

# CZT Nieuwsbrief

---

1	Co-schipperscursus 23-29 april 2001	3	'GSM is te kwetsbaar op het water'	6	Achterpagina met mededelingen
		4	Voor- en nadelen van GSM op een rijtje		

---

## Februari 2001

### Co-schipperscursus 23-29 april 2001

*De CZT organiseert begin dit jaar een co-schipperscursus. Hij wordt gegeven van 23 tot 29 april. De deelnemers nemen ook deel aan de eerste CZT-tocht dit jaar. In verband met het huren van een schip moeten liefhebber zich snel aanmelden.*

De co-schipper vervult een belangrijke rol in de CZT; hij/zij moet de schipper bij alle activiteiten kunnen vervangen. Vooral op langere tochten is dat belangrijk wanneer er wacht gelopen moet worden. Niemand houdt het immers vol om 24 uur achter elkaar in touw te zijn (hoofdpersonen in stoere verhalen uitgezonderd). Het ingangsniveau ligt op CWO-2. Dat wil ongeveer zeg-

gen dat de deelnemer zelfstandig moet kunnen varen in een open zeilboot en/of een klein kajuitzeiljacht. Hij/zij moet niet onbekend zijn op het IJsselmeer. Hij/zij moet geïnteresseerd zijn in de navigatie. TKN- en marifoondiploma komen goed van pas, maar zijn geen noodzakelijke voorwaarde om mee te kunnen doen. Voldoende enthousiasme en motivatie wel.

Het doel is om de zeiler op CWO-2 niveau op te leiden tot CWO-3 niveau. Dat doel zal niet voor iedereen haalbaar zijn. Dat hangt namelijk af van de aanwezige combinatie van praktische vaardigheden en theoretische kennis. Voor een goede co-schipper is degelijke TKN-kennis en marifoondiploma (op tenminste Marcom-B niveau) noodzakelijk.

De cursus bestaat uit twee onderdelen: 1) 5 dagen praktische instructie, en aansluitend 2) deelneming aan de CZT Wadden-/Noordzeetocht. Kortom: een combinatie van praktische vaardigheden en club-activiteiten.

### Onderwerpen

Tijdens de instructiedagen komen de volgende onderwerpen aan bod: tochtvoorbereiding, navigatie en bootbehandeling.

Bij tochtvoorbereiding gaat het onder meer om de verkenning van de route, de uitrusting van het schip en samenstelling van de bemanning. De interpretatie van het weerbericht is daarbij een belangrijk onderdeel.



## Het programma van de co-schipperscursus ziet er als volgt uit:

Datum	Tijd	Plaats
Vertrek op maandag 23 april 2001	om 11.00 uur	Enkhuizen
Aankomst op zondag 29 april 2001	om +/- 20.00 uur	Enkhuizen

\*Wie meedoet aan de co-schipperscursus doet ook mee aan de CZT-Wadden-/Noordzeetocht

Navigatie bestaat uit onder meer plaatsbepaling en koersbepaling. Je moet (leren) altijd te weten waar je bent en op de juiste manier van de instrumenten gebruik maken. We zullen ook veel droog oefenen met allerlei kaarten, almanakken, pilots e.d. Dat geldt vooral voor tochtvoorbereiding en navigatie.

We vinden dat het niet bij theorie moet blijven. Daarom is de theorie gecombineerd met de praktijk. Bootbehandeling kan trouwens bijna alleen maar in de praktijk geoefend worden. Bootbehandeling bestaat uit onder meer manoeuvreren, aanleggen, afvaren, sluis en brug passeren.

We zullen oefenen in de bekende omgeving van CZT-schepen tijdens de eerste Wadden-/Noordzeetocht van dit jaar. De vaargebieden zijn IJsselmeer, Waddenzee en wellicht Noordzeekust.

### Voor wie?

De cursus is bedoeld voor elke CZT-er die denkt dat hij of zij zelfstandig of bijna zelfstandig (uiteraard met hulp van anderen) een boot kan varen, maar nog niet helemaal durft of op onderdelen kennis of vaardigheden mist. Het is een cursus voor gevorderden. Een TKN-cursus of een cursus waar je een marifoon leert bedienen is deze co-schipperscursus dus niet. De co-schipperscursus is *geen* cursus voor beginnende opstappers of ervaren schippers. De cursus is bedoeld voor de actieve opstapper die co-schipper wil worden.

