

CZT Nieuwsbrief

1	Verslag Engelandreis september 2000	2	Welkom aan nieuwe leden	5	Sail 200 en Barbecue
		4	Zeiltrim deel 3 (slot): De stormzeilen	6	Achterpagina

Oktober 2000

Verslag Engelandreis september 2000

Is dit nou echt leuk? Is dit wat ik wil? Wat is de lol van jezelf nat en koud laten worden midden in de nacht ergens op een grote plas water? Waarom niet lekker warm thuis op de bank voor de buis met een borrel? Of echt leuke dingen doen?

Dit en soortgelijke vragen speelden bij mij door mijn hoofd tijdens de oversteek van Den Helder naar Lowestoft. En ik ben vast niet de enige bij wie dergelijke gedachten tijdens de Engelandreis opkwamen. Een rustige en kalme overtocht was het beslist niet.

Stormachtig begin

Het begon op vrijdag middag in de jachthaven van Monnickendam. Na het verstouwen van grote hoeveelheden proviand, het aan boord sjuwen van een immens reddingsvlot en reparatie van het gasfomuis, werd er koers gezet naar Amsterdam. De eerste opening van de

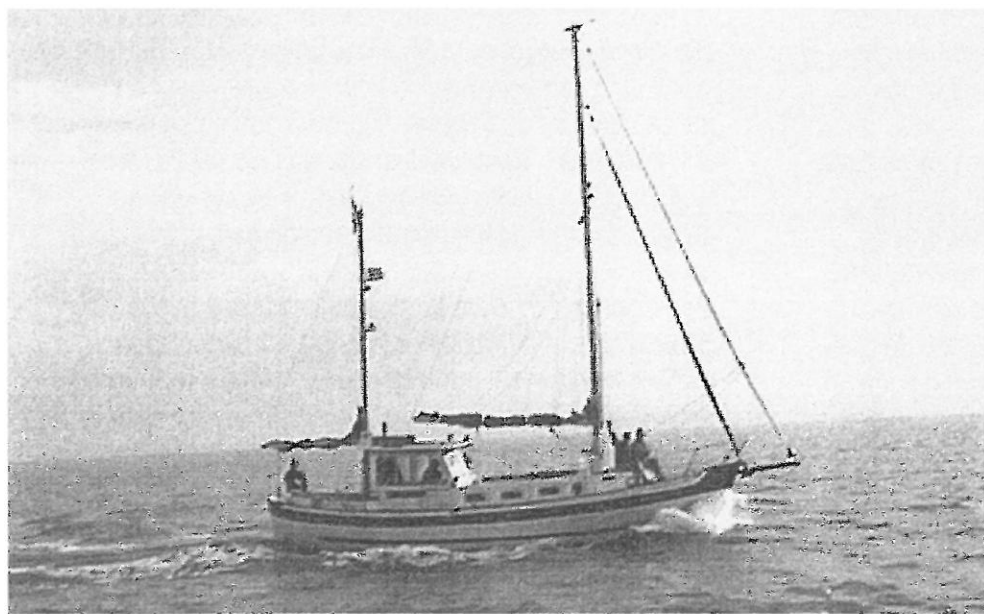
Schellingwouderbrug werd net gemist, zodat we iets te laat in de jachthaven van Twellegea aankwamen. De Tineke lag daar al te wachten en spoedig kwam ook de Noorderzon langs. Sommige mensen hadden de tocht zeer goed voorbereid en kwamen aanzetten met vellen vol met windverwachtingen, isobaren en depressies. Druk overleg over het weer.

