

*De praktijk van het varen*

# Herfstweer en tochtplanning

**Tekst: Marianne van der Linden\* Foto's: [www.scheepswijs.nl](http://www.scheepswijs.nl)**

In een serie artikelen beschrijft Marianne van der Linden de belangrijkste vaardigheden voor het varen met platbodems. Zij organiseert vaarcursussen op rond- en platbodemschepen onder de naam ScheepsWijs. In deze serie artikelen staat telkens een andere vraag uit de praktijk centraal. Tjarda Wigmans heeft als meteorologe een bijdrage geleverd, met een aantal weerkundige inzichten.

“ALL SHIPS! ALL SHIPS! ALL SHIPS! Dit is de Nederlandse kustwacht. Een lagedrukgebied bij Schotland beweegt in noordoostelijke richting. De verwachting: Wind Zuidwestelijk, later West tot Noordwest kracht 5 tot 6, buien met windstoten tot kracht 8, zicht goed, in buien matig tot slecht...”

Wat betekent zo'n waarschuwing van de kustwacht voor schip en bemanning? Wat is dit eigenlijk voor weer en wat doe je ermee als schipper? Een praktijkvoorbeeld:

Herfst, 29 september 2005. We liggen in Stavoren en 'moeten' vandaag naar Hoorn, met de Lemsteraak *Windstreek* met een lengte van ietsje meer dan 10 meter. En typisch herfstweer. Zon en buien wisselen elkaar in hoog tempo af. Het zicht is goed, je kunt de buien van ver aan zien komen.

### ***Einde van het mooie weer***

Op de weerkaart was de afgelopen zomer vaak een groot hogedrukgebied te zien boven Euro-

*Bijna in Hoorn, de laatste buien blijven boven het vasteland van Noord-Holland hangen, daar hebben we geen last meer van.*

pa. Hogedrukgebieden hebben meestal relatief weinig wind om zich heen. Je kunt het vergelijken met een glooiende heuvel, echt steil zijn de overgangen niet; de luchtdrukverschillen zijn er niet zo groot. De wind is dan meestal zwak of matig.

Een ander 'voordeel' van hogedrukgebieden is dat ze de storingen die ons land vanaf de oceaan bereiken op een afstandje houden. Tegen het eind van de zomer is er al veel minder vaak sprake van zo'n hogedrukgebied.

Blijkbaar was het hogedrukgebied vorig jaar eind september ook al verdwenen, want het lagedrukgebied waar de kustwacht van spreekt komt met grote snelheid langs ons land suizen. Een heel ander karakter kenmerkt deze 'storingen'. Heeft het hogedrukgebied nog iets vriendelijks, het lagedrukgebied lijkt meer op een ziedende draaikolk, een soort put die alle lucht om zich heen naar binnen slurpt.

### Warm en koud ontmoeten elkaar

Deze storingen of depressies zijn er altijd. Ze ontstaan op de Atlantische Oceaan en bewegen zich richting Noord-Europa. Eigenlijk is het de golfbeweging die ontstaat waar de warme zuidelijke lucht van de evenaar en de koude lucht van de Noordpool elkaar ontmoeten en niet zomaar met elkaar willen mengen. Deze strijdlinie noemen weerkundigen het 'polaire front'. In de herfst, als de temperatuurverschillen tussen noordpoolen evenaar groter worden, neemt de hevigheid van deze draaikolken toe. De snelheid van de lucht die om het lagedrukgebied rondtolt, in een poging het gat op te vullen, zorgt voor de stormachtige wind die in de herfst geen uitzondering is.