### Voorbereiding

Niet iedereen heeft dezelfde voorkennis. Daar voorziet de cursus ten dele in, maar je kunt zelf ook alvast het nodige voorbereiden. Voor de warming-up bevelen we de volgende boeken aan:

- TKN: Rietveld, en Van Groeningen, *Kustnavigatie*. Hollandia, derde/vierde druk, 1993 (of recenter);
- weer: Karnetzki, *Het weer van morgen*. De Boer Maritiem, 1989;
- zeilen/varen: Heijnen, en Tolsma, *Zeilen*. Hollandia, 1988.

### Kosten

De kosten voor de 7-daagse cursus bedragen Hfl. 635,- inclusief de kosten voor deelneming aan het CZT-weekend. Het geraamde bedrag is exclusief havengelden, brandstof en fouragering.

De deelnemers dienen zelf te zorgen voor potlood, gum, en Bretonplotter. De CZT zorgt voor een stel kaarten/boeken: IJsselmeer, Wadden-West, Noordzeekust, stroomatlassen (Noordzee, Wadden), Almanac (MacMillan), en een pilot van de Nederlandse kust.

### Wie, wat, waar en wanneer?

De cursus wordt gegeven door Dion Kooijman. We varen met een huurschip: een Bavaria 34. Een goed varend schip. Reddingsvlot, spinnaker e.d. zijn aan boord. Vertrek en aankomst liggen in Enkhuizen. De cursus vindt plaats van maandag 23 april tot en met zondag 29 april. Inschepen: maandag 23 april 11.00 uur. De Wadden-/Noordzee-tocht van de CZT is inbegrepen (die vindt plaats van vrijdag 27 april t/m zondag 29 april).

### Opgeven

Als je mee wilt doen, geef je dan op bij Dion Kooijman, Verwersdijk 168a, 2611 NN Delft. S.v.p. per email aannemen: [d.c.kooijman@bk.tudelft.nl](mailto:d.c.kooijman@bk.tudelft.nl) of - en dat kan ook met het bijgevoegde inschrijfformulier.

De cursus is voor een beperkt aantal deelnemers. We willen er namelijk een zoveel mogelijk persoonlijk gerichte cursus van maken. Er kunnen maximaal 4 deelnemers meedoen. Wacht daarom niet te lang met inschrijven. Wat we hier laten zien is een voorlopig programma. In onderling overleg willen we een definitief programma vaststellen.

### Selectiecriteria

Als er meer gegadigden dan plaatsen zijn, moeten we selecteren (helaas!). We kijken dan naar de mensen die het beste in het profiel passen, dat we voor ogen hebben. Zeg maar de potentiële co-schipper op CWO-3 niveau.

Ingangsniveau, theoretische kennis en motivatie worden dan belangrijk.

We hebben deze cursus eerder gegeven in 1998. Als we moeten selecteren, dan moeten we de deelnemers uitsluiten die eerder van de partij waren. Laat je niet afschrikken door dit verhaal over criteria, anders zitten we zo met een lege boot. Bovendien zullen we in ieder geval proberen om iedereen te helpen; we zullen iedereen persoonlijk adviseren met mogelijke alternatieven buiten de vereniging.

### Informatie

Voor vragen over de co-schipperscursus kun je terecht bij: Dion Kooijman, telefoon 015-214 5718.

### Een GSM is te kwetsbaar op het water!

#### Hulpverleners waarschuwen voor beperkte alarmgsmogelijkheden

(met toestemming overgenomen uit *De Reddingboot*, november 2000, een uitgave van de KNRM).