Vanwege de stormwaarschuwingen werd besloten om via het Markermeer naar Enkhuizen te varen. Op de motor varende zagen we aan bakboord een grote rij groene lichten van zeilboten die van Muiden naar Medemblik voeren. Aan stuurboord rode lichten van Medemblik naar Lelystad. De 24-uursrace was bezig, wat bij ons heftige discussies uitlokte over hoe dit nou in zijn werk gaat. Waar en wanneer wordt er gestart en wie controleert de race? Om half twee 's nachts werden we geschut in de sluis, waar we nog probeerden een tasje van de Waterkampioen te scoren. Maar omdat we geen deelnemers waren ging het petje, het T-shirt en het

proefabonnement van de sponsor aan onze neus voorbij. Afmeren in de Compagniehaven, een Beerenburg en te kooi.

Zetpil

De volgende dag werd er op Den Helder afgekoerst. Alleen het laatste stuk was bezeild en dat werd dan ook driftig gedaan. Een plaatsje gezocht in de Koninklijke Marine Jacht Club, waar ook de Elisabeth lag. Zij waren vanuit IJmuiden vertrokken voor een gelijke tocht, maar vanwege het slechte weer ook uitgeweken naar Den Helder. En we zullen ze gedurende de verdere tocht



Welkom nieuwe leden

- *Janita van Toren* komt uit Glimmen, is zeer enthousiast en wil zoveel mogelijk meezeilen. Zij heeft ruime ervaring als opstapper en kan ook zelfstandig varen onder normale omstandigheden. Heeft (nog?) geen TKN-diploma, maar wel Marcom-B en vaarbewijs 2. Ze is niet gevoelig voor zeeziekte, maar of zij de Engelandtest heeft doorstaan...?
- *Colla van As* uit Gouda, heeft een kajuitjachtje van 7 meter en heeft veel op de binnenwateren gevaren, o.a. de Friese meren. Hij heeft lang geleden een machinistenopleiding bij de marine gevolgd en is momenteel bezig het CWO-3 niveau te bereiken.
- *Gerard Steenwinkel* uit Morra, is in het bezit van een *Friendschip 28*. De *Aquarius* ligt in Dokkum (Dokkumer nieuwe zeilen?). Hij heeft altijd zelfstandig gevaren, beschikt over het TKN-diploma en is ervaren in het marifoonverkeer. Gerard geeft zeilinstructie bij Flevo Sailing en heeft één lange tocht gemaakt van de Middellandse Zee tot Noord-Frankrijk. Hij heeft op de Noordzee, maar ook op oceanen gevaren en wil nu graag als opstapper mee, omdat zijn eigen schip niet geschikt is voor langere tochten op zee.

nog regelmatig ontmoeten. Over de marine waren we het over drie dingen eens. A: je kan er nog steeds zeer goed nasi eten. B: uniformen trekken mooie vrouwen aan en C: het zijn jongens met karakter, want warm water voor de douche kennen ze niet.

Zondagochtend werden de voorbereidingen getroffen voor de oversteek naar Lowestoft. De genua werd vervangen voor de nieuw aangeschafte high-aspectfok, waar we veel plezier van hadden. Alles werd zeevast gesjord en middelen tegen zeeziekte opgezocht. Op de *Tramontana* was alles in veelvoud aanwezig: 5 GPS-en, 3 GSM-en 2 marifoons en 4 verschillende middelen tegen zeeziekte. Tijd voor een dubbelblind medisch onderzoek dus.

Als je de hele oversteek onder zeil wilt, is een zetpil zeer aan te raden. Je wordt er zo beroerd van dat je alleen nog maar in je kooi kan liggen. En dagen later is je lichaam nog geheel van slag, zo ondervond een van ons. Zelf had ik het meeste baat bij een hoekje in de kuip. Niet teveel bewegen en af en toe je hoofd buiten de zee-reling. En vooral niets eten, want een koekje dat ik na 14 uur vasten at, had binnen tien seconden zoveel heimwee dat het met een grote boog in het gangboord belandden.