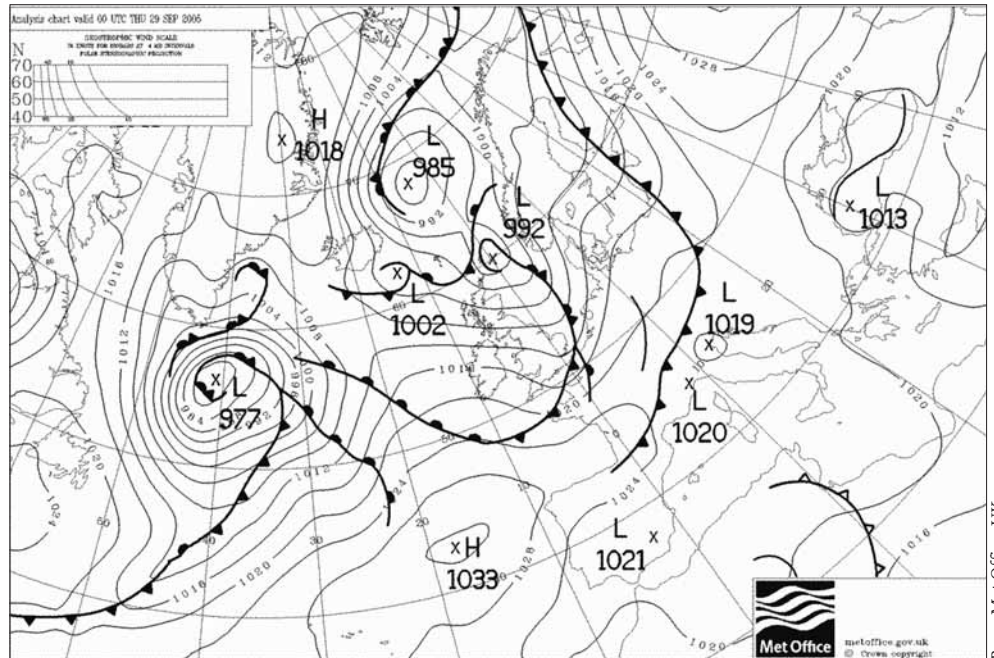
### Wat vertelt de weerkaart?

Op de weerkaart is een storing te herkennen aan een kruisje met een grote "L" erbij. Om het lagedrukgebied heen staan een groot aantal lijnen in een soort cirkels getekend. Van deze lijnen, de isobaren, kun je de windrichting aflezen. De wind volgt ongeveer de richting van de isobaren. De lucht wil eigenlijk van Hoog naar Laag stromen, maar door de draaiing van de aarde om zijn eigen as, ontstaat er een draaikolk. Hierdoor komt het er in de praktijk op neer dat de richting van de wind bijna parallel aan de isobaren is. Op het noordelijk halfrond draait de lucht altijd linksom om het lagedrukgebied heen.

Op het weerkaartje kun je zien dat het lagedrukgebied bij Schotland bij ons zorgt voor zuidwestelijke wind. Het lagedrukgebied verplaatst zich nog verder oostwaarts, dus nadat het front (de dikke strepen met de bobbeltjes erop) over ons heen is kunnen we de meer noordwestenwind verwachten. Dat is veel beter voor onze oversteek naar Enkhuizen!

### Wat kun je zelf zien?

Ook zonder weerkaarten zal de nadering van een depressie zichzelf meestal goed aankondigen. Voorafgaand aan de passage van een lagedrukgebied is de daling van de luchtdruk op de barometer waar te nemen. Dat begint soms al meer dan 24 uur van te voren. Hoe gro-



Bron: Met Office, UK

ter en sneller deze daling is, des heftiger zal dan de weersverslechtering zijn.

Als je je wat meer verdiept in deze patronen kun je ook aan de bewolking en de windrichting herkennen in welke fase van het proces je je bevindt. Dat maakt het mogelijk je tochtplanning aan te passen aan de actuele en plaatselijke omstandigheden.

### Lokale buien

Behalve langs het 'polaire front' kunnen buien ook ontstaan door plaatselijke temperatuurverschillen. Dat was op onze reisdag beslist het geval.

In de herfst koelt het land al snel af maar het zeewater is nog steeds warm. Met noordwestenwind wordt koude lucht aangevoerd vanaf de streken rond IJsland en Noorwegen. Deze koude lucht komt boven het nog warme water van de Noordzee, vlak voor onze kust. De lucht stijgt op en er ontwikkelen zich stevige en langdurige buien. Hoe groter het temperatuurverschil tussen lucht en zee, hoe intensiever de buien zullen zijn. De buien die vlak voor de kust ontstaan komen vaak nog ver het IJsselmeer op en ook al duurt een bui vaak niet zo lang, de wind kan erg krachtig zijn.

### Tochtvoorbereiding en scheepsuitrusting

We hebben alle weerberichten die we konden vinden, naast elkaar gelegd. Van het havenkantoor, van de kustwacht 's morgens om 8.05 uur op kanaal 23 (in sommige streken kanaal 83), nog even on-line met de laptop de belangrijkste weersites langs. We zijn net aan boord gekomen dus wat de barometer voor luchtdrukverloop aangaf weten we niet. Jammer.

