar. Om de 300 m. zetten ze een boeitje met 1 vlag en op de uiteinden een grotere boei of een boeitje met 2 vlaggen. Het kruisen van staande netten altijd kort bij een boeitje met 1 vlag en bovenwinds (zie afb). Het gat tussen de netten bij zo'n boeitje is 15 à 20 m.

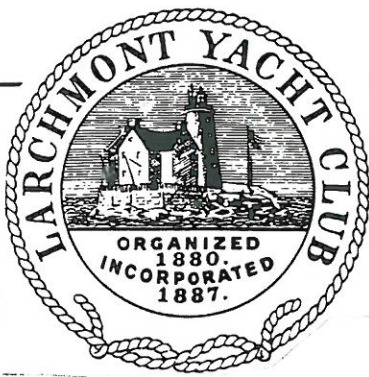
SCHIETFUIKEN zijn fuiken die steeds 'per paar' op de bodem liggen. De grootste hoepel is 1 m. diameter. Ook hiervan maakt de visser enorme concentraties/lengten. De eindboeien zijn dezelfde, maar de tussenboeien met 1 vlag liggen maar 150 m. van elkaar.

Vaste fuiken staan aan stokken, die zie je in hele concentraties, maar kunnen goed gemeden worden.

(Deze 'wijsheid' is overgenomen uit de brochure: "Vaarwater is óók viswater").

Doe er Uw voordeel mee!!!!





# mainsheet

THE NEWSLETTER OF THE LARCHMONT YACHT CLUB, LARCHMONT, N.Y., JUNE 1983

Schweppes

## INTERNATIONAL DINGHY TEAM REGATTA

LARCHMONT YACHT CLUB  
LARCHMONT, NY USA APRIL 23-30 1983

TEAMS	Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday	Friday	Saturday	Total
CZT TWELLEGEA	2-15	1-10					
DUSSELDORFER YC	3-15	1-8					
IDRA 14 ASSOC	1-17	1-10					
ITALIANA D 12-P	0-18	0-6					
LARCHMONT YC	5-8	2-5					
MANHASSET YC	4-10	3-6					
ROYAL CANADIAN	0-16	2-7					
ROYAL DANISH YC	3-13	3-7					
RYC DE KAAG	2-13	0-0					
ROYAL NORWEGIAN	4-11	2-8					
TAIKATA SC	1-15	0-9					
WAKATERE BC	5-9	2-6					

### Final Results

		Races Won	Races Sailed	Ratio
1	Manhasset Bay	21	22	.9545
2	Larchmont	19	21	.9048
3	Wakatere, New Zealand	18	22	.8182
4	Denmark	15	21	.7143
5	Norway	14	21	.6667
6	Canada	10	22	.4545
7	DeKaag, The Netherlands	8	22	.3636
8	Taikata, New Zealand	7	21	.3333
9	Twellegea, The Netherlands	5	21	.2381
10	Ireland	5	22	.2273
11	Dusseldorf, West Germany	5	22	.2273
12	Italy	2	21	.0952



9. C.Z. Twellegea  
The Netherlands  
Willem Tuinstra

## Verslag door: Willem Tuinstra.

Met 10 -meest jeugdige- clubleden ging uw Cruise Director op donderdag 21 april in het vliegtuig naar New York.

5 zeilers, te weten: Wim en Fedde Tuinstra, Martin Reen, Eddy de Boer en Peter Kunst en 5 bemanningsleden: Gerry Ulrich, Vincent van Huystee, Hilde Huisman, Pieter van der Heyde, Marga van der Zee en reserve Adriana Visser.

De 'Norseman' legde de basis voor de deelname van CZT aan dit evenement toen ze in 1976 deelnam aan de Tall Ship Races naar New York en daar mee voer in de Parade of Sail 1976. Larchmont Yacht Club bood de 'Norseman' gastvrij een plaats in hun haven. Er is daarna een goed contact gebleven tussen Larchmont Yacht Club en Twellegea. Toen die club in 1980 haar 100-jarig bestaan vierde, organiseerde men de Dinghy Team Races voor 12 internationale teams.