Ook op de *Tineke* hadden ze het zwaar. De beste plaats was daar de kajuitbodem maar zelfs op een groot schip kan daar een gebrek aan zijn. Max op de *Noorderzon*

had bedacht dat je vooral niet moest gaan liggen. Maar toen hij echt niet meer zijn ogen open kon houden besloot hij de warme stuurhut te verlaten. Op een bank in de kuip sliep hij snel in tot er een grote golf over de boot sloeg. Wat is zeezeilen toch leuk.

Doorzakken en afzakken

In de loop van maandagochtend kwamen we in de *Royal Norfolk & Suffolk Yacht Club* aan. Een brok vergane glorie die de laatste jaren toch weer wat opgeknapt wordt. Na een stevig ontbijt en een paar uur slaap waren wij alle ellende vergeten. 's Middags Lowestoft in. We belandden in een pub waar de zeer bleke eigenaar ons alle ins en outs van de Engelse horecawetten en bierkwaliteiten vertelde. Toen het duidelijk was dat wij uit Nederland kwamen, werden we door iedereen, die ooit de grote oversteek naar Holland gemaakt had, getrakteerd op een pint. Het is een apart volk.

De volgende dag werd er afgezakkt naar het zuiden. Onderweg schoof het reddingsvlot, dat we opgeslagen hadden in het toilet, van zijn plaats. De deur was volledig geblokkeerd. Een niet geheel gecoördineerde reddingsactie leidde tot een hoop getrek en geduw om de deur te ontzetten. We hadden zelfs een vrijwilliger die bereid was zich door het luikje naar beneden te laten zakken. Maar gezien de verhouding tussen zijn omvang en de afmetingen van het luikje was dat niet zo'n goed plan.



Na veel gevis met de pikhaak lukte het om de deur open te krijgen. Toch maar een andere plek voor het vlot gezocht.

Temidden van de containerschepen naderden we Felixstowe. Wat zijn die schepen groot van dichtbij. Via de prachtige rivier de Orwell onder zeil naar Woolverstone. Ik vind het onvoorstelbaar dat dit hele landschap door een tuinarchitect is aangelegd. 's Avonds het verplichte bezoek aan de Butt and Oyster Bar in Pin Mill. Jammer dat we de Noorderzon vergeten waren hierover in te lichten. Maar gelukkig hadden ze, dankzij hun eigen muzikale kwaliteiten, een leuke avond in de jachtclub van de Woolverstone Marina. De terugweg vanuit de pub in Pin Mill door de bossen en weilanden naar de jachthaven werd in het donker, zonder problemen, gevonden. Je zou haast denken dat sommige van ons hier iets te vaak zijn geweest. Terug in de jachthaven ontdekte onze schipper dat hij zijn portemonnee verloren was. Hij was daar zo ontstemd over, dat hij al liep te mompelen over stokslagen en kielhalen. Gelukkig voor ons had Wim Koopman de portemonnee gevonden en er zich over ontfermd. Wim, we zijn je als bemanning eeuwig dankbaar.



Vast

Woensdag een stuk naar het noorden, de rivier de Ore op. Omdat er 's avonds door de hele groep gedineerd moest worden, wilden Paul en Willy vroeg in Aldeburgh zijn om daar een leuk restaurant te zoeken. De Tramontana voer dus vlak na laag water de rivier op. Dat was een hele onderneming. Kaarten bij de hand en angstvallig turen op de diepte meter. Alles ging goed tot het moment dat we een zuidcardinaal tegen kwamen. Deze keurig zuid passerend liepen we vast, terwijl er volgens de kaart toch voldoende diepte moest zijn. Gelukkig liep het goed af en via een alternatieve route kwamen we redelijk op tijd in Aldeburgh. We meerden af aan een boei en Paul en Willy werden, ondanks de harde wind, met hulp van een vriendelijke Engelsman overgeroeid. Hij wilde er niets voor hebben. Alleen moest hij wel even zijn hart luchten over Tromp en De Ruyter, die eeuwen geleden niet zo vriendelijk waren geweest als wij nu.

