



KRING VAN CATALINAZEILERS

Nieuwsbrief no 29



Van de voorzitter

Op zondag 13 november jl. kwam een flinke groep leden bij elkaar voor het najaarsevenement en de Algemene leden vergadering. De goede opkomst, de prettige sfeer en de goede verzorging door de Vaart Yachting maakten er weer een zeer geslaagd evenement van.

Dit evenement is typerend voor de Kring. Ondanks onze nog jonge geschiedenis zijn er al hechte vriendschappen ontstaan. De gesprekken die op een vorig evenement zijn afgebroken worden naadloos hervat. Velen kennen elkaar inmiddels zo goed dat de gesprekken vaak verder gaan dan alleen over de Catalina's. Hartverwarmend om te zien. Ook de manier waarop leden die voor het eerst een evenement bezoeken worden ontvangen is als warm benoemen. Het toont de kracht van de Kring en zegt veel over de geweldige instelling van zijn leden. Een pluim voor allen.

De eerste nachtvorst is alweer geweest. De meeste schepen zullen klaar zijn voor de winter. Op de wal of in het water. Een enkeling vaart deze winter door en heeft plannen voor de kerstperiode. Dat zijn de stoeren onder ons.



Zo aan het einde van het jaar kijkt het bestuur al weer vooruit naar 2017. De plannen zijn gemaakt en meer of minder gedetailleerd uitgewerkt. In deze nieuwsbrief is daar meer over te lezen. Voor het eerste evenement vraag ik u snel in te schrijven via de verderop gepubliceerde link. Voor de organisatie is het van groot belang een goede inschatting te kunnen maken van het aantal deelnemers.

Namens het bestuur wens ik u allen heel fijne feestdagen en een goede jaarwisseling toe. Velen hopen we al snel weer te zien.

Herman Hemerik



Bestuursfunctiewijzigingen per 22 november 2016.

Tijdens de laatste bestuursvergadering op 22 november 2016 zijn de bestuursfuncties aan de orde geweest. Mede door het uitvallen door Jos van der Haagen en bij de ALV benoemde nieuw bestuurslid, Bart Mornout, zijn de bestuursfuncties opnieuw verdeeld over de bestuursleden. Alle bestuursleden zijn betrokken bij de organisatie van één of meer evenementen. De samenstelling van het bestuur is thans als volgt:

Herman Hemerik heeft tot de ALV de functie van voorzitter waargenomen en heeft te kennen gegeven dat hij de voorzitterspost op zich zal nemen.

Jan Duif zal de post secretaris blijven doen en de ledenadministratie er bij nemen.

Bart Mornout en Erik Scheltes zullen samen het penningmeesterschap op zich nemen, aanvankelijk met ondersteuning van Herman Hemerik.

Ineke van Ravenhorst is algemeen bestuurslid en zal in voorkomende gevallen het secretariaat ondersteunen.

Robert Dudink blijft de website beheren, met ondersteuning van Erik Scheltes.

Frans de Lange verzorgt de nieuwsbrieven. Hij heeft tevens de functie van 2de voorzitter geaccepteerd wanneer de omstandigheid zich zou voordoen dat waarneming noodzakelijk is.

Jos Leentvaar en Ton Straaijer zijn algemeen bestuurslid en ondersteunen de bestuursactiviteiten waar mogelijk.

Erik Scheltes zal volgend jaar aftredend zijn en heeft kenbaar gemaakt dat hij niet herkiesbaar is.

De leden kunnen d.m.v. het centrale e-mailadres info@catalinazeilers.com via de webmaster naar de individuele bestuursleden communiceren als het om evenementen gaat.

Voor het opzetten van een Facebook account heeft het Bestuur Karin Heijboer bereid gevonden deze taak op haar te nemen. In die hoedanigheid zal zij de Bestuursvergaderingen bijwonen.



Workshop 4 februari 2017

In februari hebben we in de Kring van Catalinazeilers altijd een workshop. Voor 2017 is er weer voor gekozen om een duo-workshop te gaan organiseren. De leden van het eerste uur zijn hiermee bekend.

