

Omgaan met deining (3): haaks of parallel - 1



Jolt Oostra

*We roeien op de IJssel. Heel mooi, maar met de nodige risico's. Vooral sturen op de IJssel is iets wat niet vanzelf gaat. Wat is het dan prettiger dan een rubriek in de Bellnote, waar je zittend in je luie stoel, alles leest over het sturen op de IJssel? Zodat je in de boot precies weet waar je aan toe bent? En als die rubriek geschreven wordt door onze eigen Jolt Oostra, wat willen we dan nog meer? Veel lees- en leerplezier!*

In 8 tot 10 afleveringen komen de meest "populaire" stuurvraagstukken aan de orde:

1. Stroom: waar wel/niet laten lopen
2. Stilliggen = gaande houden
3. Rondmaken op stroom 1.
4. Rondmaken op stroom 2.
5. Omgaan met deining 1: leg stil die boot!
6. Omgaan met deining 2: nooit ernaar toe.
7. Omgaan met deining 3: haaks of parallel
8. Havens in- / uitvaren

In deze aflevering:

**'Omgaan met deining: haaks of parallel?'**

In de vorige aflevering ging het over onze rare neiging om bij voorbijvarende motorschepen parallel aan, of haaks over de deining te *blijven varen*. Dus naar het motorschip toe. "Het gaat toch bijna altijd goed?", zo werd me tegengeworpen. Ja, klopt, maar er is een reden waarom we dit toch echt af moeten leren. Deze: het is een principiële fout en door die te blijven maken wordt de fout een automatisme. Als het er dan een keer echt op aan komt reageer je "Volautomatisch Volledig Verkeerd" en dat kan veel verdriet geven. Het geldt overigens voor alle manoeuvres: **dwing jezelf om het steeds goed te doen; dan doe je het ingeval van nood óók automatisch goed.**

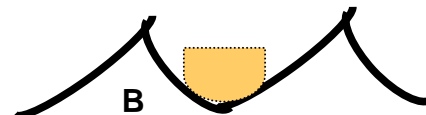
Vanaf nu zijn we dus slim: òf we varen light paddle rechtdoor, als dat kan, òf we blijven stilliggen.

Besluiten we tot stilliggen dan is de vraag: parallel aan de golven of haaks erop? Dat hangt af van het soort golf dat ons tegemoet snelt. Meestal hebben we te maken met een weliswaar hoog tot zéér hoog maar "rond" golftype **A**. Dit type bevat veel water, levert veel drijfvermogen en kan daardoor onze boot makkelijk in z'n geheel optillen (zie gestippelde doorsnede van de. boot).

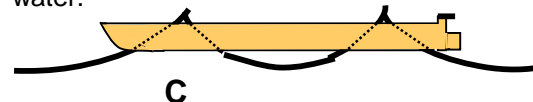


Aan dit soort golven gaan we dus parallel liggen. Dit is ook de gemakkelijkste oplossing. Zorg ervoor dat je met een beetje halen en strijken ECHT PARALLEL blijft liggen en niet zo ongeveer, anders kun je toch nog zomaar vollopen..

Soms hebben we te maken met type **B**: scherp gekamd, soms met een krul erop. Dit scherpe type bevat weinig water, levert dus weinig drijfvermogen en is niet in staat onze boot goed op te tillen. Als we zo'n golf parallel benaderen klapt hij over de gehele lengte van de boot naar binnen!



Daarom leggen we bij dit golfstype de boot liever in een positie die haaks ligt op de lengterichting van de golf, zie **C**. De golf loopt nu langs de boorden van de boot en in het ergste geval loopt er een beetje water uit de krul naar binnen. Laat je bemanning oprijden naar de inpikpositie: de boeg komt dan iets omhoog en de golf loopt er gedeeltelijk onderdoor. Bladen plat op het water.



Zorg er ook in dit geval voor dat je ECHT HAAKS ligt en niet een beetje, want ook hier wordt dat genadeloos afgestraft. Bij het haaks nemen van scherpe golven wordt de boot slechts weinig opgetild en in het ergste geval kan er dus wat water uit de krul naar binnen lopen, maar niet de hele golf !

Je hebt tijd nodig voor al dit gedoe en je zorgt dus dat je *ruim* van tevoren je definitieve keuze maakt: parallel of haaks. Alles daartussenin brengt doorgaans een hoop water aan boord! Nu is het heel vervelend maar die beslissing moet je vaak al nemen op een moment waarop je nog niet goed kunt zien met wat voor golftype je te maken krijgt: A of B. Toch moet je dat zo snel mogelijk aan de weet zien te komen en dat kan. De golfvorm is namelijk afhankelijk van drie dingen die je wèl op afstand kunt zien of inschatten. Deze: de **lengte** van het motorschip, z'n **snelheid** en de **vorm** van de romp.

Zoals we in Kribbigheden 5 al vaststelden maken lange schepen minder deining dan korte. De "strijkijzers" en de Politie- of RWS-boten bijvoorbeeld kunnen het je knap lastig maken, maar de nieuwste grote vrachtschepen veroorzaken nauwelijks een rimpeling. We komen hier nog op terug.

Eerst maar eens een voorbeeld van wat je bij oudere vrachtschepen al op grote afstand kunt zien. Kijk vooral goed. Je ziet dat het een vrachtschip is (=lang) en je vraagt jezelf af:

1. Heeft ie een snor? (de boot, niet de schipper..) Een bovenmatige schuimsnor voor de boeg betekent namelijk dat hij een flinke snelheid heeft. Dat is een prima waarschuwing voor ons: blijf uit de buurt!

2. Is 't schip geladen = diep in het water **Fig.1** of ongeladen = hoog op het water **Fig.2** ?

Deze plaatjes van identieke cementtankers uit de bekende "grachtenserie", bouwjaar 1966, geven mooi aan wat we kunnen verwachten. De 'Leliegracht' is geladen, ligt dus diep en maakt een vrijwel ronde golfvorm. Bij deze deining blijven we dus parallel liggen.

Zusterschip 'Lijnbaansgracht' is ongeladen, kan daardoor sneller varen (snor!). De bovenwater komende rompvorm telt nu ook mee en de boeg golf wordt duidelijk scherper, zelfs met een krul erop. 't Is duidelijk: we blijven exact haaks liggen.

NB Deze manoeuvre (haaks liggen) bevalt zeer goed bij C-materiaal maar is minder geschikt voor gladde boten, ook om een mechanische reden. Zoals in tekening **C** (schematisch) te zien is wordt de boot in het midden minder goed ondersteund. We gebruiken de haakse methode daarom liever niet voor glad materiaal want daar kan dit minder robuuste materiaal niet zo goed tegen. De grotere kans op een nat pak moet je dus maar voor lief nemen. Reden temeer om goed te anticiperen!

Meer voorbeelden met andere scheepstypen in een volgende aflevering.

Fig.1 ms Leliegracht, geladen



Fig. 2 ms Lijnbaansgracht, ongeladen

