



CURSUS "VAREN MET ROND- EN PLATBODEMSCHEPEN"

# Gebruikmaken van de wind (deel 2)

SCHIP KEREN OP DE MOTOR

Tekst: Marianna van der Linden, tekeningen Ron de Vos

Deel 1 (SdZ 2006.1) behandelde ik het leren kennen van de draaicirkel van je schip en het gebruik van roer, gas en zwaarden om de draaicirkel zo klein mogelijk te maken, bijvoorbeeld om te keren in een haven of nauw vaarwater. In dit tweede deel komt ook de invloed van de wind erbij. Hoe maak je zo goed mogelijk gebruik van de wind bij het keren van het schip. Het benutten van de wind kan de draaicirkel nog kleiner maken en de manoeuvre soepeler en ontspannen laten verlopen.

## WAT DOET DE WIND MET HET SCHIP?

De mast en de kluiverboom op het voorschip vangen veel wind en zorgen ervoor dat het schip graag van de wind afdraait. Naarmate de windsterkte groter is, kost het aanzienlijk méér moeite om de kop in de wind te krijgen.

Natuurlijk speelt daarbij ook de vorm van de romp een rol. Een hoogaars met een sterk vallende stevenbalk wordt sterker door de wind weggezet dan een Staverse jol. Een tweemaster is langer geneigd met de kop in de wind te blijven liggen dan een schip met één mast. Je kunt je vast ook voorstellen dat een schip met gestre-

ken mast anders op de wind reageert dan je gewend bent met staande mast.

De meeste platbodemschepen, met één mast en een kluiverboom voor op het schip, zullen niet langer dan enkele seconden met de kop in de wind blijven liggen als je de wind vrij spel geeft op het schip.

### GEBRUIK MAKEN VAN DE WIND

Het komt er dus op neer dat het van de wind afdraaien min of meer vanzelf gaat en het tegen de wind in draaien meer moeite kost naarmate de kop van het schip meer wind vangt. In de praktijk betekent dit ook dat je, naarmate het harder waait, meer ruimte nodig hebt om het schip met de kop in de wind te draaien.

**TERMINOLOGIE: 'KEREN'** Hoewel er groot verschil is tussen de manoeuvres 'in de wind draaien' en 'van de wind afdraaien', wordt er in het BPR en RPR alleen gesproken van 'keren', zonder aandacht voor de windrichting.

Op stromend water is er onderscheid tussen 'opdraaien' en 'kop voor nemen'.

Dus ook bij het manoeuvreren op de motor heb je als schipper een soort ingebouwde windmeter nodig.

Als je op een winderige dag een haven invaart en van plan bent ergens te keren probeer dan van te voren in te schatten hoeveel ruimte je nodig hebt. De draaicirkel van het schip op een windstille dag is dan niet meer van toepassing. Met meer wind ontstaat er een heel andere draaicirkel, waarin onderscheid moet worden gemaakt tussen het gedeelte waarbij het schip van de wind afdraait en het gedeelte waarbij de kop van het schip tegen de wind in gezet wordt.

Het gaat eigenlijk om twee heel verschillende manoeuvres, die soms ook nog gedeeltelijk in elkaar overlopen.

### IN DE WIND DRAAIEN

Om met de kop in de wind te draaien zullen we de tegenwerkende kracht van de wind moeten overwinnen. Om de draai zo klein mogelijk te houden kunnen we het volgende doen:

- beginnen met weinig voorwaartse snelheid
- veel roeruitslag en stevig gas vooruit
- het 'buitenbocht-zwaard' steken
- de draai zo weinig mogelijk onderbreken

Flink roeruitslag en gas vooruit zijn nodig om een sterke draaibeweging in het schip te krijgen. Vooral als je eenmaal halve wind ligt met je schip, is het zaak om door te gaan. De draai onderbreken heeft tot gevolg dat de wind weer grip krijgt op het voorschip, zodat uiteindelijk veel meer ruimte nodig is om te keren.

Het is belangrijk om goed door te draaien tot je schip weer helemaal in de wind ligt. Te vroeg je roer recht doen, geeft erg veel drift op het eind van de draai.

Het buitenbochtzwaard zal de draai aanzienlijk verkleinen, de drift wordt minder en het zwaard lijkt zelfs als een draaipunt te gaan werken.