Het ene deel zal informatie bevatten over internet aan boord en digitale tochtvoorbereiding en andere groep zal zich toeleggen op het bereiden van simpele maaltijden die ook aan boord kunnen worden gemaakt. De resultaten hiervan zullen aan het einde van de dag door iedereen worden geproefd en beoordeeld.

We starten het evenement natuurlijk met een gezamenlijke lunch

- Internet aan boord

Het internet biedt steeds meer mogelijkheden voor veilige reisplanning en routing. Een goede internet verbinding aan boord wordt dan ook steeds belangrijker. In Nederland hebben we steeds meer gratis Wifi netwerken in de haven maar in het buitenland is dit, nog afgezien van de kosten, veel beperkter.

Er zal worden getoond op welke wijze u internet verbindingen, ook in het buitenland, kunt realiseren (Mifi, Wifi) en welke apparatuur er beschikbaar is om de ontvangst aan boord te verbeteren en te delen. Daarnaast worden aanwijzingen



de weersituatie en getij invloeden



gegeven om te zien hoe u onderweg een eigen draadloos netwerk op kunt zetten om uw navigatie PC, via uw mobiel of tablet, vanuit de kuip kunt bedienen.

Naast de technische aspecten kan ook de toenemende waarde van internet aan boord worden ervaren. Naast de populaire apps, zoals Windfinder en Windguru, zullen ook een aantal apps worden getoond die u in staat stellen een helder beeld te vormen van



Aan de hand van WinGPS5 Voyager kan u ervaren hoe moderne kaartplotters internet informatie zoals: actuele wind, stroom en diepte, gebruiken om optimale routes en realistische ETA's te berekenen.

- Koken aan boord

Voorlopig is het plan om weer met een groep mensen eten te bereiden. Eenvoudige gerechten die ook makkelijk aan boord zijn te maken. Het centrale thema zal vermoedelijk dit keer Tapas worden.

De resultaten van deze noeste arbeid zal aan het einde van de dag door alle deelnemers worden geproefd en beoordeeld.

Een ieder kan zich voor een van de onderwerpen opgeven.

De locatie voor dit evenement is de Watersport Vereniging Nulde aan de A28 in het midden van het land. Het zal plaatsvinden op de 1e zaterdag van februari, 4 februari 2017. We starten tussen 12.45-13.00 uur met een lunch en eindigen vermoedelijk rond 19.00 uur. Waarna als het goed is iedereen moe maar voldaan weer huiswaarts kan keren.

Afbeelding van de locatie



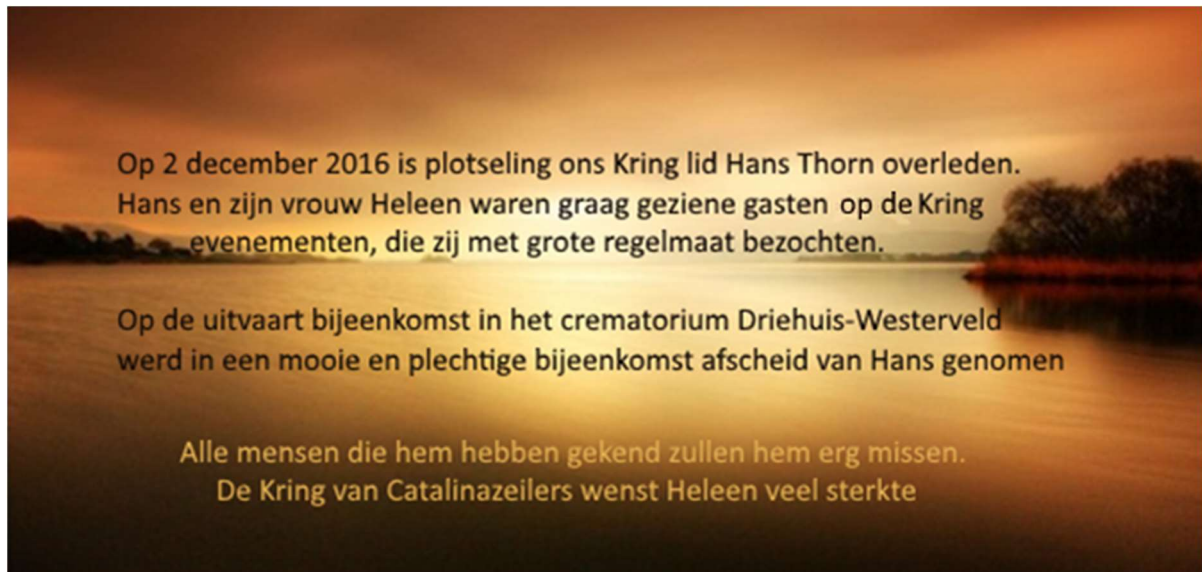
U kunt zich nu opgeven via de snelkoppeling [Anmelden workshop 4 februari](#)