Omdat de meeste restaurants nog gesloten waren, was het vinden van een goede plek niet eenvoudig. We belandden in het zeer chique Brudenell Hotel, waar we als een stelletjes verlopen zeelieden terecht kwamen tussen de Britse upperclass dressed for dinner. Albert van Maastricht, bij ons aan boord al bekend om zijn vele verhalen, ontpopte zich als een waar voordrachtskunstenaar met een gedicht over een gemeenteraad die in de put verzeild raakte. Veel te vroeg moesten we weer terug naar de jachtclub, waar de watertaxi wachtte. Onder het genot van een borrel en de klanken van Louis Armstrong's 'I'm in heaven' werd er bij ons nog lang nagepraat over de geslaagde avond en week.

Terugreis

De volgende dag werd er, na een tussenstop in Orford voor de laatste drankjes en hapjes op Engelse bodem, begonnen met de terugreis. Met ruime wind verliep deze, ondanks het drukke scheepvaartverkeer, zeer voorspoedig en iedereen genoot weer volop van het zeilen. De Tramontana kwam als laatste door de sluis van IJmuiden, waar we, dankzij Frederik en Max van de Noorderzon, werden verwelkomd met zoute haringen. We waren weer thuis.

Nadat we in Amsterdam afscheid genomen hadden van een deel van de bemanning, zochten we een plaatsje in de Sixhaven, waar ook de Elisabeth nog lag. Na een avondje stappen in een echte stad, werd er aan boord nog lang nageborreld.

Stef Lauriks

Zeiltrim deel 3/slot:

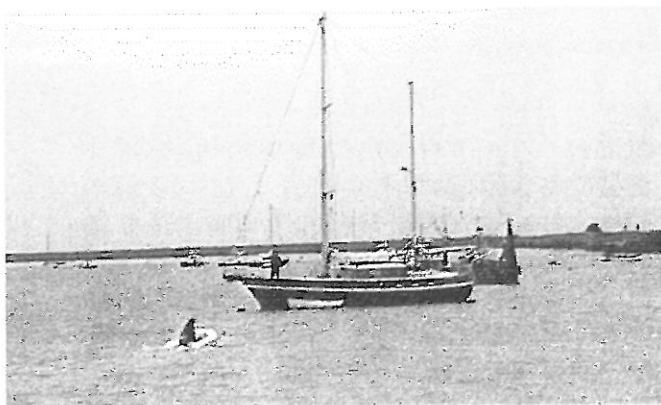
De Stormzeilen

Stormzeilen zijn de zeilen die gebruikt worden om voortgang in het schip te houden bij zware wind als het met de normale zeilen niet meer mogelijk is de gewenste zeilbalans (neutraal roer; geen loef- of lijgierigheid) te handhaven; met andere woorden als het schip uit het roer loopt.

Zeilbehandeling bij toenemende wind

De zeilbehandeling bij toenemende wind verloopt als volgt. Bij toenemende wind ontstaat helling. Deze is ongewenst omdat daardoor het zeilpunt buiten de boot komt te liggen en de boot loefgierig wordt. De helling en de roercorrectie kosten veel snelheid. De toenemende helling wordt in eerste instantie tegengegaan door de druk in het grootzeil te verminderen door de grootschoot te vieren. Daardoor komt het schip weer recht en is er weer balans.

Bij verder toenemende wind ontstaat opnieuw helling en moet het grootzeil verkleind worden (reven). Op een bepaald moment ontstaat bij toenemende winddruk de situatie dat de fok te groot is en lijgierigheid ontstaat. De balans wordt weer teruggevonden door de fok te verkleinen (inrollen) en de grootschoot weer aan te trekken waardoor het grootzeil weer meer trekt en het zeilpunt weer naar achteren verschuift.