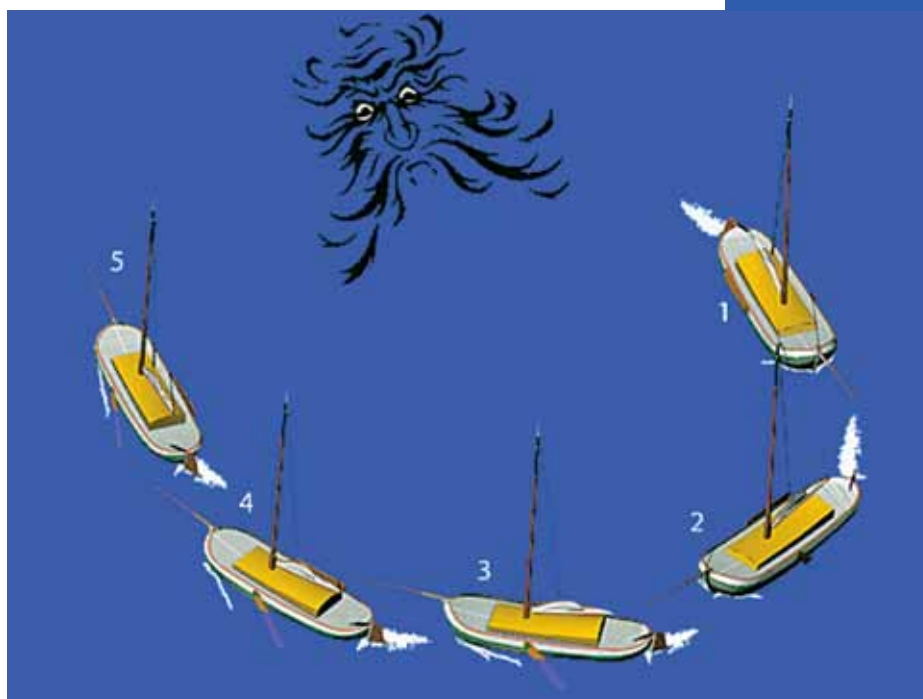
'Steken' bij het 'in de wind draaien' geeft vaak meer drift dan verwacht.

### STEKEN EN OPDRAAIEN

Bij het in de wind draaien wordt de draai nogal eens groter dan verwacht. Als er dan niks anders opzit dan de draai te onderbreken om te steken, dan zien we het schip een grote drift ontwikkelen. Dat gebeurt als volgt: het wieleffect van de schroef brengt het achterschip verder naar buiten, daar is op zich nog niks mis mee. Maar de wind krijgt, door het onderbreken van de draai, grip op de kop van het schip, ook met een kracht naar buiten.

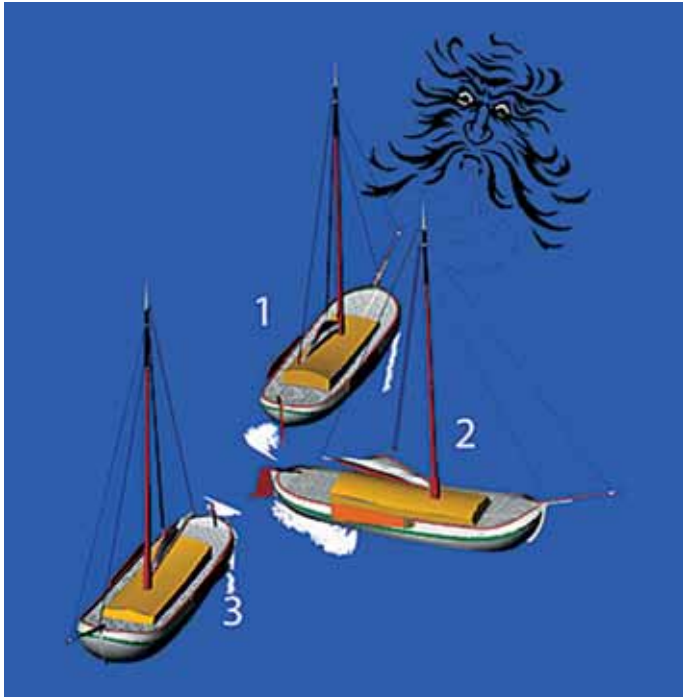
Bij de tekeningen: Aan het schroefwater kun je zien of gas vooruit of achteruit gegeven wordt. Aan het de witte (boeg-)golfjes kun je zien in welke richting het schip beweegt.

Het schip in de wind draaien



De wind op de kop en de schroefwerking zorgen samen voor een zijdelingse beweging in het schip. Als de ruimte om te driften niet bij de manoeuvre is ingecalculleerd kun je zo flink in de problemen komen. Het kost namelijk vanaf hier nog extra ruimte om de draai weer in het schip te krijgen.

Onverwacht gebruik je veel van je 'hoogte', wat je steeds dichterbij een eventuele lagerwal brengt. Dit is één van die manoeuvres, waarbij je met zekerheid wilt kunnen voorspellen, dat je voldoende ruimte hebt. Ben je niet zeker, dan is het beter om een andere plaats te kiezen om te keren.