Twellegea werd uitgenodigd een team samen te stellen, en speelde die uitnodiging door aan de inmiddels opgerichte CZT. De races van 1980 waren een succes! Daarom besloot Larchmont Yacht Club dit evenement elke drie jaar te herhalen. In Nederland kent men het team-zeilen nauwelijks. CZT voer met een team van 10 man in vijf boten. Met je team van 5 boten vaar je dan tegen een team van een ander land; met 12 teams moet er dus heel wat gevaren worden! Donrdsdag-middag werden zij op Kennedy Airport welkom geheten door een douaneman die lid was van de People-to-People Committee. Zonder te hoeven inklaren, werden wij door de douane geloodst en gingen we met de gereed staande bus naar Larchmont. Hier werden we hartelijk ontvangen door onze resp. gastvrouwen en meegenomen naar onze logeeraadres. Vrijdags hadden we willen oefenen, maar omdat de scheepjes nog niet klaar waren, gingen we met ons allen naar New York om iets van de stad te zien.

Vervolg: Larchmont.



We bezichtigden de New York Stock Exchange, de Empire State Building en nog vele andere zaken. Doodmoe arriveerden we 's avonds weer in Larchmont. Het sight-seeën heb ik daarna maar gelaten voor wat het was en mijn uitstapjes beperkt tot het bezoeken van de club. De jongere leden hebben echter nog menig enorm disco-paleis bezocht.

's Zaterdags werd er met de dinghies, die maar 3 meter lang zijn, geoefend; als je 80 kg weegt en 11,5 m schip gewend bent, valt dat echt tegen. 's Zondagmorgen was het noodweer en werden alle races afgelast. 's Maandags moesten we meteen 5 races varen. We winnen 2 wedstrijden van de vijf; niet zo'n goede start! Dinsdag verliezen we, evenals het Nieuw-Zeelandse team, alle wedstrijden. Hun captain troost mij 's avonds aan de bar met de woorden: "So, we have to concentrate on the beer".

Het blijkt trouwens dat de Amerikanen twee teams ingezet hebben; overdag één 'sailing team' en 's avonds in de club één 'drinking team' die ons proberen tot in de vroege uurtjes bezig te houden! Hun 'sailing team' ligt dan al lang onder de wol om de volgende dag goed fit te zijn. Om 8 uur de volgende morgen zijn we weer present en zetten de boten te water; waar we het compliment kregen "you are the handiest working team".

Het is nu iedere dag mooi weer en we beginnen steeds beter te zeilen. We winnen 7 van de 21 gevaren wedstrijden. Van de 12 teams eindigen we op zaterdagmiddag om 1400 als 9e. Zaterdagmiddag organiseren de deelnemers een laatste "Fun Race" voor de organisatoren. Deze race viel enorm in de smaak en zaterdagavond is er als afsluiting een "Awards Dinner" (iedere deelnemer krijgt een prachtig herinneringsbord), speeches van alle twaalf team captains, kortom tesamen een waardige afsluiting van een prachtige zeilweek.

Het is een geweldige organisatie geweest om 12 teams van tenminste 10 man bij de leden van de Larchmont Yacht Club in de buurt van de club onder te brengen, te voeden en te entertainen.

Het was vooral voor onze jonge leden een prachtige ervaring om met zoveel mensen van diverse landen om te gaan en te genieten van de grote hospitality van de Larchmont Yacht Club.



Van wedstrijd-zeilen hebben we enorm veel geleerd van onze Amerikaanse vrienden. Zij oefenen de hele winter door in deze kleine boten en noemen dit "frostbiting". 's Zomers zeilen ze in grotere racejachten. Zondags zeilen enkele CZT-ers nog in een racejacht in de Long Island Sound. Het is nog vroeg in het seizoen maar toch doen daar al honderden jachten aan mee. Het is hard werken en we zijn onder de indruk van de zeilcapaciteiten van de Amerikanen.

Voor de Admiral Cup kunnen ze putten uit een enorm aanbod van prima zeilers. Het zal moeilijk zijn deze Cup terug te halen naar Europa.



.WT.

## 1984 British Islands Race .

Wat denken "CZT-ers" van deze race, kort bij huis in de zomervacantie van 1984???? 1860 moet je in 14 dagen kunnen doen. Met aan- en afvaren 3 weken. Ook ongemeten schepen.