We vertrouwen weer op een grote opkomst.

Frans en Cuneke de Lange
Ineke van Ravenhorst



In Memoriam Hans Thorn



Impressies van de Algemene Ledenvergadering (ALV)

De ALV op 13 november bij De Vaart Yachting is een zeer geslaagde bijeenkomst geworden waar 52 leden van de Kring aan hebben deelgenomen. Erik Scheltes heeft tijdens de vergadering een aantal sfeerfoto's gemaakt, waarvan er in deze



nieuwsbrief een aantal is opgenomen. Op de website zijn nog deze en nog veel meer goede foto's te vinden, dus wanneer u denkt 'daar sta ik nu een keer écht leuk op', dan is daar de mogelijkheid om deze te downloaden.







Bij de foto's: aandachtig publiek bij de presentaties van de verslagen van de voorzitter en secretaris; ook de kascommissie had dit jaar weer alle inkomsten en uitgaven gecontroleerd en in orde bevonden en werden door de aanwezigen met applaus bedankt.

De presentatie 'Wie gaat er mee naar Engeland varen...?' van Anje Valk wordt aangekondigd door de voorzitter, Herman Hemerik, en de laatste foto is die van Anje Valk, die een zeer onderhoudende presentatie gaf over haar solotochten naar de Oostkust van Engeland. In het najaar wordt een toertocht naar de Engelse Oostkust georganiseerd door de Kring!



EEN GEK SEIZOEN 2016..... en wat er allemaal niet fout kan gaan in een week.

Vol goede moed gingen we weer naar Denemarken, de boot te water laten, en varen geblazen. Dit jaar niet zo lang als de vorige jaren, toen we 4 tot 6 maanden gingen. Er kwam wat tussen, maar begin juli was het dan zover. De auto volgepakt en de aanhanger ook, een goed en vlot verlopen rit naar Augustenborg, geen lekke banden, geen bekeuringen voor te hard rijden, (je mag eigenlijk maar 80km/u met een ongeremde aanhanger) en geen files.

In april waren we al een weekje naar Denemarken geweest om de boot aan de binnen en buitenkant wat toonbaarder te maken, poetsen (bedankt Joke) boven de waterlijn en antifouling eronder. De vochtvreters eruit en de buiskap erop. De mast was er voor het eerst af dit jaar en moest helemaal worden nagekeken. Alle

bedrading doormeten, zo nodig vervangen, de oude antennes eraf en nieuwe beugels erop, de masttopnavigatieverlichting van ledlampen voorzien, de schijven van de vallen controleren, de zalingen schoonmaken en van nieuwe



onderdelen voorzien. Ook de giek en de neerhouder waren toe aan een beurt. Aan de bevestiging van de neerhouder aan de giek zaten scheurtjes dus er moest een nieuwe beugel op die ik in Nederland al had laten maken, iets sterker dan de originele. Ook een kijkje genomen in de giek, daarvoor de achterkant van de giek ontpopt, en wat kwam er tevoorschijn, een vogelnestje met 2 eitjes!!!

Die week in april was, wat het weer betreft, geen goede keus, was het daarvoor al een paar weken mooi geweest volgens de Denen, de weken erna waren ook weer goed. Alleen in "onze" week was het koud en nat. Maar niet getreurd alles wat we



wilden doen hebben we gedaan. En gelukkig onze Webasto gaf veel warme lucht. Eerst hadden we het nog niet zo in de gaten, maar in de loop van de week ontdekten we dat hij eigenlijk alleen nog maar voluit kon branden, het was aan of uit. Nou was dat in die week niet zo heel erg want het was behoorlijk koud, later zou ik er nog wel naar laten kijken als we in juli zouden gaan varen.

