

# CZT Nieuwsbrief

1	Langszij met een lijn; manoeuvreren deel 2	4	Inschrijven tochten najaar 2001
3	Minst gelode diepten op het wad	4	CZT-barbecue 26 augustus 2001

## Augustus 2001

### Aanleggen bij verschillende windrichtingen Manoeuvreren op de motor, deel 2

Deel 1 ging over het aanmeren en afvaren bij een langswal (zie Nieuwsbrief juni 2001). Deel 2 gaat in op aanleggen en afvaren bij verschillende windrichtingen. Deel 3 (in de volgende Nieuwsbrief van oktober 2001) belicht een aantal manoeuvres zoals het invaren van een sluis en het 'parkeren' van een schip in een box.

De havenkom van de Buitenhaven in Enkhuizen diende in deel 1 als voorbeeld; de haven waar de CZT vaak verzamelt voor de afvaart van een tocht. Eén lijn bij het aanmeren en afvaren bij een langswal met wind op de kop is genoeg, zo luidde de stelling. Meer dan deze ene lijn is niet nodig. Tevens is een subtiel gebruik van motorvermogen gewenst om het schip bij de kant te houden of - bij het afvaren - van de kant af te laten draaien. Meestal gebruikt men te veel of te weinig motorvermogen. Bij 'teveel' worden de rondjes in de haven bij het keren over 180 graden erg groot. Bij 'te weinig' denk ik aan het onder spanning houden van de manoeuvreerlijn. Wordt de lijn niet onder spanning gehouden, dan gaat het schip onbestuurbaar drijven. In de praktijk kiest men ten onrechte voor óf lijn óf motor, terwijl voor een goede manoeuvre motor en meerlijnen juist in combinatie gebruikt moeten worden.

De verschillende windrichtingen doen er vooral toe bij wat hardere wind. Bij een windkracht tot en met Bft. 3 maakt het allemaal niet veel uit. Landvastje voor en landvastje achter is prima. En vergeet vooral de stootwillen niet. Dan kan er allemaal weinig gebeuren. De windrichting bij aanleggen wordt pas beangrijk als het een beetje door gaat waaien.

In het voorbeeld van Enkhuizen speelde de 'langswal-met-wind-op-de-kop' de hoofdrol. De wind waait echter niet altijd uit dezelfde hoek. De langswal is er in

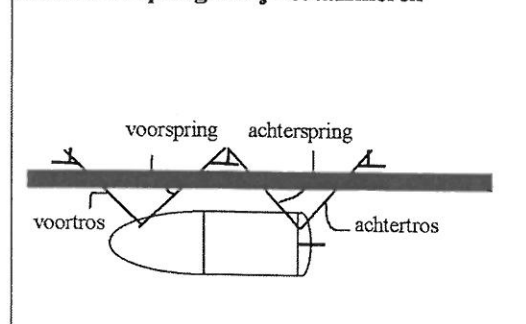
twee varianten: 'langswal-met-wind-op-de-kop' en 'langswal-met-wind-van achteren'. Verder kennen we de hoger wal en de lager wal. De meeste schippers hebben een voorkeur voor de hoger wal en de stuurboordzijde, maar de vraag is of dat altijd terecht is.

### Hoger wal en stuurboordzijde?

De hoger wal is bij veel wind lastiger aan te leggen dan een lager wal. Van een hoger wal worden we afgeblazen, terwijl we eenvoudig naar een lager wal toe gedrift worden. Wel is het zo dat we aan een hoger wal vaak prettiger liggen (aan een lager wal kraken de stootwillen zo). Ook is het zo dat de lager wal lastiger is om bij weg te varen, maar daar zijn manoeuvreermethoden voor.