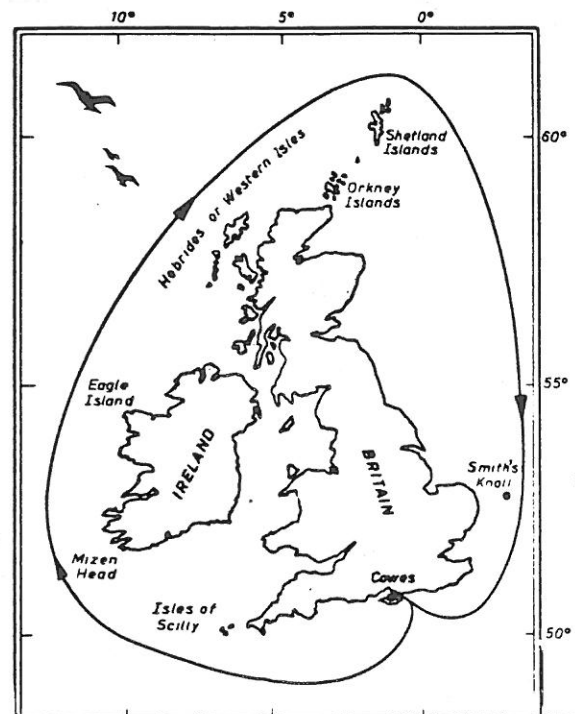
We laten de Engelsen het maar even in hun 'moers taal' zeggen:

-Non stop. Fully crewed. 1860 miles.  
Course record 1980 "Chica Tica II".  
12.10.42. (6.23 Knots).

The longest, toughest race of its kind when the nearest harbour in only a day away. Sailing higher than 60° degrees North. Constant navigation/pilotage (unlike ocean-crossings).

Starting 7/8 July 1984. Apply now to "RORC" for notice of race and entry form.

A cruiser (unrated) class will be provided.





# FAST ABLE AND... WILLING



WILLING II's 7 WEKEN REIS 'SINGLE HANDED'  
NAAR BERGEN/NOORWEGEN

Heer Broersma uit Amsterdam huurde de Willing II met als doel de Noorse kust boven Bergen; daar de fjorden te bevaren en dan door de fjorden naar de Zuidkust en weer naar Amsterdam. Uit de notities van de heer Broersma merken we op dat hij op zondag 29 mei door vrienden tot buiten het Molengat is uitgewuifd. Hij zette koers Noord om zo snel mogelijk door de scheepvaartroute te komen. Eenmaal boven de routes, zette hij koers op een punt  $\pm 30'$  mijl van de Noorse kust boven Stavanger. De autohelm 2000, die we aan boord plaatsden, deed het erg goed en hij kon daar rustig slapen omdat er weinig scheepvaart was. Het weer was nu eens precies zoals routing van het K.N.M.I. dat voor zijn vertrek aan hem voorspelde. 30 Mijl uit de kust was bedoeld om niet in de vissersschepen concentraties te geraken, die daar volgens de Zeemansgids in mei/juni opereren. Dat lukte echter niet, want onder de Noorse kust aangekomen, bleek hij opeens midden in zo'n vloot terecht te zijn gekomen. Het zicht was toen slecht, en hoewel de vissers druk met elkaar praatten per marifoon, gaven ze geen antwoord op zijn oproepen. Om vrij te komen, maakte hij een slag naar buiten met een toenemende wind uit het noorden. In een noord 6/7 laveerde hij langs de kust omhoog. De 'Willing' deed dat erg goed; Broersma zegt ook: 'Je moet in dit soort weer wel flink zeil minderen; doe je dat op tijd, dan gaat het erg goed'. Donderdagmorgen  $\pm 11.30$  belde Broersma ons reeds vanuit Bergen. Een snelle reis dus. Het zeilen in de fjorden, dat hij intensief heeft gedaan, is een techniek apart. Aan de autohelm heb je daar niets wegens de constant veranderende winden zowel van richting als van sterkte. Jan Arend Broersma is inmiddels lid van CZT geworden en werkt aan een compleet verslag, waarin hij ingaat op de lokale toestanden in de fjorden en langs de kust gedurende zijn reis. Op de reünies zal dit zeker ter inzage liggen of verkrijgbaar zijn. Van Bergen zeilde hij via Haugesund richting Stavanger, meest binnendoor; dus door de fjorden naar Flekkefjord en Mandall.

Vanwege de ontelbare stenen is het varen daar niet zonder bijzondere gevaren. Sommige inhammen moet je binnenvaren door direct een haakse bocht te nemen, één van de manoeuvres gelukte niet geheel en dan is het daar meteen raak. Hij moest de 'Willing' neus repareren/bijwerken en merkte dat niet alleen het bier in het goede Noorwegen duur is, maar ook de reparaties. Van Mandall zette hij koers op Helgoland, maar liep dat eiland niet aan omdat er toen dichte mist voorkwam in de hele Duitse bocht. De koers werd verlegd op Vlieland. Je merkt aan zijn relaas wel dat het single handed varen onder deze zichtomstandigheden heel erg vermoeiend en moeilijk is. De tactiek om veilig de uiteren van Vlieland aan te lopen, laten we u even in de eigen bewoordingen van Jan Arend Broersma toekomen....

