



# Club Zeezeilers Twellegea

Sept 92

Penningmeester:  
Keetberglaan 15  
1974 XA IJmuiden  
Telefoon: 02550 - 13770  
Postgiro: 25.36.575

N I E U W S B R I E F  
=====

Secretariaat:  
Loopveldweg 94  
3645 LJ Vinkeveen  
Telefoon: 02972 - 1880

Ineke - Willy Dor 055-413836

Beste leden,

Hier volgt alweer nieuwsbrief nummer 6. Het zeilseizoen is bijna afgelopen maar we hebben nog één reis voor de boeg.

## Inhoudsopgave Nieuwsbrief 6 - 1992.

- 1) Clubhuis
- 2) Noordzeerace 30
- 3) Verslag Belgische kust
- 4) Veiligheid aan boord
- 5) Overige zaken

Ben Wouters kantoor  
(Ned) op Keizersgracht

### 1) CLUBHUIS

We beginnen deze nieuwsbrief met een trieste mededeling. Ons clubhuis, gelegen aan de Oranje werf te Amsterdam, voor de meeste van ons een bekende plek, is door de gemeente Amsterdam opgeëist. De gemeente heeft voor de grond en het kleine haventje een andere bestemming gevonden en nu moeten we op zoek naar een andere lokatie.

We zoeken een lokatie met:

- water in de buurt, zodat er schepen kunnen afmeren
- een clubhuis o.i.d.
- voldoende parkeergelegenheid
- centraal gelegen
- redelijke prijs

Je merkt het al we zoeken een speld in een hooiberg. Mocht je nu denken ik weet misschien iets voor de club laat dit dan zo snel mogelijk weten aan Ben Wouters (072-332084) of Ingrid Labrie (02972-61880).

Door deze omstandigheden moesten we voor de Theoretische KustNavigatie cursus al uitwijken naar een andere lokatie. De cursisten zijn hiervan op de hoogte gesteld.

### 2) NOORDZEERACE 30

4 schepen

Helaas aan alles komt een eind en zo ook aan dit "ZEILJAAR". De C.Z.T. heeft nog maar één reis op het programma staan, maar wel één van de leukste, namelijk de NOORDZEERACE 30. Start vrijdagavond 2 oktober ± 18.30 Enkhuizen; terugkeer in Enkhuizen op zondag 4 oktober. Zaterdag wordt er een wedstrijd gevaren waarbij de spanning weer hoog kan oplopen. Ook deze race zal het weer op seconden aankomen, wie er dit jaar zal winnen. De inzet is, net als voorgaande jaren, vermelding op onze "club-beker".  
Laten we er dit jaar weer een groots evenement van maken. Dus scheeps-eigenaren en opstappers meldt je zo snel mogelijk bij het secretariaat zodat we je nog kunnen indelen voor deze race.

3) BELGISCHE KUST / ENGELAND REIS

Verslag septemberreis 1992 C.Z.T.

Deelnemende schepen : Lone Gull, Elizabeth en Shearwater

Totaal aantal deelnemers: 14 leden.

Vrijdag 4 september.

Als cruisedirector werd Albert Huisman samen met Jan Kuiper gekozen.

Lone Gull en de Elizabeth vertrokken vanaf Amsterdam naar IJmuiden en de Shearwater lag reeds in IJmuiden.

Vanwege windkracht 6-7 zijn we vrijdagavond aan de loswal blijven liggen. Onder gezamenlijk borrelen werd er besloten om een ontdekkingsstocht over de Zeeuwse wateren te houden.

Zaterdag 5 september.

Windkracht 6-7 met 2½ meter hoge golven. We konden dus rustig wakker worden en lekker ontbijten. Om 10.30 uur hebben we ons laten schutten om in de Haringhaven te wachten op het afzakken van de wind. 's Middags 15.00 uur was de wind zes en afnemend naar 4. De golf hoogte was nog 2½ meter.