De meesten kiezen zoals gezegd onbewust voor de stuurboordzijde. Ik vermoed dat het met het verkeer op de weg te maken heeft. Een goed reden om toch aan stuurboord aan te leggen is het zogenaamde 'wieleffect' van de schroef. Een linksdraaiende schroef zal bij achteruitslaan en weinig of geen voortwaartse snelheid de boot naar stuurboord trekken. Bij een rechtsdraaiende schroef is dit effect precies andersom. Bij een rechtsdraaiende schroef is het kortom handiger om aan bakboord aan te legen. Van dit wieleffect kunnen we bij het

Trossen en springen bij het aanmeren



**Tabel: Manoeuvreerlijn bij aanleggen en afvaren aan hoger wal, lager wal en langswal**

	<b>Aanleggen*</b>	<b>Afvaren</b>
<b>Langswal (wind op kop)</b>	Achterspring + voortros	Achterspring
<b>Langswal (wind van achter)</b>	Achtertros	Voorspring
<b>Hoger wal</b>	Achtertros	Alles los
<b>Lager wal</b>	Achtertros of voortros	Voorspring

*\* Een goed alternatief voor de genoemde lijnen bij het aanleggen is de midden(voor)spring. De uitzondering is hier de langswal met wind van achter; bij deze wal blijft de achtertros de belangrijkste manoeuvreerlijn.*

aanleggen handig gebruik maken. We hebben dat in het voorbeeld van de vorige keer al gezien. De achterkant is de kant waar we de achtertros hebben klaarliggen. De schipper heeft hier een goed overzicht over de manoeuvre. De achtertros ligt onder handbereik en de wal is ook niet ver meer.

#### *Verschillende windrichtingen*

Het overzicht in de tabel geeft voor de verschillende wallen de manoeuvreerlijn voor het aanmeren en afvaren. De manoeuvreerlijn bij aanmeren is de eerste lijn die aan de wal wordt vastgemaakt. De manoeuvreerlijn bij afvaren is de laatste lijn die wordt losgemaakt.

Aanleggen is over het algemeen iets lastiger dan afvaren. Bij aanleggen hebben we nog geen contact met de wal en dat kan hard aankomen. Stootwillen doen in deze situatie wonderen. Pak het schip van voor tot achteren in met stootwillen. Twee op het breedste deel van het schip, een derde meer naar voren en een vierde meer naar achteren. Hang de stootwillen op de goede hoogte; in jachthavens moeten ze vaak lager dan bij remmingswerk voor bruggen en wanden van sluiskolken.

#### *Aanleggen*

Aanleggen en afvaren bij de **langswal (wind op kop)** is in deel 1 uitvoerig besproken. Ik wil er nog een ding van zeggen; bij wat meer wind is een achterspring en voortros belangrijk om als eerste vast te maken. Zet de motor in zijn neutraal. Het schipt zakt vanzelf naar achteren en evenwichtig aan de wal. Maak daarna de andere meerlijnen vast.

Ik beperk me hier verder tot de andere windrichtingen. Bij aanleggen aan een hoger wal of een langswal met wind van achteren is de achtertros de eerste lijn die we moeten vastmaken. De meeste jachten zijn goed bestuurbaar bij het achteruit varen. Bovendien valt een jacht achteruit beter in de wind te houden dan vooruit

(vooruit kan de wind de kop snel doen omwaaien). Deze twee eigenschappen komen goed van pas bij het aanleggen.

De **hoger wal** en de **langswal-met-wind-van-achter**en naderen we achteruit varend. Een bemanningslid staat klaar met de achtertros. De stuurman heeft achteruit varend goed overzicht over walkant en bemanning. De achtertros wordt nu als eerste uitgebracht. Vervolgens wordt de tros vooruit slaand langzaam op spanning gebracht. Het schip zal vervolgens naar de wal draaien.

Bij veel wind zal deze methode niet direct slagen. De stand van het roer heeft soms enige invloed. Het roer moet vaak niet helemaal over stuurboord of bakboord liggen. Een kwestie van proberen. Een oplossing voor harde wind is om een middenspring te gebruiken. Een middenspring (of beter gezegd: een middenvoorspring) is een lijn die in het midden van het schip vastzit en achterwaarts op de kant belegd wordt. Een middenspring is dus een voorspring op het midden van het eigen schip. Het schip moet dan wel een middenbolder hebben; een klamp of bolder op het midden c.q. breedste deel van het schip.