## 'WILLING II'

Reis naar Noorwegen, gemaakt in de zomer van 1983.

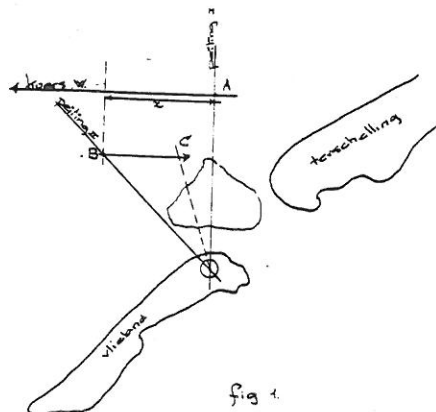
### AANLOOP VAN HET STORTEMELK (een rekonstruktie)



Weersomstandigheden: Wind - kracht 4 NO  
Zicht - 50 à 100 m.

Navigatiemiddelen : Radiorichtingzoeker  
Kompas  
(log en dieptemeter uitgevallen).

Bij een zo gering zicht als op de avond van 9 juli waarop ik Vlieland wilde binnelopen, is het in de eerste plaats nodig om een zo nauwkeurig mogelijke gis te bepalen. Dat kon door middel van een peiling met verzeiling, gebruikmakend van het radiobaken van Vlieland (...-.-.). Aangenomen dat vanuit een denkbeeldig punt A (fig 1) een ware peiling wordt genomen van  $180^\circ$  (ik weet de juiste peilingen niet meer uit mijn hoofd) vaar ik koers West met een geschatte snelheid van 5 mijl en hou dit een kwartier lang vol.



Dan weer een radiopeiling: ware peiling  $120^\circ$ . Geschatte afge-egde afstand:

$$x = \frac{5 + 0.8 \text{ (stroom)}}{4} \text{ is } 1,45 \text{ mijl.}$$

De positie is dan de kruising van de tweede peiling met een lijn evenwijdig aan en met een afstand  $x$  tot de eerste peiling, punt B.

Omdat de afgelegde afstand in de plaatsbepaling een onzekere factor is, herhaal ik de manoeuvre vanuit punt B met een oostelijke koers. Het nu verkregen punt C wordt de nieuwe gis. Vanuit punt C moet het nu theoretisch mogelijk zijn met een bovenstroomse koers het punt D (fig 2) aan te lopen.



Punt D in de tekening stelt in werkelijkheid de eerste stuurboordston voor van de boeienlijn van het Stortemelk.

Ik heb gekozen voor de stuurboordston omdat het groene licht in de mist veel beter te zien is dan het rode licht of het witte van de uiterton.

Het zal bekend zijn dat het moeilijk is om met een zeilboot precies een rechte lijn te varen. Bovendien is het uitgangspunt geen exacte positie maar een gis.

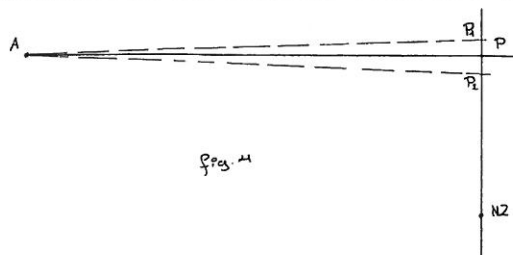
Sir Francis Chichester heeft het ooit klaar gespeeld om met geen ander hulpmiddel dan een kompas van Australië naar een dorpje in Nieuw Zeeland te vliegen.

Hij vloog er niet recht op af, maar deed het volgende:

hij zette een lijn op de kaart gaande door de landingsplaats NZ zodanig, dat een loodlijn op deze lijn neergelaten vanuit het vertrekpunt A deze de eerste lijn snijdt in een punt P zodat:

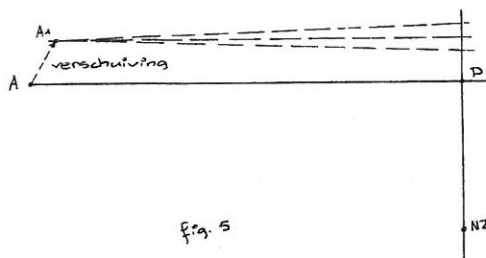
1. de hoek tussen de lijnen P/A en P/NZ  $90^\circ$  is,
2. de afstand P/NZ aanmerkelijk kleiner is dan de afstand P/A,
3. de afstand P/A overeenkomt met een aantal vliegrepen.

