

Technische aspecten Midgets

Deze tekst is van Henk Oosterwijk. De foto's zijn gemaakt door Ton Vermaas (†) op zijn Midget 26 'Razzle Dazzle'. *Cursief zijn er een paar aanvullingen op Henks tekst bijgeschreven door Ton.*

Inleiding

Mij was gevraagd om voor de reünie 2015 een presentatie te houden over technische aspecten van onze Midgets. Door omstandigheden kon ik zelf toen niet aanwezig zijn bij de reünie. Onderstaand heb ik een opsomming gegeven van die technische aspecten, veelal hebben ze te maken met de veiligheid aan boord. Het kan dus ook gezien worden als een soort checklist die je zo nu en dan eens zou kunnen nalopen. Ik behandel dan onze boot van boeg tot achterschip en duik vervolgens de kajuit in. Deze lijst is ontstaan vanuit persoonlijke waarneming tijdens mijn lange tochten, waarvan er één rondom de wereld is gegaan. Toch zal ik proberen om mijn waarnemingen terug te leiden naar het recreatieve gebruik van de boot. Maar één regel geef ik u alvast mee: houd altijd



rekening met slijtage van zo goed als alles aan boord en ga er niet van uit dat alles het altijd maar blijft doen. Dat zou pas een ernstige misrekening kunnen zijn als u het water op gaat, zelfs voor een korte tocht.

Anker

Vaak wordt vergeten dat ons anker de enige rem op het schip is. Het is ook een instrument dat ervoor zorgt dat we tijd hebben om even rustig na te denken over een ontstane situatie. Uiteraard kan het anker alleen van nut zijn als het water niet te diep is en als het anker niet vastgebonden is aan dek. Het anker moet tijdens het varen klaar liggen om te vallen. *Let op het borgtouwje op de Razzle Dazzle...*



Voorstag

De voorstag is bij onze boot heel belangrijk. Alleen de voorstag en de twee babystagen houden de mast omhoog. De babystagen lopen niet tot aan de top van de mast, dus het bovenste gedeelte

van de mast wordt alleen door de voorstag stabiel gehouden. De meesten van ons hebben een rolfok, maar ook onder die trommel zit een bevestiging aan dek. Inspecteer die bevestiging af en toe eens. En zorg ervoor dat een splitpen en niet een ring is gebruikt voor de bevestiging. Dit laatste geldt overigens voor alle stagen



en het want. Een ring kan namelijk door bijvoorbeeld kleding worden opgetrokken en een splitpen niet. (*Die trekt wel de kleding stuk...*).

Rolfok

Velen van ons hebben een rolfook omdat dat zo lekker gemakkelijk is. Maar er schuilen gevaren bij het voeren van een rolfook-installatie. Kijk af en toe het touwtje waarmee de trommel bediend wordt, na op slijtplekken vooral bij het bevestigingspunt op de trommel. Het is mij met windkracht 7 en golven van 5 meter overkomen dat de genua er helemaal uit ging omdat het touwtje uit de trommel was geschoten. Kijk bovendien



bovenin de installatie of de wartel goed meedraait bij het in- en uitdraaien van het zeil. Dat mag niet schoksgewijs gebeuren want dan zal hij ooit een keer blokkeren. Weet bovendien dat de

rolfookinstallatie af en toe wat vet nodig heeft. Meestal staat op de rolfookinstallatie zelf waar u dat vet (grease) moet toevoegen. *Zet de val van de fok of genua niet te strak. Het draaien van de trommel en wartel boven wordt er door bemoeilijkt.*



Mast

Ik heb u niet te vertellen dat de mast een heel belangrijk onderdeel is van een zeilboot. Dat weet u zelf ook wel. Maar controleer wel regelmatig de mastvoet op scheurtjes en neem tijdig maatregelen als dit het geval is. Voorkom heel lang tegen stroming en golven varen waarbij de boot vooral schokken naar voren en naar achteren maakt. Zoiets kan bijvoorbeeld gebeuren wanneer je niet op tijd vertrekt en in een situatie van wind tegen stroming terechtkomt. Hierdoor

ontstaan hoge steile golven die ervoor zorgen dat de boot gaat 'steigeren'. De mast zwaait dan van voren naar achteren en heen en weer en dat kan leiden tot scheurtjes in de mastvoet. Zo'n scheurtje kan dan gelast worden waarbij u ervoor moet waken om de las later bij te schuren. Gewoon mooi laten zitten zoals hij erop gezet is, dan houdt de las zijn sterkte.

Lummelbeslag

Ik heb er al vaker op gewezen dat bij lange reizen het lummelbeslag er bij voordewindse koersen flink van langs krijgt en scheuren kan vertonen. Het kan geen kwaad om dit beslag,



tijdens uw inspectie-ronde aan dek, af en toe controleren op scheurtjes. Ik vind dat het lummelbeslag en de mastvoet van te dun staal zijn gemaakt en heb het lummel-beslag, nadat het gescheurd was, daar-om vervangen door staal dat twee maal zo dik is. Maar bij recreatief gebruik is inspectie en eventueel wat laswerk waarschijnlijk voldoende.