**Met de wind mee draaien** 1: met roer en iets gas vooruit het schip over de gewenste boeg wind laten vangen.  
2: licht gas achteruit om het achterschip als vast punt te laten dienen om het schip omheen te laten draaien.

### MET DE WIND MEE DRAAIEN

Het met de wind meedraaien is werkelijk een peulenschil. Het is eigenlijk moeilijker om het niet te laten gebeuren dan wel. Van belang is om te kiezen waar en op welk moment je wilt keren en over welke boeg. Je geeft het schip een voorzetje door het over de gekozen boeg wind te laten vangen.

Laat vooral de wind het werk doen. Steek GEEN zwaard, behalve als je de draai wilt remmen. Het schip draait vooral om de schroef, die je rustig voor- of achteruit laat draaien. Als het heel nauw komt kun je op die manier het achterschip precies op de plaats houden waar je het hebben wilt. Je kunt roer geven met heel rustig gas vooruit of je geeft gas achteruit, waarbij de stand van het roer niet zoveel uitmaakt. De schroef is als het ware een vast punt in het water, waar de rest van het schip als een vlag omheen draait.

Het schip zal helemaal doordraaien tot voor de wind, en als de beweging er goed inzit zelfs nog verder. Om de draai eruit te halen kun je, met het roer recht en gas vooruit geven, dus snelheid in het schip brengen.

Voorals je halve wind verder wilt varen is dat belangrijk, de draai is anders niet te stoppen.

### OVER WELKE BOEG?

Als je kiest over welke boeg je gaat keren, kun je het jezelf makkelijk maken door voor het in de wind draaien de meeste ruimte te kiezen.

Als je gaat steken is het verstandig om rekening houden met een gunstig wieleffect van de schroef, zoals beschreven in deel 1. De invloed van het wieleffect van de schroef vermindert naarmate de wind sterker is. De beschikbare ruimte en het benutten van de wind spelen dan een grotere rol.

*Twee voorbeelden:*

Als je de wind schuin van voren hebt is het het gemakkelijkst om eerst in de wind te draaien en vervolgens de kop door de wind om te laten zetten.

Heb je de wind schuin van achteren dan kun je er ook voor kiezen eerst het schip naar een voor-de-windse positie te draaien, dus met achterschip in de wind. Kies daarvoor bij voorkeur de hogerwal, van waar je de meeste ruimte hebt om de draai tegen de wind in te maken. Met het achterschip in de wind kun je zonnig eerst even rust in het schip brengen en heb je de tijd om de draai tegen de wind in voor te bereiden en krachtig in te zetten.

### INSCHATTEN VAN DE RUIMTE

Kijk om je heen en voel wat de wind met je schip doet, vanaf het begin dat je de haven of een nauw of druk vaarwater invaart. Vaak is er in de haven een kommetje om te keren of een hoekje waar het minder hard waait. Het is verstandig om te ontdekken hoeveel en welke ruimte je precies gebruikt bij het keren onder verschillende omstandigheden, zodat je de beste plaats om te keren steeds beter kunt kiezen. Als je nog niet zo zeker bent van je manoeuvre maak het jezelf dan gemakkelijk en:

- houd zoveel mogelijk afstand van de lagerwal
- neem de ruimte voor het in de wind draaien, zodat je daar niet mee in de problemen komt.

### GEBRUIK MAKEN VAN LIJNEN

Als het niet lukt of je vertrouwt de draai niet helemaal, dan kun je eerst aanleggen en vervolgens een lijn uitbrengen om het schip te keren. Probeer daarbij de wind het werk te laten doen. Je kunt ook blijven liggen en de volgende dag je schip keren. Met een handig geplaatste lijn komt het meestal wel goed en een nachtje slapen doet ook wonderen.

### TOT SLOT

Als schipper moet je vertrouwen in je manoeuvre hebben. Je maakt een plan dat bij de situatie, de omstandigheden en bij het schip past. Elke dag anders, elke dag weer leerzaam. Steeds beter ga je herkennen welke invloeden een rol spelen en groeit het vertrouwen in je manoeuvre, zodat je meer en meer beschikt over eenvoudige oplossingen en als het nodig is trefzekerheid en daadkracht.

### MEER WETEN?

Vragen en reacties naar aanleiding van dit artikel zijn welkom via e-mail: [info@scheepswijs.nl](mailto:info@scheepswijs.nl) of kijk op [www.scheepswijs.nl](http://www.scheepswijs.nl).

Goede Vaart! *Kijk voor meer info over de cursussen op pag. 17.*