Waarom nu deze ingewikkelde konstruktie? Stel we volgen Chichester in een zeilboot. Onderweg van A naar P wordt de boot beïnvloed door drift en stroom en de stuurman, hoe goed hij ook zijn best doet, maakt een "stuurfout". Allemaal kleine onnauwkeurigheden en niet precies te voorspellen factoren maken dat de boot niet in het punt P aankomt maar in  $P_1$  of  $P_2$  (fig 4).



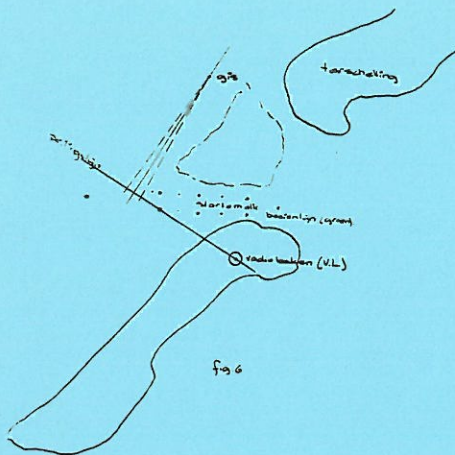
Alle punten, P,  $P_1$  en  $P_2$  echter, liggen op de lijn gaande door P en NZ. Volgen wij nu de koerslijn P/NZ dan is de fout die onderweg in de navigatie is geslopen vrijwel geheel geëlimineerd. Wij bevinden ons hoogstens meer of minder ver van NZ verwijderd, maar op een juiste koers. Opnieuw zal een fout ontstaan tijdens de tocht naar NZ, maar deze is aanmerkelijk kleiner dan de fout die we gemaakt hebben onderweg naar P. Chichester kwam op deze manier precies waar hij heen wilde.

In mijn geval, voor de kust van Vlieland, was het vertrekpunt geen exacte positie, maar een gis. De konstruktie blijft echter precies dezelfde, immers een verschuiving van punt A in fig 3 levert bij een ware koers A/P alleen maar een ander punt P op. (fig 5).



Om nu de juiste boei aan te lopen, heb ik de lijn P/NZ uit het voorbeeld van Sir Francis Chichester zodanig gekozen, dat deze lijn overeenkomt met een peilingslijn van het radiobaken van Vlieland lopend over de eerste stuurboordston van het Stortemelk. Vanuit de gis heb ik een koers uitgezet loodrecht op deze peilingslijn. Het moment van passage van de peilingslijn is eenvoudig vast te stellen door middel van de radiorichtingzoeker (fig 6).





Het klinkt nu allemaal heel nuchter, maar ik moet eerlijk zeggen dat ik erg opgelucht was toen de gezochte ton ook inderdaad voor de boeg opdoemde.

Dan nog iets over de stroom. Hoewel de stroomrichting er in principe weinig toe doet kan het in dichte mist wel van belang zijn. En de manoeuvre uitvoeren met stroom tegen kan bijdragen tot de veiligheid. Door tegen de stroom op te moeten werken, duurt het zoeken naar de ton wel langer, maar is er nog alle tijd om uit te wijken voor het geval de ton plotseling uit de mist voor de boeg opdoemt. Of kan de hele manoeuvre vanaf ruim water nog eens herhaald worden voor het geval de ton onverhoopt wordt gemist. Bij stroom mee zou men door een plaatselijke stroming meer kunnen worden ingezet dan verwacht en zodoende voortijdig in de boeienlijn terecht komen. Wel in de peilingslijn, maar aan de verkeerde kant van de gezochte ton.

J.A. Broersma



**ADVERTENTIE: Te Koop Gevraagd**

Watersport "TWELLEGEA" zoekt met spoed een in prima staat verkerende TWEEDEHANDS WILLING. Gaarne inclusief de "ZEEMANS-GIDS". Prijs n.o.t.k.

**NOORDZEERACE nr. 11.15\_17 april 1983**

ENKHUIZEN-OUDEZEUG-Via DEN OEVER en het MOLENGAT naar TERSCHELLING, dan via het VLIESTROOM INSCHOT naar KORNERWERDERZAND en ENKHUIZEN.