Besloten werd om toch naar Scheveningen te gaan. Na een heerlijke zeiltocht werd er om 20.00 uur vastgemaakt. We lagen met de drie schepen naast elkaar en het werd een gezellige avond.

Zondag 6 september.

Het weerbericht van 07.00 uur gaf op windkracht 3-4 en 's avonds 5-6 zuid-west. We besloten om 07.30 uur uit te varen met bestemming Stellendam. Daarna via het Haringvliet naar Hellevoetsluis met als einddoel

Middelharnis. De oversteek bij de Nieuwe Waterweg werd geheel geleid door de verkeersdienst omdat er zeer veel schepen in- en uitgaand waren. Eén onzer schepen kreeg nog een reprimande omdat hij zeer slecht op de radar was te zien. De radarreflector zat te laag.

De Elizabeth en de Shearwater maakte om 14.30 uur vast in Hellevoetsluis.

De Lone gull was toen nog niet gearriveerd. Later bleek dat hij de douane aan boord had gehad. Rond 17.00 uur waren we in Middelharnis. De avond werd besloten met een gezellig samenzijn op de schepen.

Maandag 7 september.

Afvaart 08.30 uur. Met een motortoerental van ± 2000 r.p.m. werd er richting Haringvliet gevaren. Er kon niet gezeild worden omdat de wind pal op de kop stond. De route was als volgt: vanaf het Haringvliet via Volkeraksluizen en Oosterschelde, boodschappen gedaan in Kortgene, daarna via het kanaal door Walcheren naar Middelburg gevaren. Aankomst 20.00 uur. Omdat onze cruisedirector jarig was hebben we gezellig feest gevierd. De dag was rustig verlopen maar ontspannen varen heeft ook zijn bekoring.

Dinsdag 8 september.

Weerbericht zuid-west 6. Voor de Engelse kust komt er een storm opzetten vanuit de zuid-west hoek met uitlopers naar windkracht 9.

Om 10.00 uur hielden we een captainsbriefing en omdat we toch wilden zeilen, werd er besloten om buiten langs naar Zeebrugge te varen. We vertrokken om 11.45 uur vanuit Vlissingen. Het was een redelijke zeiltocht. Nadat we gegeten hadden werd er in het clubgebouw gezamenlijk bier gedronken.

Woensdag 9 september.

Besloten werd om een vrije dag in te laten windkracht 6 zuid-west. Omdat de wind in Engeland niet in de goede hoek stond zouden we niet terug kunnen komen. 's Avonds hebben we buiten de deur gegeten. Afgesproken werd dat we 10 september terug naar Holland zouden zeilen. We konden niet door naar Duinkerken omdat de Elizabeth geen vlaggebrief bezit.

Donderdag 10 september.

Windkracht 2-3 zuid. Goed zicht, 22°C. In de loop van de middag zou de wind tegen gaan draaien kracht 6-7, terwijl we de stroom mee zouden krijgen.

Zeilen kon er dus de eerste uren nog niet. De Shearwater besluit om de Nieuwe Waterweg op te gaan. De Elizabeth en de Lone Gull kunnen zeilend met de motor bij hun weg vervolgen.

De Shearwater neemt om 17.30 uur afscheid en maakte om 21.30 uur vast in de buitenhaven van Maassluis. De Elizabeth kiest 's avonds Scheveningen als einddoel terwijl de Lone Gull kiest voor een nachttocht en zet dus koers naar Den Helder. Het was voor iedereen een prachtige zeildag geweest. Vrijdag 11 september.

De Lone Gull en de Elizabeth besluiten elkaar weer te ontmoeten in Oude Schild. Waarna zij gezamenlijk via Enkhuizen naar hun thuishavens gaan. De Shearwater vervolgt zijn reis binnendoor.

Vertrek om 09.45 uur vanuit Maassluis via Nieuwe Waterweg. Dit gedeelte wordt helemaal geleid door de havendienst. Men schakelt hier van het ene VHF kanaal naar het andere. Vervolgens via de Hollandse IJssel naar Gouda waar we om 16.30 uur vastmaken. We kunnen niet verder vanwege de spoorbrug. Zaterdag 12 september.