Terug naar juli. Het was mooi weer bijna een bloedhete dag op 10 juli, 's avonds na aankomst warm genoeg. Toch de volgende dag de plaatselijke Webasto expert gevraagd om even te komen kijken naar de "heather", hij wist het meteen wat het was, er moest een nieuwe verbrandingskamer in! Uit- en inbouwen zou hij ook wel even doen. Ik was niet alert genoeg en zei in goed vertrouwen, ja. Toen ik de rekening zag schrok ik me kapot, €650!!!! Denemarken is duur met 25%BTW...



Ondertussen heb ik de mast in de hal gereed gemaakt om weer op de boot te worden gezet, ik heb goed geteld, er moeten 7 draden aan de onderkant uitkomen. De Catalina 42 heeft een doorgestoken mast en als die eenmaal staat dan kan je moeilijk terug.



De draden komen door een klein gaatje naar buiten. De boot gaat te water en de mast makkelijker gezegd alleen al met de 2,5 uur bezig. Dan goed, stevig acht stagen, met een splitpennen. De die er aan de kwam heb ik maar wat het was, die zou week wel aansluiten.



door een klein gaatje naar buiten. De boot gaat te water, dan gedaan, want mast zijn 3 man staat ie ook wel verankerd door veelvoud aan bundel draden onderkant uit even gelaten voor ik later in de

Nieuwsbrief no. 29



Tijdens de eerste dagen ontdekten we ook dat de lampjes van de koelkast, uitgevoerd met een z.g. koude accu, constant bleven branden, dat betekende dat de compressor niet meer afsloeg. Gelukkig bleef de koelkast daardoor wel koud want de buitentemperatuur begon flink op te lopen en een koud biertje na het werk wordt dan bijna onontbeerlijk. De volgende ochtend hoorden we een vreemd gebrom onder de vloer waar de compressor staat, na inspectie bleek dat het ventilatortje van de compressor uit z'n lagers was gelopen en het dus niet zolang meer zou doen. Na een groot internet-onderzoek naar de oorzaken en oplossingen, twee telefoontjes met de leverancier in Nederland en één met de leverancier in Duitsland, een afspraak gemaakt met een koude deskundige in Flensburg(Duitsland) voor 2 weken later. De ventilator had het ondertussen begeven en ook de compressor liet het daarna afweten. Dus op zoek naar een goedkope elektrische koelbox in Denemarken voor een weekje om te kijken of we nog wat konden redden van de vlees en zuivelwaren en ook dat koude biertje was toch wel erg lekker. Gelukkig hadden we de auto nog tot onze beschikking en na een halve dag hadden we een Chinese koelbox. Aan boord gekomen bleek dat de 220 volt kabel door een kapot chassisdeel niet kon worden aangesloten. Dus de volgende dag terug om een nieuwe te halen.

Na deze dagenlange vertragingen dacht ik even een makkelijk klusje te gaan doen, het aansluiten van de mastbedrading. Na het aansluiten van de 6!! beschikbare draden, miste ik toch de 7de draad. De kabel van het stoomlicht hadden de mannen vergeten uit de mast te trekken. Na overleg met hen, ze gaven hun fout meteen toe, en was de enige optie de mast er weer af. Dat kon niet eerder dan twee dagen later.

Dan maar de boot verder vaarklaar maken, de stuurcomputer van de stuurautomaat moest ook nog vervangen worden, dat was op zich niet zo'n grote klus, oude exemplaar eruit, nieuwe erin, 2 boutjes los en vast en dan 18 draadjes aansluiten op een voorgeschreven plek en kleur, een makkie.



Een ander klusje was het vervangen van een versleten geleidestrip in de ankerlier,



overigens gratis ter beschikking gesteld door de importeur van de Maxwelllieren, Vetus in Schiedam. Ik weet niet of het aan mij lag, maar na montage en even proefdraaien brak het



onderdeel doormidden. Na telefonisch overleg met Vetus kreeg ik na een dag of vijf een nieuw onderdeel gratis in Denemarken aangeleverd, hulde voor de service van Vetus.