*De opkomst van de mobiele telefoon lijkt niet te stuiten. Ruim zes miljoen Nederlanders beschikken inmiddels over een GSM, en ook op het water raakt het mobiel bellen meer en meer ingeburgerd. En niet alleen om met 'thuis' te bellen, maar ook het alarmeren bij calamiteiten wordt aan de telefoon toevertrouwd. Gevaarlijk, zo menen de hulpverleners die geregeld worden geconfronteerd met de beperkingen van de GSM. "Het is een hard gelach als je in nood verkeert en 'in gesprek' krijgt", aldus Peter van Oorschot, woordvoerder van het Kustwachtcentrum in IJmuiden. "Alarmeren met een telefoon is linke soep", vindt ook Izaäk Breen, KNRM-reddingbootschipper in Burghsluis. Beiden, aten uit ervaring, maar weten dat hun mening niet door elke watersporter wordt gedeeld.*

Kan een mobiele telefoon worden gebruikt voor een alarmering op het water? Probleemloos, zo meent de één. Uitgesloten, vindt de ander. Het Kustwachtcentrum en de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij – instanties voor wie het beantwoorden van noodoproepen tot het dagelijks werk behoort- zijn van mening dat de waarheid ergens in het midden ligt. En toch staan beide organisaties niet blanco ten opzichte van het telefoongebruik. "Er kleven te veel nadelen aan een GSM om er als watersporter van afhankelijk te moeten zijn," zegt Breen stellig. Van Oorschot gaat nog verder: "Veiligheid is voor veel watersporters de sluitpost op de begroting. En waar het om geld gaat, daar laten mensen zich maar



moeilijk overtuigen. Vaak is men pas overtuigd als het te laat is."

Breen is, in tegenstelling tot zijn bemanningsleden (een ploeg van 14 man, red.) beroepsmatig aan de KNRM verbonden. Elk jaar wordt 'zijn' station rond de honderd keer gealarmeerd, in de meeste gevallen voor de pleziervaart. Uit zijn officiële rapportages blijkt duidelijk dat de mobiele telefoon in vergelijking met de marifoon van tijd tot tijd voor veel ongemak kan zorgen. Een citaat uit een reddingrapport dat Breen op 25 juni 1999 opmaakte na een melding voor een Duitse watersporter op de Oosterschelde:

Rond middernacht opgebeld door Kustwacht Ouddorp. Deze hebben een GSM-melding (112) gekregen van een Duitser die vertrokken is uit Goes en ergens op de Oosterschelde –tussen Goes en St. Annaland (!!)– met motorpech rondrijft. Voorwaar een ruim begrip! Het enige dat de man heeft is een GSM-telefoon, en volgens zijn eigen zeggen ziet hij veel rode en groene boeien knippen. En de maan, die ziet hij ook. Klopt allemaal, wij zien hetzelfde...

In het vervolg van zijn rapport doet Breen verslag van de lange en moeizame zoektocht naar de spreekwoordelijke speld in een ditmaal duistere hooiberg. En hij besluit: *Ook deze man had alleen een GSM-telefoon, en beschikte slechts over het nummer van 'Muttie'. Van de zes acties deze week waren er vier GSM-meldingen bij. Het wordt een probleem....*

Maar wat is dat probleem dan? "Wij stuiten in de praktijk op een aantal problemen," zegt Breen. "Ten eerste is de horizonverbinding van de telefoon met een beetje zee-gang een ramp. Het bereik van een GSM beperkt zich met slecht weer tot slechts een paar mijlen uit de kust. Een marifoon komt tot een veelvoud van die afstand



### **De nadelen van de GSM op een rijtje**

- de dekking is op ruim open water en op zee niet betrouwbaar;
- de 112-telefooncentrales zijn niet ingericht om maritieme noodberichten met voorrang af te handelen, waardoor tijdverlies optreedt;
- een telefoonverbinding is een gesloten verbinding, wat inhoudt dat uw noodoproep slechts door een persoon kan worden ontvangen – in de buurt zijnde schepen kunnen er niet op reageren;
- rechtstreeks contact met de reddingseenheden is slechts beperkt mogelijk;
- de batterijen zijn niet altijd berekend op het langdurig gebruik in dit soort situaties;
- mocht uw positie niet bekend zijn, dan kunnen het Kustwachtcentrum of andere hulpverleners u bij gebruik van een mobiele telefoon niet peilen.