Balans

Bij toenemende wind wordt zo steeds de juiste balans gezocht totdat helling en loefgierigheid optreedt bij verkleinde fok en gereefd, openstaand en fladderend grootzeil. Het zeilpunt ligt dan te ver naar achteren en er is geen herstel van de balans meer mogelijk met de normale zeilen. Er moet dan drastisch zeil geminderd worden. Het is dan tijd om over te stappen op het kleinst

mogelijke zeiloppervlak waarmee nog aan de wind kan worden gezeild en voortgang in het schip gehouden kan worden; de stormzeilen moeten worden ingezet. Dit is noodzakelijk om een in de wind liggend doel toch te bereiken of om weg te kunnen zeilen van een lij-kust of lager wal.

Stormfok en try-sail

De stormzeilen bestaan uit stormfok en try-sail. De naam van het try-sail komt waarschijnlijk van een radeloze Engelse zeiler in een storm die een klein zeil vond en uitriep: 'let's try it!'.
De *stormfok* is een driehoekig zeil met een oppervlak van 30% van de voordriehoek (ongeveer 4 vierkante meter). Het is gemaakt van zwaar Dacron met versterkte naden, hoeken en leuvers. De stormfok heeft een hoog opgesneden onderlijk om geen water te vangen. Het zeil wordt zo dicht mogelijk tegen de mast gebracht, bij voorkeur aan een wegneembare kotterslag, om de balans met het zeil achter de mast zo gunstig mogelijk te krijgen en lijgierigheid te voorkomen. Het zeil wordt strak geschoot waarvoor de schootrail voldoende ver naar voren en naar binnen moet lopen. Eventueel zijn versterkte genua-blokken nodig.

Het *try-sail* is eveneens driehoekig met hoog opgesneden onderlijk om geen water te vangen. Het achterlijk is holgesneden om fladderen te voorkomen. Het wordt achter de mast aangebracht op een aparte rail die aan de stuurboordzijde, aan de kant van de lier voor de grootzeilval, tegen de mast is geschroefd en die doorloopt tot vlak boven het dek. Het zeil is eveneens van zwaar Dacron gemaakt met versterkte hoeken, naden en leuvers. De oppervlakte is ongeveer 6 vierkante meter; het voorlijk is 50% van de mastlengte, het onderlijk 70% van de gieklengte.

De stroken van het zeil zijn loodrecht op het achterlijk aan elkaar genaaid of in visgraat-vorm dat minder rek en





dus bolling geeft. Dit is van belang omdat de stormzeilen zo vlak en strak mogelijk geschoot moeten worden. Er worden dubbele schoten aangebracht. De schoten van het try-sail worden via de spinnakerblokken of rechtstreeks op de hoofdlieren belegd. Er wordt geen giek gebruikt; deze wordt met de schoothoek zo laag mogelijk aan dek bevestigd om geen water te vangen en het zwaartepunt van het schip zo laag mogelijk te houden. Onder stormcondities is het natuurlijk zonder meer van belang alle ballast om die reden onderin het schip te brengen. Omdat de tophoek van het try-sail veel lager ligt (halverwege de mast) dan van het gewone grootzeil en er daardoor op een ongewone plaats druk op de mast komt, moet de mast daarvoor apart verstaagd worden. Vaak zijn dergelijke onderwanten al aanwezig vanwege een kotterslag.

Goed voorbereid

Bij dreigende harde wind moet de stormfok bij voorbaat aan de kotterslag aangeslagen worden en het trysail aan de mastrail met vallen en schoten bevestigd en moeten ze in de zeilzakken paraat liggen aan dek. Als ze in gebruik genomen moeten worden, zijn ze snel te hijsen en te trimmen nadat de normale fok is ingerold en het grootzeil op de giek gebonden; het wordt niet van de giek verwijderd; dat is onder stormcondities te gevaarlijk. Het is van groot belang dat beide stormzeilen zo dicht mogelijk tegen de mast aangebracht zijn om de zeilbalans goed te houden; d.w.z. loef- en lijgierigheid zo klein mogelijk te houden om uit het roer lopen te voorkomen. Uit het roer lopen is desastreus onder stormcondities want het leidt tot dwarsvallen en omslaan. Bovendien maakt een goede zeilbalans het mogelijk zo scherp als mogelijk is aan de wind te varen wat nodig kan zijn om van een nabije lij-kust of lager wal weg te komen of het gestelde doel toch te bereiken.