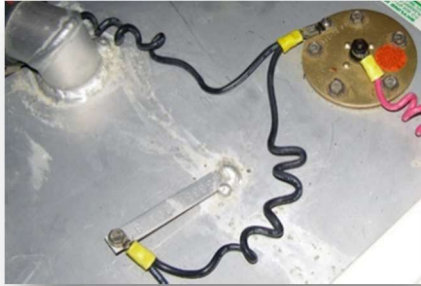
Toen de mast er weer op stond en de zevende draad van het stoomlicht ook was meegekomen en aangesloten konden we verder met het optuigen van de boot. De zeilen erop maar eerst de neerhouder monteren en alle daarbij behorende blokken. Laat ik nou bij de montage van één ervan het lager-busje uit mijn handen laten vallen en uiteraard blijft het niet aan dek liggen maar gaat overboord. Natuurlijk een Amerikaans blok dus alle onderdelen in de Amerikaanse maatvoering dus niet te krijgen in Denemarken. Het kostte me een dag om dit busje na te maken, het functioneert gelukkig prima.

Dan de zeilen erop en al het andere touwwerk, klaar om te gaan na anderhalve week. Eerst maar even de stuurautomaat met de nieuwe computer testen. Wat rondjes gedraaid om het fluxcompas in te stellen, en dan maar kijken of de stuurautomaat de ingegeven koers wilde volgen. Bij het intoetsen van 10° bakboord ging de boot vrolijk 10° stuurboord uit. Dat lijkt eenvoudig op te lossen gewoon twee draadjes omdraaien toch stond ook in de gebruiksaanwijzing? Ja maar welke twee van de eerder genoemde 18 draadjes? Dat stond er niet in. Terug naar de haven en daar navraag gedaan. Ook gezocht op Internet, geen resultaat, tot ik in gesprek raakte met een Nederlander in de haven die een iets nieuwere versie van deze computer had met een iets andere gebruiksaanwijzing, rood en groen verwisselen!!!!

Plotseling roept Joke dat er geen water uit de kraan komt. Bij een snelle inspectie bleek de warmwater kraan in ons toilet niet meer dicht te gaan, de klep aan de binnenkant was volledig doorgerot. Gelukkig had ik voldoende reserve spullen bij me om de leiding af te dichten en konden we verder gewoon weer water tappen uit de andere kranen. Dan maar even op zoek naar een andere mengkraan, één die voldeed aan de maten van het Catalina interieurtje. Dat viel natuurlijk niet mee, we hebben er niet één op het internet gevonden laat staan in Sonderborg Denemarken. Dus maar de kraan gekocht die er het meest op leek. Uiteraard zijn de aansluitingen van Amerikaanse kranen anders dan de Europese, de Amerikanen gebruiken een buisdiameter van 9,5mm (3/8") in Europa is dat 10mm. Dus te groot in mijn geval. Na een dag zoeken heb ik bij een Deense loodgieter een verloopnippel op de kop getikt. Toen de kraan was aangesloten moest de spiegeldeur van de toiletkast een halve centimeter omhoog en dat kon alleen als de daarboven gemonteerde toiletspiegellamp naar boven zou worden geplaatst. Zo gezegd zo gedaan, de kraan werkt, het kastje kan weer open het lampje doet het en alles ziet er weer goed uit. Wel een paar dagen later!!!



Zouden we dan eindelijk weg kunnen, ja hoor, een prachtige 4/5Bft richting Flensburg, groot gedeelte halve wind, zo nu en dan 8,5 knopen op de teller (GPS), geen rif gezet dus lekker schuin. Overnachten in Marina Minde. We hebben net aangelegd of Joke waarschuwt me dat er een laagje olie op het water ligt, vermoedelijk diesel en dat de automatische bilgepomp van ons net heeft gewerkt.