### **De voordelen van de GSM op een rijtje**

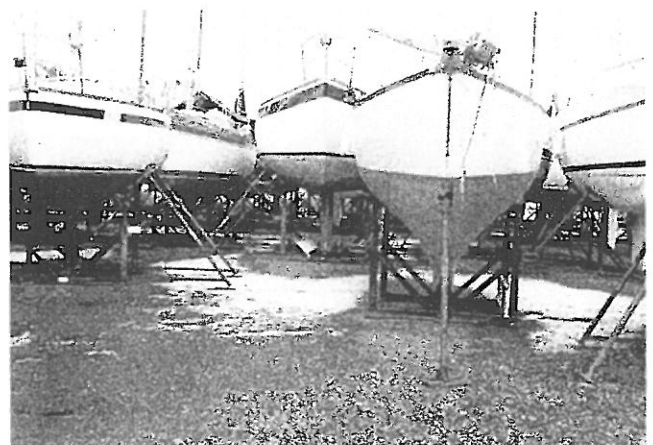
- persoonlijke gegevens kunnen binnen een gesloten communicatiesysteem worden doorgegeven;
- de mogelijkheid bestaat om vanaf het water ook contact te leggen met het thuisfront dat niet over scheepscommunicatiemiddelen beschikt.

(Reddingboten beschikken daarnaast over een mid-dengolgzender voor de echt lange afstanden, red.). Het zal niet de eerste keer zijn dat een watersporter in nood er op zee ineens achterkomt dat zijn telefoon is 'uitgevallen'. Mensen overschatten het bereik van hun telefoon." Watersporters worden wat dat betreft overspoeld met tegenstrijdige berichten. "Weet ik," zegt Breen, "maar ik praat uit ervaring als ik zeg dat je natuurlijk geluk kunt hebben, maar dat je met een telefoon niet gegarandeerd bent van een goed bereik."

Een ander probleem waar de hulpverleners tegenaan lopen is het feit dat een telefoonbericht niet gepeild kan worden. Dat wil zeggen dat er door verschillende ontvangende zenders geen kruispeiling te maken is om de locatie van de telefoon vast te stellen. Bij een marifoon kan dat wel. "Iemand die via de GSM een noodbericht uitzendt heeft sowieso maar één ontvanger - alleen degene die wordt opgebelt," merkt Van Oorschot op. "Een noodbericht op de marifoon wordt door de halve wereld ontvangen. Schepen in de omgeving kunnen daar direct op antwoorden en tot actie overgaan. Een 112-bericht komt via Driebergen bij ons terecht, waarop wij een reddingboot inzetten. Deze communicatie over verschillende schijven levert tijdverlies op. Dat is vervelend voor ons, maar ik hoop dat ik duidelijk kan maken dat al deze ongemakken uiteindelijk in het nadeel werken van de persoon die in de problemen is".

"Bij de 112-berichten gaat het dan nog redelijk goed," gaat Breen verder. "Het wordt pas echt problematisch

als watersporters eerst naar huis gaan bellen, wat veel voorkomt. Met als gevolg dat het thuisfront in paniek raakt, en er nog meer tijd verloren gaat." In dergelijke gevallen belt ook de familie met het Kustwachtcentrum, waardoor de beschikbare lijnen in no-time (onnodig) bezet zijn. Wanneer een gesprek moet blijven hangen, omdat de watersporter zijn eigen nummer niet weet, houdt hij gedurende lange tijd een lijn voor anderen bezet. En daar komt bij dat de operator op het KWC maar een gesprek tegelijk kan voeren, en dus geen prioriteiten kan stellen op basis van urgentie. Als een operator een telefoongesprek voert, moet hij de overige binnenkomende lijnen laten liggen, met alle mogelijke gevolgen van dien. Daarentegen kunnen bij marifoonverkeer verschillende zaken tegelijkertijd worden afgehandeld. Bovendien is rechtstreeks contact met de daadwerkelijke hulpdiensten met een telefoon nagenoeg niet mogelijk.



Heeft de watersporter zijn mobiele telefoon dan voor niks aangeschaft? "Nee!" zegt Breen vol overtuiging. "De telefoon aan boord heeft wel degelijk een toegevoegde waarde, maar wat mij betreft moet je dat ook letterlijk nemen. De telefoon als verlengstuk van de marifoon is ideaal, maar de GSM is te kwetsbaar om ervan afhankelijk te moeten zijn. Er moeten te veel onzekere factoren meezitten, wil een alarmering via de telefoon vlekkeloos verlopen."

