



DE ROEF

NIEUWSBRIEF SEPTEMBER 2017

DE ROEF is het officiële huisorgaan van *Amsterdamse Watersportvereniging H '79*

Oplage: ca. 100 exemplaren
Verschijnt ca. 4 keer per jaar

Eindredactie en lay-out: *Tije de Jong en Piet Heyn Michels*

Redactieadres: Tjotterspad 11 1081 KD Amsterdam
E-mail: redactieH79@gmail.com

Beste leden van H79,
Nu de zomerdagen toch écht lijken te zijn geteld, bieden we u hierbij de najaars-editie aan van uw club-blad.

Bestuursmedelingen

Het **hellingweekend** staat voor **7 en 8 oktober** vanaf 07:00 uur op de agenda.

Voordien dienen de loodsen te worden opgeruimd, masten en ander rondslingerend spul mag natuurlijk niet in de weg liggen tijdens het hellingen. Vergeet niet om de boot winterklaar te maken:

De boten moeten zaterdag vóór 09.00 uur in de binnenhaven liggen.

“Buitenhavenleden” moeten zélf hun boot omvaren, er is géén sleepdienst!

Buitenboordmotoren dienen vooraf te worden verwijderd, accu's moeten zijn afgekoppeld.

Benzine- én gas-tanks mogen, op last van de brandweer, niet op de haven overwinteren en moeten dus thuis worden opgeslagen.

Iedereen is verantwoordelijk voor zijn eigen boot en er wordt dus verwacht dat je aanwezig bent.

Zoals aangegeven tijdens de ALV is het bestuur bezig met het vaststellen van de impact van de BTW-plicht voor watersportverenigingen. Het bestuur heeft extern

advies ingewonnen en beraadt zich op de gevolgen voor de vereniging en haar leden. Te zijner tijd zal hier een bericht over worden verspreid.

Parkeren bij H79

Dringend verzoek om auto's te parkeren op de daarvoor bestemde parkeerplaats Jachthavenweg bij tennispark, of hoofdingang Amsterdamse Bos (nu nog gratis). Voor laden en lossen van uw spullen NIET de ruimtes/ parkeerplekken van andere bedrijven of bewoners / woonbooteigenaren te gebruiken. Laden en lossen kan beperkt vanaf de weg; dit kan helaas niet anders.

Laden en lossen dus gewoon op de weg en direct de auto wegzetten.

Snelheid is max 15 km per uur! Denk aan kinderen en dieren en veroorzaak geen overlast. Dank voor begrip.

Passagierslijst

Afgezwaaid:

- Barry Pelk

Aspirant-leden:

- Nick Jankowski

- Jim Schotanus

- Ronny Egberts

- Dirk van Oudvorst

- André de Vos

Wij heten onze nieuwe leden hartelijk welkom; we hopen dat jullie je in zullen zetten voor het wel en wee van onze vereniging.

In het kader van **werkzaamheden op het Piet Kranenbergpad** zal de komende winter de onderdoorgang van de ring A10 en de metro zijn afgesloten.

Dit is wellicht van belang voor leden die graag met de fiets naar de vereniging komen. De werkzaamheden zullen naar schatting tot mei 2018 duren.

Meer informatie hierover kunt u vinden op: <http://www.amsterdam.nl/pietkranenbergpad>

Ingezonden oproepen:

Met wat extra **gereedschap** kunnen de klussers voor onze club nog meer betekenen!

Dit kan elektrisch gereedschap zijn, maar ook met handgereedschap zijn we enorm geholpen.

Wederom een aansporing van uw redactie:

Kopij in de vorm van interessante wetenswaardigheden, bijzondere gebeurtenissen of gewoon sterke verhalen zijn nog altijd erg welkom bij de redactie.

Dus: opzienbarends te delen na deze fantastische zomer? Zet het op papier en stuur het in!

redactieH79@gmail.com

Vaarregels

Voor velen van u wellicht gesneden koek, wellicht tóch voor iedereen goed om eens door te lezen.

Als u gaat varen in Amsterdam, dan moet u zich aan de vaarregels houden. Zo houden we het prettig en veilig op het water. Ook buiten Amsterdam gelden er regels.