Direct de pomp uitgezet en de bilge geïnspecteerd en jawel een dun laagje olie op het bilge water. Waar komt dat vandaan, een lekke brandstof tank, of een lekkende reserve jerrycan met diesel in de kiel??? Eerst alles schoon gemaakt en buitenboord flink met Dreft gespoten. Na een paar uur zoeken ontdekte ik dat de rubberafdichting van de brandstoftank-niveaumeter lekte en dat kwam vooral tot uiting als de tank helemaal vol zat en als je lekker

schuin ging. Eén van de boutjes waarmee het dekseltje vast zit was dolgedraaid en drukte onvoldoende op de rubber afdichting. Na een paar uur werken was alles weer gerepareerd en diesel dicht.

De volgende dag niet of nauwelijks wind, dus dan maar een fietsdagje, fietsen in de omgeving van Egersund. Na een uurtje fietsen kreeg ik een lekke band, komt wel meer voor, dus ik heb plakspullen bij me. Ik heb deze winter op beide vouwfietsen nieuwe binnen- en buitenbandjes gemonteerd. Van Chinese makelij zag ik op het doosje waarin ik als reserve een oud bandje had gedaan. Het bandje bleek op de naad gescheurd te zijn maar toch geplakt. Dat duurde een kwartier en toen was hij weer lek. Ik heb dat nog 2 keer geprobeerd en daarna toch maar dat oude binnenbandje gemonteerd. Na weer een half uurtje begaf ook dit bandje het en besloten we maar een Deense bus aan te houden die ons misschien in de buurt van de jachthaven kon afzetten. Dat lukte gedeeltelijk en na daarna een half uur sjouwen met de fiets waren we terug aan boord. Ik heb direct een mail geschreven aan vrienden die een weekje zouden meevaren en hen gevraagd of ze een paar “niet Chinese” binnenbandjes wilden meenemen.

En dan de daarop volgende week op naar Flensburg voor onze afspraak met de koel- en vriesdeskundige. Om dit verhaal kort te houden; hij heeft in twee dagen werken een nieuwe compressor, een nieuwe ventilator, een nieuwe thermostaat geplaatst. Alle gas ververst en het werkte weer, en dat alles tegen een redelijke Duitse prijs(goedkoper dan de Webasto-kachel reparatie). Jammer genoeg werkte het maar een weekje en hield het geheel er weer mee op. Dus toen maar weer over op de Chinese koelbox waar we het tot aan het einde van onze twee maanden durende



vakantie mee hebben gedaan. Na overleg met de Duitse koelingenieur hebben we afgesproken om volgend jaar als eerste actie de reparatie voort te zetten.

We hebben toch nog fijn gezeild en mooie tochten gemaakt in het Deense, ondanks een weekje met forse wind. Het nieuwe tuig heeft zich fantastisch gehouden, geen naadje los.

Dit soort perikelen zijn natuurlijk niet echt vreemd, in en aan een boot gaat regelmatig iets kapot, maar wat wij over ons heen kregen in slechts twee weken tijd kan je rustig een vervelende samenloop van omstandigheden noemen.

Keep on sailing!!

Erik Scheltes en Joke Olsthoorn

De Workshop Manoeuvreren op de Motor – zondag 23 april 2017

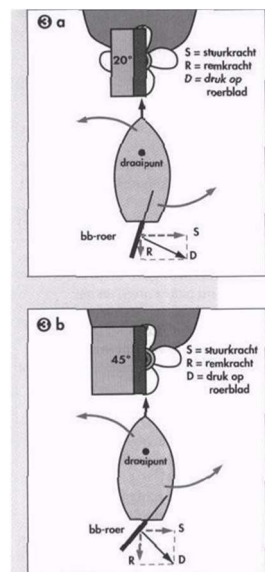
Organisatie: Robert Dudink, Jos Leentvaar

Instructie:



Wij hebben, evenals vorig jaar, Arnold IJkelstam van onze trouwe Kring partner De Vaart Yachting B.V. bereid gevonden om ons weer te ontvangen. en enkele ervaren mede Kring leden bereid gevonden om de Workshop te verzorgen. Het zeilseizoen 2017 lijkt nog ver weg, maar

de voorbereidingen voor de eerste “natte” Kring activiteiten zijn in volle gang! Voor de workshop manoeuvreren op de motor was gedurende de afgelopen vijf jaar veel belangstelling. In de oorspronkelijk opzet was de workshop vooral bestemd voor de dames.