Op het weerkaartje is goed te zien wat de kustwacht ons ook al verteld had.

We kunnen de buien vanaf Noord-Holland en de Afsluitdijk aan zien komen. Tijdens onze voorbereidingen in de haven krijgen we er een paar over ons heen. Ideaal eigenlijk om in te schatten of we de overtocht wel aan willen vangen, want dit zou ons onderweg ook te wachten staan en dan zonder de beschutting van de haven!

We steken alle reven die we kunnen steken: twee in het grootzeil en één in de fok. Zo netjes mogelijk, zodat we er op zee geen omkijken meer naar hebben. Terwijl we de reefknutels vastknopen overleggen we over de reis en maken we onze afwegingen.

We zijn met zijn tweeën, bemanningslid Jeroen is ervaren, niet te eigenwijs en niet snel in paniek. Een betrouwbaar bemanningslid, waar ik wel zuinig op moet zijn. We besluiten te gaan varen en er een mooie reis van te maken. We spreken af dat het voornaamste is dat we beiden aan boord blijven. Geen spannende acties, rustig doen wat er gedaan moet worden.

### Navigatie

Met het schip al klaar voor vertrek nemen we de navigatie door. De lagerwal van het IJsselmeer is vanaf windkracht 5 voor de meeste platbodems behoorlijk lastig. De golfslag is er door de ondiepe kusten altijd onrustig en steil. We willen op de 'rustige' momenten zoveel mogelijk hoogte winnen, zodat we zo snel mogelijk van de hogerwal kunnen profiteren: minder golfslag en de mogelijkheid om een ruimere koers te varen in de buien.



Onder: Jeroen, een betrouwbaar bemanningslid waar ik zuinig op moet zijn.



### **Op pad**


Geen vragen meer? Zijn we er klaar voor? We zijn er beiden klaar voor. Koffie en broodjes liggen klaar. De lijnen losen in de beschutting van de kom voor de Johan Frisosluis hijsen we de gereefde zeilen. Alles staat er strak op, we vallen af, het schip zeilt de haven uit...

Onderweg nemen we de navigatie telkens weer door als het even rustig is. Zo zijn we in de buien, met inderdaad erg weinig zicht, goed voorbereid: welke kompasloosers we kunnen varen, waar we de ruimte hebben en waar we vooral niet moeten zijn. We hoeven in geen geval halverwege een bui achter de kaartentafel te kruipen of met een wapperende kaart te hantieren, als we eigenlijk alle hensen aan dek nodig hebben en geconcentreerd moeten sturen.

Jeroen: "Je blijft constant alert op het weer. Komt de volgende bui er al weer aan? Hoe schat je hem in qua onstuimigheid? Wat tref je voor voorbereidingen, bijvoorbeeld klaar zijn voor een aanpassing aan de zeilvoering als dat nodig is. Een mooie overtocht!"

### **Cursussen**

In september en oktober zijn er een aantal actieve praktijkdagen over het weer. Scheepswijs combineert het zeilen op een prachtige Lemsteraak met een intensieve dag waarnemen en interpreteren van het weer. De dagcursussen zijn op 30 september, 1 oktober en 14 en 15 oktober. We varen vanuit Zoutkamp, op het Lauwersmeer en het Wad bij Schiermonnikoog. Per dag kunnen 12 deelnemers mee. Lezers van de Spiegel kunnen met € 25,- korting deelnemen aan deze dagen. Voor bedrijven en verenigingen is het mogelijk om een cursus te volgen aan boord of op een eigen locatie.

Meer informatie op de website van Scheepswijs: [www.scheepswijs.nl](http://www.scheepswijs.nl). Aanmelden kan per e-mail: [info@scheepswijs.nl](mailto:info@scheepswijs.nl) of telefonisch: 06 22 969 842. 

\* Met dank aan: Jeroen Alders (bemanningslid) en Tjarda Wigmans (meteorologe)



**Meer weten?** Vragen en reacties naar aanleiding van dit artikel zijn welkom via e-mail: [info@scheepswijs.nl](mailto:info@scheepswijs.nl). Wilt u een cursus op uw eigen schip, mee met een weercursus,

een waddencursus of een oefenweekend over zeiltrim en motormanoeuvreren, kijk dan op de website: [www.scheepswijs.nl](http://www.scheepswijs.nl)  
Bellen mag ook: 06-22 969 842