Geen oude tweetakt buitenboordmotoren

Let op: Vanaf 1 januari 2017 moeten buitenboordmotoren in Amsterdam schoner zijn. Het is dan verboden om te varen met tweetaktbenzine-buitenboordmotoren.

Heeft u uw motor na 2007 in Nederland gekocht? Dan is er geen probleem. Kijk of op uw motor 2003/44/EC staat. Staat dit er

niet, dan moet u een nieuwe aanhangmotor regelen. Vaart u door Amsterdam over de doorgaande vaarwegen van de Amstelroute en Kostverlorenvaarroute? Dan geldt het verbod niet.

Vaarregels binnen Amsterdam

Op het water gelden andere voorrangregels dan op de weg.

- De maximumsnelheid is 6 km per uur. Alleen op doorgaande vaarwegen zoals de IJ-haven, de Amstelroute en Kostverlorenvaarroute is de maximumsnelheid 7,5 km/uur.

- Sommige boten maken ook golven als ze langzaam varen. Wilt daar rekening mee houden?

- Let extra op uw snelheid in het seizoen dat vogels broeden. Veel vogelsoorten broeden van maart tot juli.

- Het is verboden om bij het aanmeren andere dingen te gebruiken dan die daarvoor bedoeld zijn. Zoals haalkommen, bolders en meerpalen.

- Het is verboden om aan te meren op zo'n manier dat anderen er last van hebben. Het mag ook niet onder bruggen.

- Het is verboden om met alcohol op een boot te besturen.

- Zorg dat u niet voor overlast zorgt, door bijvoorbeeld harde muziek of schreeuwen.

- Op sommige vaarwegen geldt eenrichtingsverkeer. U mag ook geen vaarweg of brugopening invaren waar een rood-wit-rood bord hangt.

Vaart u tijdens de schemering of in het donker? Zorg voor goede verlichting.

Boten korter dan 7 meter: een wit (top)licht dat rondom schijnt.

Boten langer dan 7 meter: of een rondomschijnend (top)licht en een groen licht aan stuurboord en een rood licht aan bakboord. Of op het voorschip een (top)licht en op het achterschip een wit (hek)licht. En een groen licht aan stuurboord en een rood licht aan bakboord.

Naam van de boot

Op alle boten in openbaar water moet een naam of een spreuk staan. Helaas moeten wij bij overtreding een boete van 90 euro uitdelen.

Vaarborden en verlichting

Bekijk het [overzicht van vaarborden](#) en informatie over lichten (bij bruggen en op boten).

Vaarregels buiten Amsterdam

Een paar belangrijke regels:

U moet het BPR, het

Binnenvaartpolitiereglement (BPR) aan boord hebben. Hierin staan ook de belangrijkste vaarregels.

Plezierjachten mogen geen toiletwater weg laten lopen.

U mag alleen aanmeren bij openbare aanlegplaatsen. Of voor uw eigen woning of woonboot.

Het is verboden om met alcohol op een boot te besturen.

Het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht heeft nog een aantal extra vaarregels. Deze laatste gelden niet in de Amsterdamse wateren.

Fonteinkruid

Boten die steeds vaker vastlopen, koelsystemen die verstopten en zwemmers die verstrikt raken. Het probleem van de woekerende waterplanten is nog nooit zo groot geweest. Grote delen van het IJsselmeer, het Markermeer, het IJmeer en de Randmeren raken onbevaarbaar. De oorzaak van het probleem is dat Rijkswaterstaat alleen de vaargeulen voor de grote scheepvaart maait en niet het overige water. Rijkswaterstaat raadt watersporters aan om de grotere vaargeulen te volgen. In principe is het probleem niet alleen van dit jaar maar speelde het ook al zo'n tien jaar geleden, maar destijds was het minder ernstig. Grootste boosdoener is de hooggroeiende waterplant fonteinkruid. Door inspanningen van Rijkswaterstaat en de Waterschappen om het water steeds zuiverder te maken groeit het fonteinkruid jaarlijks veel harder. Maar veel ellende kan voorkomen worden door tijdig het fonteinkruid te maaien. De overheid (Rijkswaterstaat) zegt dat de regio's zelf verantwoordelijk zijn. Inmiddels zijn ook boten van de Koninklijke Nederlandse Reddingmaatschappij door het fonteinkruid in moeilijkheden gekomen. De verschillende aangrenzende gemeenten maaien behoorlijk veel en storten dat in het Markerwad, waar dat is toegestaan, maar men hoopt nog steeds op een gezamenlijke aanpak met de rijksoverheid, die tot nu toe alleen de geulen voor de grote scheepvaart maait.

