

Omgaan met deining (4): haaks of parallel - 2



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-1
8. Omgaan met deining 4: haaks of parallel-2
9. Havens in- / uitvaren

In deze aflevering deel 2 van

'Omgaan met deining: haaks of parallel ?'

We gaan nog even door over vrachtschepen, maar we beginnen met een zéér kort en berucht familielid van die schepen: het opduwertje. Dit zijn eigenlijk drijvende motoren (100-200pk!) die begin vorige eeuw werden gebouwd om de toen nog zeilende vrachtschepen van motoraandrijving te voorzien. Nadat ze overbodig waren geworden zijn ze op grote schaal ingezet als sleepboten door b.v. de waterscouts. Ook de "Beluga" van de Deventer waterscouts is er een.

De schippers varen er vaak op vol vermogen mee. Wat er dan gebeurt is goed te zien in **Fig. 1 en 2**: de schroef maalt zoveel water weg dat het schip achterover zakt en een geweldige berg water opduwt.

De weerstand neemt echter onevenredig toe en daardoor komt het bootje niet echt sneller vooruit terwijl het dieselvebruik gigantisch stijgt! Niet slim, wel hinderlijk. Voor ons. En dat betekent: uit de buurt blijven en in de meeste gevallen haaks gaan liggen. Overigens 'onze' waterscouts weten intussen beter en ze varen nu een stuk rustiger dan de schippers in Fig. 1 en 2.



Fig.1



Fig.2

Naarmate een schip langer is gaat het gewicht van het voorschip meer meetellen en wordt dit effect minder. Zoals eerder al aangegeven produceren b.v. de nieuwste, zeer lange vrachtschepen vrijwel geen deining meer. Dat komt door de bijzondere bouwwijze van het onderwaterschip maar ook door hun

lengte. Alles is bij deze schepen gericht op het vermijden van deining want in deining zit verloren energie, d.w.z. verloren dieselolie, **Fig.3.**



Fig.3 Moderne duwcombinatie: 95m, 3000pk



Fig.4 Partyschip MS Organza

Die overwegingen golden nog niet in de jaren vijftig toen schepen als de "Organza" (1954) gebouwd werden, **Fig.4.**

Het was oorspronkelijk een vrachtschip en dat is aan de romp nog goed te zien. Het 34m lange schip is omgebouwd tot partyschip. Het kreeg dus een andere taak waarbij snelheid voorop stond. Het motorvermogen werd daarom flink opgevoerd. De rompvorm is hier echter niet op berekend en het schip kan een soort 'opduwertjesdeining' veroorzaken.

Dus ver uit de buurt blijven, echt haaks liggen en zoals steeds bij de haakse methode: laat je bemanning oprijden.

Overigens, de meeste oude vrachtschepen hebben in de loop der tijden een zwaardere motor gekregen. Die is vooral bedoeld om in zwaar beladen toestand toch een bepaalde minimumsnelheid te kunnen halen. In de meeste gevallen zullen we van die schepen dan ook niet zoveel last ondervinden als van de Organza. Bedenk echter wel dat de Organza-rederij met relatief snel varen z'n brood verdient en dat hebben we te respecteren.

Wat doen we nu met deze kennis? Helaas is er geen vast recept maar in het algemeen komt het bij dit soort schepen hierop neer: hoe sneller ze varen hoe meer kans op scherpe golven met schuimkoppen. Daarom is het zaak je vroegtijdig voor te bereiden op het soort deining dat je mag verwachten. **Anticiperen** dus: goed kijken en de snelheid inschatten. Probeer te bepalen op welk punt je elkaar gaat passeren en zorg dan voor veel ruimte om je heen, zodat je bijvoorbeeld niet net op dat moment samen onder een brug zit... Desnoods blijf je een paar minuten op ruimer water liggen. Dan heb je ook mooi de tijd om de deining te bestuderen en je keuze te maken: parallel of haaks stilliggen. Kortom, neem de tijd!

Nog een tip om de beweging van een schip beter in te schatten. Kijk er niet voortdurend naar maar kijk 5-10 seconden naar iets anders en kijk dan weer naar het schip. Je ziet dan of het groter of kleiner geworden is en dus weet je of het van je af vaart of naar je toe komt. In het laatste geval herhaal je de truc een paar keer en je weet hoe *snel* het naar je toe komt. De skiffeurs en andere 'omkijkers' onder ons kennen dit verschijnsel.

Dan is er nog een categorie waarmee we vooral in de zomermaanden te maken hebben: de pleziervaart. 'Strijkijzers', zoals ze genoemd worden. Tja, was het maar waar want 'strijken' doen ze niet, integendeel. Daarover gaat het de volgende keer. En over 'halfglijders'. Rare praatjes maar ook weer plaatjes.