Niet overbodig

Hoewel moderne schepen zijn uitgerust met mast- en giekrollers om het reven te vereenvoudigen, maken deze stormzeilen niet overbodig! Allereerst is het zeildoek van normale zeilen voor stormcondities te licht. Ten tweede vertonen mast- en giekrollers nogal eens storingen waardoor de zeilen tijdens het reven onbedoeld vastlopen of uitwaaien met alle ellende vandien. Ten derde is het moeilijk de juiste zeilbalans te vinden omdat met het inrollen van de fok deze steeds verder naar voren en verder van de mast wordt gebracht hetgeen lijgierigheid oproept. Als laatste nadeel geldt dat de zeilvorm niet voldoet: bij het inrollen van met name de fok krijgt deze teveel bolling die ook nog eens verkeerd - d.w.z. achterin het zeil - ligt. De rolfok en vaak ook het grootzeil kunnen daarom meestal niet voldoende vlak getrimd worden! Alle reden dus om stormzeilen als noodzakelijke onderdelen van de zeilgarderobe te beschouwen als men meerdaagse tochten op zee maakt waarbij het bij een dreigende weersverslechtering niet meer mogelijk is binnen enkele uren een veilige haven aan te lopen.

De commissie Veiligheid en Schepen
Henk Thijssen en Wouter Akkerman

CZT-Barbecue

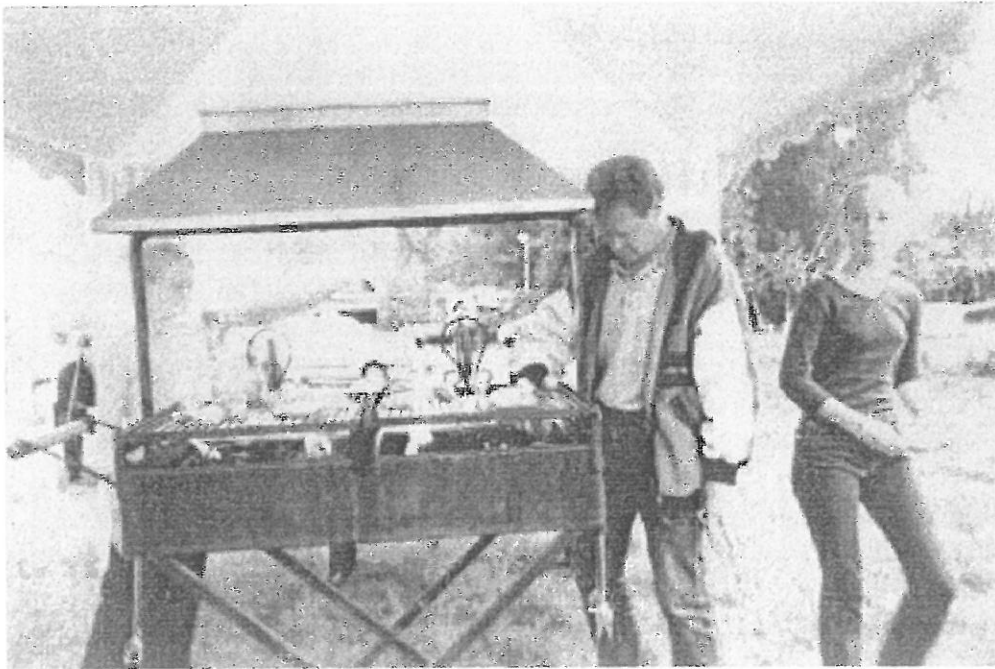
Op zondag 27 juli j.l. werd de jaarlijkse CZT-barbecue gehouden bij jachthaven Twellegea te Nieuwendam. De aanmeldingen stroomden; uiteindelijk hebben zich 42 leden met introducees aangemeld. Op de dag van de barbecue bleek de belangstelling nog groter te zijn: 44 mensen zijn verschenen om mee te borrelen en te barbecuen.