Bron: het Noord Hollands Dagblad

Wistudat?

Zeemijl, nautische mijl

Eén zeemijl, minuutmijl of nautische mijl is 1852 meter (een afstandsmaat), afgekort NM of nmi. Let op, dat is circa 250 meter meer dan de Engelse (land)mijl (1609,344 meter). De zeemijl is ongeveer de gemiddelde lengte van één boogminuut, gemeten langs een meridiaan en kan – vrijwel altijd – worden afgemeten op de staande rand van een waterkaart. De afstand is gelijk aan 1/60 ste deel van een lengtegraad op de evenaar. Deze afstandsmaat wordt gebruikt in de zeevaart en de gemotoriseerde luchtvaart. Eén tiende zeemijl, 185,2 meter wordt een kabellengte genoemd. Eén duizendste zeemijl noemt men een vadem.

Knoop

De knoop of Knot (Engels) als snelheidsmaat is van de zeemijl afgeleid. 1852 meter in één uur varen is de snelheid van een knoop. Toen de mens in de middeleeuwen verre reizen ging maken, was het voor de navigatie belangrijk om de snelheid van een boot te kunnen meten. Dus bedachten Nederlandse kapiteins een methode waarbij een houten gewicht overboord werd gooid met daaraan een touw. In het touw zat om de zoveel meter, meestal tien of vijftien meter een knoop. Door te meten hoeveel knopen binnen een bepaalde tijd overboord verdwenen, kon de snelheid worden bepaald. De ruimte tussen de knopen werd na verloop van tijd wereldwijd gestandaardiseerd op vijftig voet. De totale meettijd werd vastgesteld op een halve minuut. Eén knoop is met deze methode gelijk aan de snelheid van één nautische mijl (1852 meter) per uur.

Kilometer

De zeemijl bestaat al veel langer dan bijvoorbeeld de meter of de kilometer. De zeemijl werd vroeger in bijna ieder land gebruikt en de maat verschilde ook nog eens per land. Het was zelfs mogelijk dat het per regio of per stad verschilde. Tijdens de Napoleontische (Franse) tijd werd in veel Europese landen de meter en de kilometer ingevoerd en de koloniën van die verschillende Europese landen namen de meter en de kilometer over. Het duurde tot 1929 totdat de zeemijl overal ter wereld dezelfde lengte kreeg, tijdens een conferentie in Monaco. De Verenigde Naties beheren nu de regels en het gebruik van maten, zo is er nu de regel, die beslist, dat twaalf zee-

mijl van de kust van een willekeurig land de zee van het land bij dat land hoort.

Beaufort

Temperatuurverschillen leiden tot luchtdrukverschillen en deze leiden tot stromende lucht of wind. Meestal gaat de stroming op hoogte van de warme lucht naar de koude lucht en beneden bij de grond van koude lucht naar warme lucht. Omdat schematisch gezien koude lucht daalt en warme lucht opstijgt. Temperatuurverschillen veroorzaken op deze manier verschillen in luchtdruk, waardoor de lucht in beweging komt. Wij nemen dat waar als wind. De snelheid van de wind kan worden bepaald met een windmeter. Zelf beoordelen hoe hard het waait is veel leuker, want wind veroorzaakt beweging in de natuur die zichtbaar is. De Engelse admiraal Beaufort beschreef in de 19de eeuw hoe het oppervlak van de zee eruitzag als het waaide. Wat hij zag verdeelde hij in dertien schalen: windkracht 0 tot en met windkracht 12. In de twintigste eeuw heeft men zo'n zelfde verdeling gemaakt voor op het land, maar het heet nog steeds de schaal van Beaufort en het is nog steeds de officiële windschaal. Ook al is de Beaufort schaal inmiddels uitgebreid met werkelijke windsnelheden in knopen, kilometers per uur en meters per seconde, de oorspronkelijke beschrijvingen bestaan nog steeds en deze zijn door leken heel goed te gebruiken. Het KNMI werkt met een tabel waarin de relatie tussen windkracht, windsnelheden en gevolgen op het land wordt aangegeven.