Mastlichten

Een deklicht is belangrijker dan u misschien denkt. Het voorkomt dat u in het donker op het voordek in gevaar komt omdat u obstakels aan dek niet goed ziet. Maar bovendien kunt u met het deklicht een ander schip laten zien dat u er bent als hij op ramkoers ligt. Met een zaklantaarn in de zeilen schijnen helpt ook. Soms is het navigatielicht niet voldoende voor een ander schip om u te zien naderen. Het stoomlicht moet goed functioneren want als u op de motor vaart zult u deze moeten laten zien.



Het navigatielicht in de top van de mast, evt. gecombineerd met een ankerlicht, moet ook regelmatig op goede werking worden gecontroleerd. Vaak is er nog een navigatielicht op de spiegel en een heklicht op het hekwerk, maar als er hoge golven staan dan is het navigatielicht in de top van de mast toch veel beter zichtbaar. Mocht u ervoor kiezen om Ledlampen in de navigatielichten te voeren om stroom te besparen, kies dan behalve voor het heklicht voor Ledlampen die de verschillende kleuren al in zich hebben. Doe je dat niet bij bijvoorbeeld rood/groenlicht, dan is gebleken dat er een witte streep licht ontstaat tussen de scheiding rood- en groenlicht waardoor een ander schip denkt dat hij jou van de achterkant (heklicht) ziet terwijl je recht op hem afkomt. *Door 'kant en klare' ledverlichting, zoals van het merk 'Lopolight' aan te schaffen zijn de door Henk beschreven mogelijke problemen in één keer opgelost. Je bent dan wel zo'n € 1000,- verder...*

Want-/railingbeschermers

Met wantbeschermers bedoel ik die witte plastic buisjes die een open naad hebben waardoor je ze om het want kunt bevestigen. Die wantbeschermers voorkomen dan dat je grootzeil beschadigd wordt door het want, vooral bij het voor de wind varen. Nu had ik wantbeschermers van een luxere variant. Die waren van hardplastic, hadden ook een naad, maar klikten dicht als je ze om het want deed en aandrukte. Deze wantbeschermers moet je niet helemaal tot aan de terminals boven halverwege de mast

laten lopen, want als daar dan zeewater blijft staan dan roest het staal draad bij de terminal weg. Bij mij kwam het stuurboordswant naar beneden door roest en toen heb ik deze vernieuwd en tien centimeter van de beschermers aan de bovenkant weggehaald. Het probleem heeft zich daarna niet meer voorgedaan. Blijkbaar is de aanhechting bij de terminal van het staal draad een extra gevoelig punt. Haal ook bij de staal draadrailing een centimeter van de plastic beschermer bij de terminals weg. Ik gebruik overigens voor de railing gewoon stukken van een kleine tuinslang. Die staan meer open en als je de transparante neemt, kun je gewoon zien hoe de staat van je staal draad eronder is. *Vanwege de redenen die Henk hier opsomt (onzichtbare roestvorming bij de terminals) zijn deze beschermers niet aanwezig op de Razzle Dazzle en valt er daarom ook geen foto van te maken.*

Startkabels

Ik heb ook altijd een paar startkabels bij me om aan het want te bevestigen in geval van onweer. Mocht de bliksem inslaan dan kan die via het want langs de startkabels in het water verdwijnen. De startkabels kunnen aan weerszijden aan het want worden geklemd om ze vervolgens in het water te laten hangen.

Bootsmanshaak

Een dergelijke stok met haak moet aan dek voorhanden zijn. Als het even kan moet deze niet al te moeilijk bevestigd zijn waardoor het losmaken te lang zou kunnen duren. In veel gevallen is de beschikbaarheid van een bootmanshaak essentieel. En dan heb ik het niet alleen over het afhouden van de boot, maar ook over het opvissen van iets uit het water of het weer naar beneden krijgen van een val die omhoog is geschoten. Mijn voorkeur gaat uit naar een houten stok met een stevige rvs bootmanshaak eraan. Dus niet die telescopische lichtmetalen buizen met daarop een plastic haak. *Op de Razzle Dazzle bevindt zich de versie van de lichtmetalen buis met plastic haak. Een ieder wel bekend, derhalve geen foto.*

Betonschaar

In de bakskist heb ik een betonschaar klaarliggen als de mast overboord zou gaan en ik de verstaging moet doorknippen. Als je deze mogelijkheid namelijk niet aan boord hebt dan zou de mast een gat in de boot kunnen slaan. Het is zaak om zo snel mogelijk de mast los van het schip te maken en te laten afdrijven. Bij re-creatievaart zal het zo'n vaart niet lopen, maar mocht u toch denken aan een wat langere tocht over zee dan zou ik dit zeker aanbevelen.