Ook het bezoeken van de Sail was een succes. Met drie schepen werd rondgevaren op het IJ. Dit waren de Tineke, de Mira en de Mona Lisa (motoroschip van Aart van Vlaardingebroek). De Tineke en de Mona Lisa hebben gependeld, waardoor vele clubleden indrukken hebben kunnen opdoen van het grootscheepse evenement.

Ondanks het aanvankelijke nogal grauwe en miezige weer werd het een kleurrijke dag en tijdens de barbecue brak zowaar de zon nog door. Zodat we tenslotte tussen de bomen door nog van een fraaie zonsondergang konden genieten. Op de CZT-website is een impressie te zien van de barbecue.

*in de
Sandra
Joan!*

Carla Mulder



Website

Momenteel wordt achter de schermen hard gewerkt om de website van de CZT opnieuw vorm te geven. De 'navigatie' zou wat beter kunnen. Maar vooral de vormgeving zou wat moderner moeten.

Geschiedenis

Het bestuur wil een rubriekje 'geschiedenis' op de website op te nemen. Greet Hettinga is bereid gevonden daar tekst en/of materiaal voor aan te leveren. Wellicht zijn er ook andere leden die verhalen kunnen putten uit het rijke CZT-verleden.

Schippersvergadering

De schippersvergadering op 18 november 2000 zal in Amsterdam worden gehouden. Informatie over de precieze locatie volgt bij de uitnodiging.

Ledenvergadering

Ledenvergadering vindt plaats op zondag 21 januari 2001. Plaats en agenda worden nog bekend gemaakt.

Jubileum

Op de ledenvergadering in januari 2001 zullen onder meer de eerste plannen worden ontvouwen voor de viering van het jubileum in 2002. Het bestuur zal dan enkele voorstellen aan de leden voorleggen.



Colofon

Website: <http://www.czt.nl>
email: info@czt.nl

Betalingen op rekening:
Postgiro 2536575, t.n.v.
Club Zeezeilers Twellegea
Deurne, België.

Voorzitter /
redactie Nieuwsbrief:
Dion Kooijman
Verwersdijk 168a
2611 NN DELFT
tel. 015-214 5718
d.c.kooijman@bk.tudelft.nl

Secretaris:
Carla Mulder
Sumatrakade 307
1019 PL AMSTERDAM
tel. 020-419 4034
cmulder@bda.amsterdam.nl

Penningmeester:
Paul de Smet
Bosuil 106
B-2100 DEURNE, België
tel. 00 32 3350 1225
pauldesmet@compuserve.com

Bestuurslid:
Willy Oor
Scheperenveld 224
7327 DC Apeldoorn
tel. 055-541 3836
w.oor@chello.nl

Bestuurslid:
Ad van der Scheer
Aarle-Rixtelseweg 6
5707 GL Helmond
tel. 0492-542251
adscheer@planet.nl

Reisvoorbereiding/
cruisedirector
Peter Kunst
Hendric Dirckszstraat 9
1135 HK Edam
tel. 02993-66689
p.f.h.kunst@freeler.nl

Indeling schepen
Frans Kunst
Nijenheim 3215
3704 AV Zeist
tel. 030-699 3159
frans@art.xs4all.nl

Schepen en veiligheid:
Henk Thijssen
Papenbergseweg 27
6585 KV Mook
tel. 024-696 2552
HOM.Thijssen@mailbox.kun.nl

Wouter Akkerman
Spoorlaan 61
3739 KC Hollandsche Rading
tel. 035-577 1206