Windkracht 4-7 vanuit de zuid-west. De Shearwater vertrekt om 06.10 uur. Gaat door de spoorbrug en vervolgens via de Gouwsluis, Kagerplassen naar Haarlem waar ze om 12.30 uur vastmaken.

Het binnenwater varen was zeker de moeite waard om een keer te doen. Je ziet dat Holland nog de moeite waard is om het vanuit je boot te bekijken. Ondanks dat we een week hebben gehad welke totaal anders was dan dat we gewoon waren geworden, was het een gezellige club week waarin we elkaar beter hebben leren kennen in de verschillende omstandigheden. Houden zo!!

Verslag van Willy Oor.

#### 4) VEILIGHEID AAN BOORD

Veiligheid aan boord is een belangrijke zaak. Averij en verwondingen zijn zo opgelopen. Alleen door een goede reisvoorbereiding, adequate instructie en een voortdurende aandacht voor de gang van zaken aan boord kunnen grotere of kleinere ongelukken worden voorkomen.

Het zal ieders ervaring zijn dat het ongeluk in een klein hoekje zit. Juist door een samenloop van omstandigheden zal het ongeluk zich manifesteren.

Een voorbeeld hiervan is het aan de grond lopen en vergaan van de Schoener Johanna Cornelia in het voorjaar van 1990 voor de kust van Schouwen Duiveland. Een gedetailleerde beschrijving van het voorval is te vinden in de uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart over deze ramp.

Zoals gewoonlijk heeft de Raad voor de Scheepvaart in haar uitspraak een paragraaf "lering" opgenomen.

Aan de hand van deze lering zal ook iets van de achtergrond worden verteld.

##### Lering 1

"Het decca-navigatiesysteem is een goed hulpmiddel bij de navigatie. De gebruiker moet echter de eigenschappen van het systeem, en van de aan boord gebruikte decca-ontvanger, beheersen. De verkregen posities moeten met gegist bestek of andere navigatiemiddelen worden gecontroleerd."

Het schip met bemanning (kapitein en stuurman/eigenaresse) was verhuurd aan studenten van de Hogere Hotelschool te Scheveningen. Met andere schepen werd een wedstrijd gevaren, waarbij als laatste etappe Oostende naar Scheveningen zou worden afgelegd. Vanwege (licht variërende) wind uit het noord-noord-oosten, kracht 4 à 5 Beaufort, werden enkele slagen voor de kust gemaakt. De studenten deden de feitelijke navigatie. Daarbij werden decca-posities op de kaart ingeplot en vergeleken met een gegist bestek. Ook werden zichtpeilingen verricht. Het bijhouden van een gegist bestek gebeurde echter minder zorgvuldig: de scheepssnelheid werd o.a. geschat omdat het (sleep) log niet was uitgezet. Ook zijn zichtpeilingen, vooral in de gewraakte nacht, niet consequent uitgevoerd en leidde het ontbreken van verwachte peilingen niet tot een verhoogde waakzaamheid. De kapitein en stuurman controleerde de navigatie van de studenten slechts incidenteel.



Ook de eigen navigatie was gebrekkig; achtereenvolgende posities werden op verschillende kaarten ingeplot. Aan de decca-posities werd niet getwijfeld, ondanks het aan boord bekende feit dat de "Holland Chain" (de hoofd- en hulp-zenders aan de Nederlandse kust) die avond enkele uren niet hadden uitgezonden. De met de nieuwe ingegeven "estimated position" verkregen decca-positie in combinatie met een voldoende klein geachte "uncertainty" gaf op de bewuste nacht een gevoel van zekerheid. Een helder licht werd pas laat verkend. Toen men zich realiseerde dat dit niet in overeenstemming was met de gegiste positie was het reeds te laat: het schip liep aan de grond en kon niet meer worden losgemanoeuvreed. Het is in de daarop volgende dag tegen de zandbank stukgeslagen.