De procedure is als volgt. Beleg in plaats van de achtertros een middenspring. Breng de middenspring op spanning en vaar vooruit in de spring. Roer midscheeps of een beetje van de kant af. Het schip zwenkt naar de kant toe. Als de middenbolder goed gemonteerd zit ten opzichte van het draaipunt van het schip, zal het schip evenwijdig naar de wal gaan.

Bij aanleggen aan **lager wal** is het zaak om het schip evenwijdig aan de wal te houden. De wind doet het schip vervolgens richting kant driften. Stuur een klein beetje op in de wind, want de voorkant van het schip heeft de neiging om af te waaien. Mocht de kop dreigen af te waaien dan is relatief veel gas, maar niet al te lang, hier op zijn plaats. Het schip moet alleen draaien en niet vooruit va-

**Minst gelode diepten**  
**Waddenwest, zeegaten Texel\***

Vaarwater	Locatie	Diepte (m)	Datum
Boontjes	Midvaarwater BO 35-BO 37	1,6	21-5-00
Inschot	Nabij IN 17/SO 48	2,3	18-4-00
Molengat	MG 4 - MG 6	2,3	16-5-00
Schuitengat	SG 4 - SG 4a	0,4	30-3-01
Vaarwater langs de Pollendam	BS 33	4	10-3-00
Vaarwater over de Bollen	B 5	0,7	5-7-00
Verversgat	VVG 17	0,7	2-2-01
Visjagersgaatje	VG 19	0,4	5-7-00
Visjagersgaatje	VG 20 naar O2 (ton.lijn)	1,8	15-11-00
Zuidoostrak tot Molenrak	ZR2 tot MR1/ZR 20	0,7	12-2-01
Zuidoostrak	Wantij met stokken	-0,15	3-4-01

*\*Sinds enkele jaren staan de waterdiepten van wantijen niet meer op de jachtkarten. Het Wad veranderde te veel om deze informatie een jaar lang op de kaarten te laten staan. Het overzicht met minst gelode diepten is ontleend aan de Berichten aan Zeevarenden, wekelijks uitgegeven door de Hydrografische dienst. De genoemde vaarwaters zijn relevant voor de tochten van de CZT.*

*Het Wad is zoals gezegd onderhevig aan veranderingen. De datum van de lodingen staat er niets voor niets bij. Het overzicht is daarom slechts een indicatie wat men op het Wad kan verwachten. Elke schipper dient de diepten te controleren voor vertrek en tijdens het varen de dieptemeter in de gaten te houden. Het gebruik van deze gegevens is op eigen risico.*

ren. Wat de eerste lijn moet zijn hangt af van de precieze windrichting. De wind staat meestal niet haaks op de kant. Gebruik de lijn die het schip bij de wind houdt (i.c. de lijn in de richting van de wind).

#### *Afvaren*

Een goede methode om er achter te komen welke (laatste) lijn bij het afvaren de manoeuvreerlijn moet zijn, is jezelf af te vragen welke richting het schip uitgaat als het niet aan meerlijnen vastzit. Een **hoger wal** is dus makkelijk: alle lijnen los en het schip drijft vanzelf van de kant af. Daar is geen motor voor nodig. Bij **wind op de kop** wordt een achterspring de manoeuvreerlijn. Afhankelijk van de windsterkte is hier weinig gas voor nodig. De achterkant van het schip draait naar de kant, de voorkant van het schip draait naar het midden van het vaarwater. Zodra er voldoende ruimte is, kunnen we vooruit wegvaren (vergeet de achterspring niet los te maken).

Bij een **langswal-met-wind-van-achter** varen we het schip in de voorspring. Voorkant draait naar de wal, de achterkant van de wal af. We varen vervolgens achteruit weg. Zelfde methode voldoet voor een **lager wal**. Dus: in de voorspring varen. Aan de achterkant ruimte maken en achteruit wegvaren.

De methode met de voorspring heeft echter een nadeel. De preekstoel zit vaak in de weg. Vooral als de

walkant hoog is. Bovendien is de voorpunt ver verwijderd van de stuurman. Het ontbreekt hem/haar van voldoende overzicht. Mocht de bemanning op het voordek wat zeggen, dan is zij vanwege de afstand vaak onverstaaanbaar. Spreek daarom codes af. Laat het aantal vingers opsteken dat het schip aan meters van de kant verwijderd is, etc. De achterspring als manoeuvreerlijn heeft daarom altijd de voorkeur. Het moet flink waaien wil dat niet meer lukken.