Gelet het aantal mannelijke aanmeldingen blijkt echter dat ook onder de mannelijke schippers behoefte bestaat om de kennis en kunde van het manoeuvreren op de motor met dat lastige wieleffect van onze Catalina's te versterken.

De opzet voor de Workshop 2017 ziet er in het kort als volgt uit:

- De Workshop manoeuvreren op de Motor staat dit jaar open voor zowel de vrouwelijke als mannelijke schippers, doch de dames hebben voorrang.
- Het programma voorziet in het oefenen van de elementaire basis manoeuvres zoals de box in en uitvaren, achteruit varen, draaien en keren.
- Indien de weersomstandigheden dat toelaten, worden de **MOB** (of **VOB**) manoeuvres onder zeil uitgevoerd, waarbij gebruik zal worden gemaakt van het vaargebied achter de dijk tussen Lelystad Haven en de Batavia Haven. Bij (te) harde wind wordt – met een aangepast programma – uitgeweken naar het vaargebied achter de Noordersluis.
- Bij indeling is voorzien dat aangemelde partners niet gezamenlijk op een schip oefenen.
- Het dragen van een zwemvest is verplicht.
- Het is de bedoeling dat u zelf voor het broodje tijdens de middag pauze zorgt, koffie en thee zijn aanwezig.
- Voor het geval u in het bezit bent van het cursusboek voor het Vaarbewijs 1, is het nuttig, als voorbereiding op de workshop, het hoofdstuk – Omgaan met het schip – nog eens door te lezen.

Wanneer:

de Workshop manoeuvreren op de motor wordt gehouden op **zondag 23 april 2017** **en begint om 10.00 uur.** **Waar:** Lelystad, locatie De Vaart Yachting B.V.



Wij, de organisatoren, zijn nog op zoek naar een lid die beried is om zijn/haar Catalina ter beschikking te stellen voor dit evenement. Vindt u het leuk om mee te doen en wilt u uw schip voor die dag ter beschikking stellen, dan horen we het graag.

Informatie over de Workshop:

Robert Dudink (06 82213618) of Jos Leentvaar: info@catalinazeilers.com .



Opgave mag kan nu al, ([klik dan hier](#)) maar we sturen in de volgende (voorjaars)nieuwsbrief nog nadere informatie.

De antwoorden op de vragen tijdens het Hemelvaart weekeinde 2016

Op veler verzoek dan nu de antwoorden op de vragen die werden gesteld op het Hemelvaartweekeinde 2016.

De vragen zijn deze keer gemaakt door Ton Straaijer

- 1 Markerwaard
Omdat men na de Noordoostpolder bang was dat door de veranderde waterstand de palen onder Amsterdam zouden weggroten.

- 2 Het woord stuurboord wordt geacht te stammen uit de tijd dat schepen gestuurd werden met een roeiriem die aan de rechterkant van de romp hing. Het woord stuur is afkomstig van het Noorse styri (roer).

- 3 Franse roep om hulp M'aidez (help me).

- 4 Vrouwen aan boord brengen ongeluk maar naakte vrouwen kalmeren de zee.

- 5 GK 29 graden V -2 graden Dr 15 graden $29-15=14$ graden
D14 = -2
V = -2 $14 - 2 = 12$ graden
KK = 18 graden
Afstand 10,5 nm $10,5 : 3,5 = 3$ uur Aankomst 13.00 uur

Nieuwsbrief no. 29



6.

VRAAGSTUK
OPLOSSING

Iedere boot beïnvloedt de luchtstroom rondom die boot, resulterend in een windschaduw aan lij en een terugslagzone aan loef (zie tekening B).