### Lering 2

"Bij het onderricht geven in het gebruik van decca dient aandacht te worden besteed aan de zwakke kanten van decca. Onder andere dienen de begrippen "uncertainty" en "zelfzoekend" grondig te worden behandeld."

Als mogelijk bekend is, wordt de positie bij het decca-systeem bepaald door snijding van faseverschillijnen. Hoe rechter zo'n snijding van lijnen is, des te beter is de positiebepaling. Deze snijdingshoek is op de oorspronkelijk gebruikte kaarten wel te zien, maar door de directe aflezing van moderne decca-ontvangers niet meer voor de gebruiker zichtbaar. De af te lezen "uncertainty" geeft hier dan toch nog een maat voor. Het is echter een relatieve onnauwkeurigheid. Het geeft zeker niet de absolute onnauwkeurigheid van de positie aan. Deze wordt bepaald door de ingegeven "estimated position" en de goede ontvangst van sterke decca-signalen.

Voor "zelfzoekend" dient altijd onderscheid te worden gemaakt naar zelfzoekend naar de beste keten en zelfzoekend naar de juiste positie.

Aan beide begrippen werd aan boord van de Schoener juist de verkeerde interpretatie gegeven. Hoewel deze zaken bij moderne SATNAV- en GPS-systemen geen of op andere wijze een rol spelen, dienen ook hier de begrippen juist gebruikt te worden.

### Lering 3

"De verantwoordelijkheid voor de veiligheid van het schip en opvarenden is niet te delen. Als de gezagvoerder (schipper) niet op de brug is, is de stuurman van de wacht met deze taak belast."

In het geval van de Johanna Cornelia had de stuurman de wacht om 00.00 uur overgenomen. Toen het schip om ca. 04.00 uur aan de grond liep, had de stuurman voldoende gelegenheid gehad om de positie te controleren. De schipper is dan ook vrijuit gegaan. De stuurman is de bevoegdheid om te varen voor twee weken ontnomen.

**Konklusie:** Een ieder zal de leringen van de Raad voor de Scheepvaart onderschrijven. Uit de ramp met de Johanna Cornelia blijkt echter hoe ook professionele zeilers de aandacht voor kleine zaken kunnen verliezen en middels een samenloop van gevolgen door "pech" achterhaald kunnen worden.

De volledige uitspraak is gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant (26-02-1992, nr. 40, bijvoegsel), maar kan ook bij de C.Z.T. worden aangevraagd.

Ingestuurd door Rob Lampe.

5) OVERIGE ZAKEN

- Hierbij geef ik jullie nog even de data van de verschillende bijeenkomsten voor najaar '92 en voorjaar '93.

Zaterdag 14 november 1992: SCHIPPERS BIJEENKOMST.  
Bestemd voor booteigenaren/schippers.  
Aanvang is om ± 10.00 uur.  
Het duurt ongeveer tot 15.00 uur.

Maandag 07 december 1992: NAJAARSVERGADERING.  
Deze vergadering is voor alle leden.  
Het begint om 20.00 uur tot ± 22.00 uur.

Zaterdag 23 januari 1993: NIEUWJAARSVERGADERING.  
Waar deze gezellige avond gehouden word is nu nog niet bekend. Iedereen is van harte welkom.  
Het zal rond 19.00 uur beginnen.

Doordat we ons clubhuis niet meer kunnen gebruiken moeten we voor al deze evenementen helaas uitwijken naar andere lokaties.

- Tineke.

Fam. Tuinstra, met hun schip de "Tineke", is na een rondreis van een jaar weer in Nederland teruggekeert. Op vrijdag 28 augustus jl. kwamen ze aan op de Oranjewerf waar ze door familieleden, vrienden en een delegatie van het bestuur werden welkom geheten.

Zover wij hebben vernomen is het een zeer indrukwekkende reis geweest, die zeker voor herhaling vatbaar was.

In de toekomst zullen we er nog wat meer van horen.

CLUB ZEEZEILERS TWELLEGEA

Ingrid Labrie

secretaris