Neem voor de achterspring niet het dunste lijntje aan boord. Houd een flinke stootwil tussen de achterkant van het schip en de walkant. Houd het gas erop. Niet overdrijven met motorvermogen. Belangrijkste is dat het schip draait, de snelheid van het draaien is secundair. Als het goed is draait het schip op de stootwil. Daartoe moet die stootwil goed achterop het schip gehouden worden.

Als het niet meteen lukt, is vaak de achterspring te kort. Een meter lijn erbij doet wonderen. Neem zoveel lijn als nodig. Teveel lijn houdt het losgooien te veel op. De meeste trossen zijn te lang voor het gebruik als achterspring.

Dion Kooijman

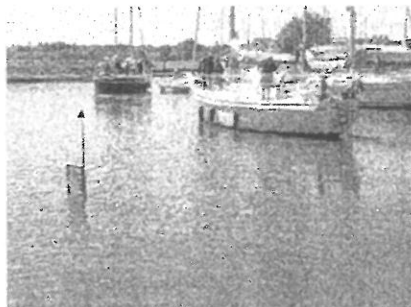
### Aanmelding CZT-tochten

Er zijn dit jaar nog twee tochten te varen: de Engelandreis in september en de Waddentocht in oktober. Wellicht dat tijdens de 'Engelandreis' behalve Engeland ook de Belgische kust wordt aangedaan. S.v.p. drie weken voor aanvang aanmelden. Zo mogelijk via de website van de CZT. Of met behulp van bijgaand inschrijfformulier.

Deze aanbeveling geldt voor opstappers en schippers.

### CZT Barbecue

Op zondag 26 augustus 2001 staat de jaarlijkse CZT-barbecue gepland. Plaats van samenkomst is Cafe-Restaurant 't Kombof, in De Woude. Gebruik het bijgesloten formulier om je op te geven.



### Viering 25 jarig bestaan

De viering van het 25 jarig jubileum vindt plaats op 24, 25 en 26 mei 2002 in Uitwellingerga. Momenteel wordt hard gewerkt aan het programma. Er is een feest met band op zaterdag. En er wordt ook nog gevaren. Nadere mededelingen volgen.

### 24-uurs

De Nederlandse Vereniging van Kustzeilers organiseert dit jaar voor de 37e keer de 24-uursrace. Het evenement vindt plaats op 24 en 25 augustus. Doel is zoveel

mogelijk mijlen te varen in 24 uur. Altijd goed voor veel spektakel. De startplaats is een van de havens rond het IJsselmeer. Honderden schepen proberen echter gelijktijdig Medemblik binnen te lopen. Informatie onder tel. 038-3333414 en [www.24uurszeilrace.nl](http://www.24uurszeilrace.nl). Het inschrijfformulier moet op 10 augustus om 17.00u binnen zijn.

### Schippersvergadering

Op zaterdag 17 november is de jaarlijkse schippersvergadering. Schippers en co-schippers ontvangen daarvoor in de komende maanden een uitnodiging. Onderwerp van gesprek is - zoals gebruikelijk - onder meer het vaarprogramma van 2002. Het bestuur heeft al bedacht dat het weer tijd is voor een 'zomerreis'. Zegt het voort.



### Volgende Nieuwsbrief

De volgende Nieuwsbrief zal in oktober verschijnen. Journalistieke bijdragen dienen uiterlijk 23 september binnen te zijn.



### Colofon

Website: <http://www.czt.nl>  
email: [info@czt.nl](mailto:info@czt.nl)

Betalingen op rekening:  
Postgiro 2536575, t.n.v.  
Club Zeezeilers Twellegea  
Deurme, 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  
Scheperenveld 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-Rixtelseweg 6  
5707 GL Helmond  
tel. 0492-542251

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  
Papenbergseweg 27  
6585 KV Mook  
tel. 024-696 2552  
[HOM.Thijssen@hetnet.nl](mailto:HOM.Thijssen@hetnet.nl)

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