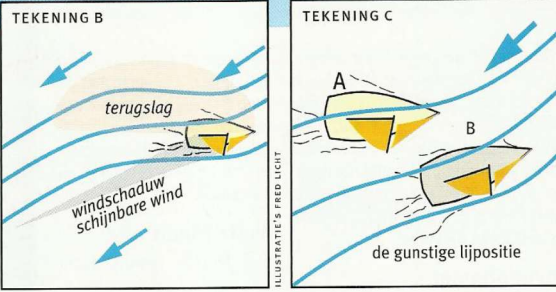
Het gebied van de windschaduw vormt in de richting van de schijnbare wind een snel nauwer wordende kegel van turbulente lucht. Aan de voet heeft de kegel de breedte van de zeilen. De top strekt zich bij weinig wind tot vijf bootlengten uit. Het oppervlak van de terugslagzone aan loef is veel groter dan het oppervlak van de windschaduw. De terugslagzone is ongeveer één bootlengte breed en loopt tot drie bootlengten achter de boot door. Anders dan de windschaduw aan lij neemt de breedte van de terugslagzone slechts langzaam af. De lucht in het terugslaggebied is niet alleen turbulent, maar door de stand van de zeilen ook naar loef afgebogen. Hierdoor valt de wind voor een achter opkomende boot meer van voren in.

Afhankelijk van de kant waar jacht B jacht A wil passeren – boven- of onderlangs – heeft schip B bij het inhalen met de schaduwkegel of met het terugslaggebied te maken. Het grote verschil is de vorm en de positie van de twee gebieden ten opzichte van jacht B. De kegel is nauw. Op drie bootlengtes aan lij merkt u er al niets meer van. Dichterbij kunt u de kegel met wat afvallen en extra snelheid snel oversteken om vervolgens weer in de vrije wind te komen. Het terugslaggebied is in vorm en ligging veel ongunstiger. Drie scheepslengten achter A begint deze al en eindigt pas wanneer u B al bijna voorbij bent. Wanneer A en B niet al te veel in snelheidspotentieel verschillen, lukt het voorbijvaren bovenlangs dan ook vaak niet. De turbulentie en de wind, die meer op kop komt verminderen B's snelheid zodanig dat B terugvalt achter A. Eenmaal buiten het terugslaggebied loopt de snelheid weer op. B gaat weer harder, vaart de terugslagzone opnieuw binnen en de geschiedenis

herhaalt zich. B komt A gewoon voorbij. Het is beter om het op langs te proberen. B gaat, wanneer hij drie tot vier bootlengtes verwijderd is, daartoe iets aan A varen om het terugslaggebied te vermijden. Op twee bootlengtes te vallen en stuurt vervolgens door de schaduwkegel heen. Zo B weer vrije wind voelt kan hij naar de oude koers aan de wind

Is dit allemaal gelukt dan komt zelfs het moment dat B's wind jacht A gaat beïnvloeden. A kan het terugslaggebied van B te zien en zijn ellende is niet meer te zien. A kan geen hoogte meer nemen, de snelheid loopt terug binnen de kortste keren ligt A drie bootlengtes achter B. Deze situatie van B ten opzichte van A is bekend als de gunstige lijpositie (tekening C).

Ab Pasma



TEKENING B

TEKENING C

ILLUSTRATIE'S FRED LICHT

7

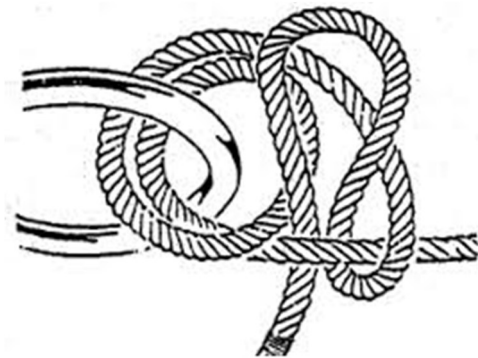
Het schip met aangroei zal hoger kunnen varen. Doordat deze Catalina langzamer vaart, komt de schijnbare wind ruimer in. De vaartwind is vanwege de lagere bootsnelheid minder groot dan die van de overige 3 Catalina's. Hierdoor zal de schijnbare wind dichterbij de werkelijke wind komen te liggen. (We gaan er hierbij vanuit dat bekend is dat het schip vaart op de schijnbare wind; een combinatie van de ware wind en de tegenwind/vaartwind.)





8 Trintelhaven

9 Welke knoop is dit?



stopknoop

Het laatste onderdeel van de Hemelvaart-opgaven was een praktische opdracht.



***Het voltallige Bestuur wenst alle Leden van de Kring van
Catalinazeilers en hun familieleden***



een zeer voorspoedig en mooi vaarseizoen 2017 toe!