De tabel is als aparte pagina bij deze nieuwsbrief gevoegd.

Bronnen: Wikipedia, Wikikids, Encyclo.nl, Teleac, Kiteboardschool.nl

Waarschippers 8-uurs

Zaterdag 1 juli ging de 8-uurs race van de Waarschippersvereniging van start. Dit is een zeilwedstrijd waarbij in 8 uur tijd een zo groot mogelijke afstand moet worden afgelegd.

Op het IJsselmeer en Markermeer waren rakken aangegeven waaruit de boten een traject konden samenstellen. Een rak is in dit geval een rechte lijn tussen twee boeien. Regel is dat elk rak door iedere boot maximaal twee keer mag worden gevaren, dus er kon niet de hele dag

tussen twee boeien heen en weer worden gezeild.

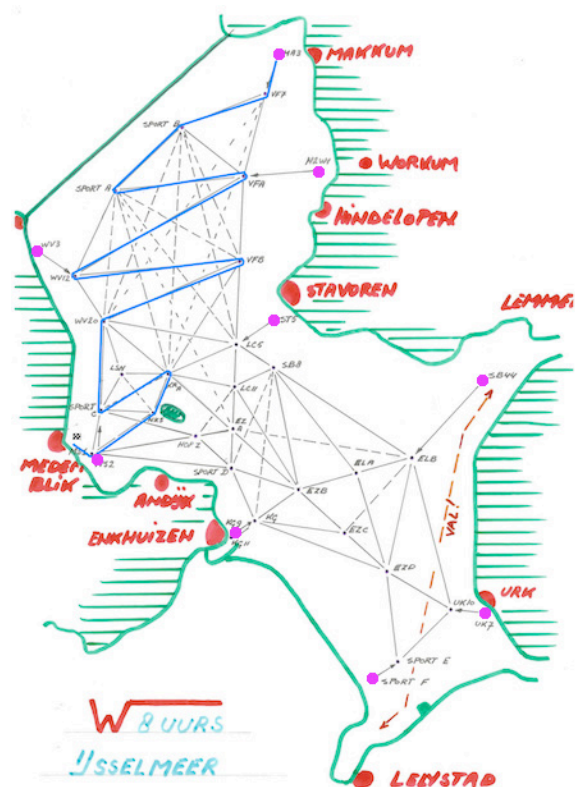
De schippers mochten uit een aantal aangewezen startlocaties één kiezen die naar hun eigen inzicht de beste uitgangspositie zou zijn.

De start was in dit geval om 09:00 uur, dus op een plek naar keuze.

De finish was voor alle schepen in Medemblik, om uiterlijk 17:00 uur.

Schepen die ná 17:00 uur in Medemblik finishten, kregen aftrek op hun gezeilde afstand, het is bij zo'n wedstrijd dus zaak om zo lang mogelijk door te varen, maar wel nét voor vijfen aan de streep te zijn.

Hoewel Pauline en ik, met onze Panta Rhei, niet heel frequent wedstrijden varen, hadden we ons voor deelname opgegeven. De dagen ervoor meldden de weersvoorzichten een stevige noordenwind en véél regen voor de wedstrijddag, dus wij waren op vrijdag alvast naar Makkum gevaren, ons inziens de meest gunstige startlocatie. Die avond troffen we enkele andere Waarschippers die tot hetzelfde inzicht waren gekomen.



De paarse stippen geven de mogelijke startlocaties aan, de blauwe lijn is onze route.

De ochtend van de start bleek het met de regen enorm mee te vallen, het was op het noordelijk IJsselmeer nagenoeg droog. Er

stond zoals was verwacht wél een noordenwind 6Bft., stevig, maar gezien onze startlocatie (aan hoger wal) was dit goed te handelen.

Het eerste stuk ging het hárd, we voeren ruime wind, in de golfuwte van de Afsluitdijk. Van de vier boten die in Makkum waren gestart, ging de Panta Rhei na korte tijd samen met een vergelijkbare boot aan de leiding.

Gezien het feit dat elke boot zijn eigen "optimale" route had uitgestippeld, verloren we gaandeweg de andere drie uit Makkum uit het oog.