Een Noordzee-gebeuren als vanouds maar dan wel met wat weinig wind. Vrijdag-'s avonds werd er gestart, tussen de EZ-KG en de T.G.E., de start verliep keurig, een ieder meldde zich netjes aan het startschip en verdween dan in het donker. Opvallend is toch wel, dat veel schepen geen korrekte navigatielichten tonen, je ziet kerstbomen (allerlei soorten verlichting) en Zwarte Pieten (dus weinig licht). Misschien dat het vroege voorjaar daar debet aan was en er nog niet veel tijd en aandacht aan de verlichting was besteed (WEL DOEN!) Het laatste rak was hoog aan de wind, zodat hier gemotord moest worden. De Second Neel had startproblemen en wilde daarna alleen nog maar door de Great Escape gered worden, ondanks diverse concurrerende aanbiedingen bleef Piet bij zijn eerder gemaakte afspraken. 's Avonds was het weer een gezellige boel in de Oude Zeug en de kleine uurtjes waren al aangebroken vóór een ieder na een laatste plasje in de kooi lag.

's Zaterdag was het een bijzonder mooie voorjaarsdag, een licht windje die een grote verscheidenheid aan bijzondere zeilen liet zien. Eer werd prima "licht weer gezeild" al blijft de marifoonbezetting met het mooie weer, als een ieder aan dek is, een probleem. Toch is het beter dat, als je in groepsverband vaart, je een marifoonbezetting aanhoudt, hoe vervelend dit soms ogenschijnlijk ook is, het is en blijft een stukje "veiligheid op zee" (denk maar eens aan Hemelsvaartdag dit afgelopen jaar).

Als volwassen zeezeiler zul je lak aan veel praatjes aan boord moeten hebben en zéér zeker de schipper behoort hier zijn verantwoordelijkheid te kennen. (DUS: marifoon bezet houden). De avond in Terschelling is altijd weer bijzonder gezellig, de sfeer in de haven en het uitgaan op het eiland heeft een aparte bekoring en de CZT-liederen klinken daar nog het best.

De traditionele prijsuitreiking de volgende dag op Kornerwerderzand was natúúrlijk weer in de regen. Het schijnt hier altijd slecht weer te moeten zijn, zodat een ieder na het bekendmaken van de prijzen moe en voldaan, maar op volle kracht de steven wendt naar de thuishaven in Friesland of via Enkhuzen (nog een keer overnachten, met een polonaise) naar Amsterdam terugkeert.

Een mooi weekend en ..... tot de Engelandreis dan.

Leffert Roelevink

# AANLOOP VAN DE HAVENS GREAT YARMOUTH/LOWESTOFT

See Caution

Sluiting van de "Hewitt Channel" vaarwater naar Great Yarmouth en Lowestoft. De verzanding van dit vaarwater was al geruime tijd aan de gang. In het voorjaar was het "Hewitt Channel" plotseling geheel dicht. Er is nu een vaarwater (tussen de banken door) uitgezet; plm. 4 mijl verder naar het zuiden. Dit vaarwater ligt veel ongunstiger dan het vorige. Van zee naar Great Yarmouth moet men nu kort bij de bank noord sturen en tussen 2 banken door varen, die N/Z liggen. Daar staat met winden van zuidwest tot noord-noordwest door het oosten een gevaarlijke branding.

Voor jachten is het aan te raden via het zuidelijke vaarwater East Barnard-boei aan te lopen. Zeker bij slecht zicht of veel wind van zee. Of de noordelijke ingang te nemen, via Smith Knoll L/V en NE-Cross Sand. Zoals U op de kaart ziet zijn de boeien E-Corton en S-Scroby opgenomen.

See Caution

LET OP!!!! Niet met oude kaarten binnen varen of deze posities overzetten. Krt.nrs. zijn: Adm. 1543 en 1536.

ATTENTIE!!!! De Ned. Krt. overzeiler 1035 moet eigenlijk nieuw aangeschaft worden, daar de oude wegens zeer vele veranderingen min of meer waardeloos is geworden.

Bij problemen aldaar op kanaal 12 Yarmouth-harbour oproepen of op kanaal 16 Yarmouth-coast-guard.

Henk Huisman.

**CAUTION**  
CHARTED DEPTHS UNRELIABLE  
The banks off Great Yarmouth and Lowestoft are continually changing. The buoyed channels should be used.