De toegevoegde waarde is volgens beide heren tweerlei. Enerzijds is de telefoon handig om met het thuisfront te communiceren en in noodgevallen kan de telefoon een uitkomst zijn, wanneer de marifoon aan boord van een in nood verkerend schip door omstandigheden niet beschikbaar is. Een rapport van het KNRM-reddingstation Marken meldt in dat verband dat de schipper van een gezonken sleepboot na diens redding vertelt dat het zinken zo snel was gegaan dat hij geen meer had gehad om via de marifoon alarm te slaan. De stuurboord-deur was in het water verdwenen en de bakboord-deur kon hij gezien de slagzij niet meer bereiken, zodat hij via het achterraam naar buiten had moeten vluchten. Zijn geluk was dat hij nog snel zijn jas had kunnen grijpen waarin zijn GSM zat. Zittend op de boeg belde hij met zijn baas, die de reddingsactie in gang zette. De reddingboten Frans Verkade en De Kuil van reddingstation Marken hebben de schipper op tijd kunnen redden. Zonder de gebruikte telefoon was de man wellicht te lang onopgemerkt gebleven....

Het voorval onderstreept het belang van de GSM als een verlengstuk van de aanwezige scheepscommunicatiemiddelen.

Van Oorschoot is ervan overtuigd dat de meeste watersporters het betoog van de hulpverlenende instanties zullen onderschrijven. Dat die zelfde watersporters toch geen marifoon aanschaffen, is volgens hem een financieel verhaal. Een goede marifoon kost, inclusief de cursus om er doeltreffend mee te kunnen werken, toch zo'n 3500 gulden. Breen: "Natuurlijk kan het zo zijn dat mensen geen geld hebben voor goede apparatuur, maar laat die mensen er dan voor kiezen om in elk geval niet het grote water op te gaan, want daar is de tele-

foon als het er op aankomt een rotding!"

Resteert de vraag of de reddingbootbemanning zelf gebruik gemaakt van de GSM aan boord. "Hoogst zelden," aldus Breen. "Alleen om het thuisfront of de werkgever te bellen als blijkt dat een actie lang gaat duren. En wat ons betreft is dat op het water ook de functie van een GSM. Niets meer en niets minder."

KNRM-inspecteur Hans van der Molen is positiever over de mogelijkheden van de GSM. In Mobiel Profiel, een uitgave van PTT Telecom over mobiele communicatie, zegt Van der Molen over het gebruik van de GSM's aan boord van de reddingboten: "Allereerst zijn ze bedoeld om vertrouwelijke en persoonlijke informatie door te kunnen geven. En sinds kort hebben we met de combinatie van GSM en Internet een prachtige, nieuwe toepassing gecreëerd: het updaten van elektronische zee-kaarten. [...] Het is een systeem waarmee we e-mail met updates via de GSM kunnen binnenhalen. Zo heeft de bemanning dus steeds bijgewerkte zee-kaarten op de boordmonitor."

In dat zelfde artikel stelt KNRM-directeur Sip Wiebenga dat "het GSM-gebruik te water in zijn algemeenheid een goede zaak is." Is de Redding Maatschappij intern verdeeld over dit onderwerp? Nee, want Wiebenga zegt in Mobiel Profiel eveneens dat "bij noodgevallen alarm dient te worden geslagen via de marifoon."

Edward Zwitser



### **Advertentie Zeilen (oproep)**

In 2000 hebben we een reeks kleine advertenties in het tijdschrift Zeilen geplaatst. De advertenties waren helemaal gericht om nieuwe leden te werven. Abonnementhouders kunnen in dit tijdschrift gratis een advertentie zetten. Verschillende leden wilden vorig jaar hun advertentiemogelijkheid aan de club afstaan. Ook dit jaar willen we dit doen. Wie zijn advertentie wil afstand moet dit even laten weten: [d.c.kooijman@bk.tudelft.nl](mailto:d.c.kooijman@bk.tudelft.nl).

### **Adreswijziging**

Nieuw adres: P.A. de Leeuw, Theresiahof 28, 1216 MJ Hilversum. Tel.: 035-6834875 / 06 51561785.