Naarmate de dag vorderde kwamen we (steeds dichterbij de finish) meer en meer boten tegen die op andere locaties waren gestart. Iedereen wilde natuurlijk wél tegen vijf uur bij de finish zijn.

Het bleef maar hard waaien, en halverwege ons geplande traject, werd duidelijk dat het die dag 'recordweer' was.

De GPS gaf bij vlaggen 8 knopen (ca. 15 km/u.) aan, en een enkele keer hadden we zelfs een kortdurende uitschieter boven de 10 knopen (ca. 18 km/u). Dit zijn flinke snelheden voor een zeilbootje van ruim zeven meter.

We moesten ons plan bijstellen om niet te vroeg bij de finish aan te komen. Na haastig rekenwerk werd tot een iets langere route besloten, die hierna nog enkele malen werd aangepast.

Dit geplus-en-gemin, en het navigeren nam ik voor mijn rekening, Pauline stond veelal aan het roer, en hoewel ze een groot deel van de dag te kampen had met zeeziekte, bleef ze voortreffelijk sturen.

Vanaf een uur of vier werd het langzaam aan gezellig druk op het water, steeds meer deelnemende boten voeren in de buurt van Medemblik.

Zélf dacht ik nog wel een minuut of tien marge te hebben ingecalculeerd, maar met nog de laatste mijl te gaan, bleek er aanzienlijk minder tijd over dan ik had gepland.

Dat laatste stukje werd nog even érg spannend.

We kwamen om 16:59:29 over de finish, maar nét op tijd dus.

Hoewel mijn uitvoerige rekenwerk erg netjes leek uit te komen, zal ik niet beweren dat geluk hier geen rol had gespeeld.

Na een gezamenlijk diner met alle deelnemers, organisatoren en supporters, was het tijd voor de prijsuitreiking.

Van de achttien gestarte schepen waren er uiteindelijk dertien gefinished, enkele boten, gestart op het Markermeer, waren uit de race gestapt vanwege de regen en de hoge golven aldaar.

Na een hoop rekenkundige formules en handicap-verrekening (langere schepen kunnen nou eenmaal harder varen dan kleinere), bleken wij tot onze grote verbazing met de Panta Rhei als winnaar uit de bus te komen.

Een (ongecorrigeerde) afstand van 50,13 zeemijlen (bijna 93 km.) was boven onze verwachting.

Het feit dat we vooraf de moeite hadden genomen om een zo noordelijk mogelijke startlocatie op te zoeken, leek zéker mee te spelen. Van de top drie waren er twee schepen gestart in Makkum, en één in Den Oever.



De trotse winnaars



Windsterkte-tabel

Beaufort	KNMI	zichtbaar	knopen	Km/u
0	Windstil	Rook stijgt bijna recht omhoog.	< 1	< 1
1	Zwakke wind	Windrichting herkenbaar aan rookpluimen	1 - 3	1 - 5
2	Zwakke wind	Wind merkbaar in het gezicht; bladeren ritselen	4 - 6	6 – 11
3	Matige wind	Bladeren en takken bewegen; lichte vlag wappert	7 - 10	12 - 19
4	Matige wind	Stof en papier dwarrelen op; kleding flappert	11 - 16	20 - 28
5	Vrij krachtige wind	Bebladerde takken zwaaien; op meren en kanalen gekuifde golven; vuilcontainers waaien om	17 - 21	29 - 38
6	Krachtige wind	Wind fluit in draden; paraplu's zijn moeilijk hanteerbaar	22 - 27	39 - 49
7	Harde wind	Hele bomen bewegen; wind is hinderlijk om tegen in te lopen of te fietsen	28 - 33	50 - 61
8	Stormachtige wind	Takjes breken af; lopen is lastig ook bij wind van opzij	34 - 40	62 - 74
9	Storm	Schoorsteenkappen en dakpannen worden afgerukt; antennes waaien af ; kinderen waaien om	41 - 47	75 - 88
10	Zware storm	Bomen worden ontworteld; flinke schade aan gebouwen ; volwassenen waaien om	48 - 55	89 - 102
11	Zeer zware storm	Zware schade in steden en bossen	56 - 63	103 - 117
12	Orkaan	Verwoestingen, komen op het land vrijwel nooit voor	➤ 63	➤ 117