### **Telefoonlijst**

De telefoonlijst van de leden is een aparte bijlage bij deze Nieuwsbrief. Op verzoek zijn ditmaal de 06-nummers en de thuisnavens van de schepen toegevoegd. Deze lijst vervangt de lijst van oktober 2000. Wijzigingen of veranderingen s.v.p. even doorgeven aan het bestuur.

### **Mobiele telefoon**

Het gebruik van marifoon en mobiel stond net als dit jaar ook al vorig jaar op de agenda van de algemene ledenvergadering. De Berichten aan Zeevarenden waar schuwen traditiegetrouw in het eerste nummer van het jaar voor het gebruik van de mobiele telefoon. Het lijkt dus een belangrijk onderwerp. De KNRM heeft samen met andere watersportorganisaties een folder over hetzelfde onderwerp uitgegeven. Gratis te verkrijgen bij de KNRM. KNRM in IJmuiden, Postbus 434, 1970 AK IJmuiden, e-mail: [knrm@knrm.nl](mailto:knrm@knrm.nl).

Vermeld in je e-mail ook je adres; je krijgt de folder dan thuisgestuurd.

### **Verschijningsdata Nieuwsbrief in 2001**

Verschijningsdata van de nieuwsbrief voor de rest van dit jaar zijn:

- begin april 2001
- eind mei 2001
- medio augustus 2001
- medio oktober 2001
- eind december 2001

### **Inschrijving CZT-tochten**

De Nieuwsbrieven van april en augustus zullen gepaard gaan met inschrijvingsformulieren voor de tochten. Je kunt - en dat hebben we het liefste - ook het inschrijfformulier van de website gebruiken. De leden waarvan we weten dat zij de website gebruiken, zullen we een beperkt aantal formulieren sturen.

### **Kaartreferentie en GPS**

Het referentievlak voor de Nederlandse kaartenserie 1800 van de Hydrografische Dienst is voor 2001 aangepast. Dit was Europa 1950; en wordt WGS 1984. Van belang i.v.m. instelling GPS. Schippers moeten hun GPS wellicht veranderen.

### **Co-schipperscursus**

De CZT organiseert dit jaar (opnieuw) een co-schippers-cursus. We deden dat enkele jaren geleden ook al eens. Een uitvoerige beschrijving staat elders in deze Nieuwsbrief. Dit jaar vindt de cursus plaats van maandag 23 april t/m zondag 29 april 2001. De kosten bedragen Hfl. 635,-. Opgeven door het aparte formulier in te vullen en in te sturen of per email: [d.c.kooijman@bk.tudelft.nl](mailto:d.c.kooijman@bk.tudelft.nl).

### **Colofon**

Website: <http://www.czt.nl>  
E-mail: [info@czt.nl](mailto: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](mailto:d.c.kooijman@bk.tudelft.nl)

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

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

Bestuurslid:  
Willy Oor  
Schepenveld 224  
7327 DC Apeldoorn  
tel. 055-541 3836  
[w.s.a.oor@chello.nl](mailto:w.s.a.oor@chello.nl)

Bestuurslid:  
Ad van der Scheer  
Aarle-Rixtelweg 6  
5707 GL Helmond  
tel. 0492-542251  
[adscheer@planet.nl](mailto:adscheer@planet.nl)

Reisvoorbereiding/  
cruisedirector  
Peter Kunst  
Hendric Dirckszstraat 9  
1135 HK Edam  
tel. 02993-66689  
[p.f.h.kunst@freeler.nl](mailto:p.f.h.kunst@freeler.nl)

Indeling schepen  
Frans Kunst  
Nijenheim 3215  
3704 AV Zeist  
tel. 030-699 3159  
[frans@art.xs4all.nl](mailto:frans@art.xs4all.nl)

Schepen en veiligheid:  
Henk Thijssen  
Papenbergweg 27  
6585 KV Mook  
tel. 024-696 2552  
[adviesthijssen@hetnet.nl](mailto:adviesthijssen@hetnet.nl)  
[HOM.Thijssen@mailbox.kun.nl](mailto:HOM.Thijssen@mailbox.kun.nl)

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