Selftailing lieren

Voor onze gewone lieren zijn rubber ringen op de markt te vinden die de lieren 'selftailing' maken. Dat is gemakkelijk als je maar één hand beschikbaar hebt voor het bedienen van de lier. Voor solozeilers zijn de ringen ideaal. Ze moeten wel krap gekocht worden en met wat afwasmiddel

perfect op de lier aangebracht worden zodat ze later niet gaan schuiven. Echt een

aanrader.



Een voordeel van deze soort selftailers is dat er lijnen van diverse diktes mee kunnen worden bediend. Op de Razzle Dazzle bevinden zich selftailers die als zodanig gefabriceerd zijn. Met een 'lepeltje' wordt de lijn door de klemmende bovenkant van de lier geleid. Er hoeft dan ook geen kikker of klem achter te zitten om de lijn te borgen.

Radar



In de mist zou ik niet zonder radar willen varen, ook niet als ik een plotter heb en AIS. Met de radar kan ik zelfs boeien zien op binnenwateren. Natuurlijk moet je met een radar leren werken en vooral met de radar die jij aan boord hebt. Het afstellen van een radar is ook voor de amateur weggelegd, het is gewoon een zaak om het veel te doen. Ik heb wel eens iemand geholpen die niets meer op zijn radar zag en die dezelfde radar had als ik. Bleek dat hij het contrast helemaal

weggedraaid had. Van een heleboel functies op zijn radar kende hij het gebruik niet. Loop eens door dat handboek en oefen ermee. Er gaat echt een wereld voor je open.

Probleem is dat het BPR niet toestaat dat er tijdens slecht zicht in het BPR-gebied op radar (jachtenradar) wordt gevaren. Je mag dan gewoon niet varen of wordt door wets-handhavers (Politie, RWS) ergens ten anker gedwongen. Op zee is deze restrictie (mare liberum) er niet. Ook ik ken momenten tijdens mist dat radar, in combinatie met AIS, je gemoedsrust behoorlijk laag houdt. Tijdens onze (Lianne en ik) laatste Noordzeetocht is een wachtschip op een kwart mijl gepasseerd. Met het blote oog: NIET te zien! Het kruisen van een Traffic Separation System (TSS) zonder radar en AIS is onder dergelijke omstandigheden een hachelijke, zo niet levensgevaarlijke, onderneming.

Hoofdlamp



U kent ze vast wel, die lampen die je met een elastische band op je hoofd kunt dragen. Waar jij kijkt schijnt ook het licht. Uiterst praktisch aan dek en in nood-gevallen. Maar ook als je in het motorcompartiment moet klussen. Ik heb er zelfs twee aan boord en uiteraard ook de nodige reservebatterijen.

Verrekijker



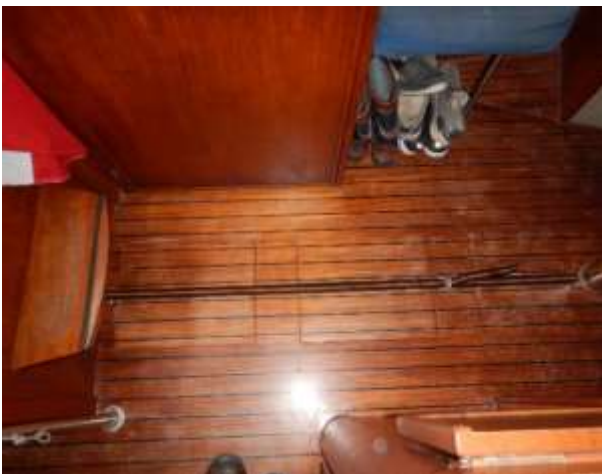
Een goede verrekijker aan boord hebben is bij mijn tochten vaak essentieel gebleken. Ze hoeven echt niet duur te zijn en je kunt er nare situaties mee vermijden. Denk niet dat je met je AIS de scheepsnamen nu wel op je beeldscherm kunt zien terwijl het schip wellicht op vele mijlen afstand vaart. Die AIS ziet geen uitstekende rots in het water, een verdwaalde boei of een recreatieboot die geen actieve AIS heeft. Als je dan geen goed afgestelde radar hebt ben je echt afhankelijk van je ogen en dus van een goede

verrekijker. *Als je er eentje koopt met een kompas erin heb je gelijk een uitstekend peilkompas.*

Messen

Hoewel een mes aan boord altijd in een schede gevoerd moet worden heb ik veel messen aan boord. Ze hebben dan ook een uiterst praktisch nut in noodgevallen. We werken aan boord met veel lijnen. Als daar iets mee gebeurt, is het zaak om snel een lijn door te kunnen snijden. Denk bijvoorbeeld aan het geval dat een fokkeschoot helemaal loslaat van de lier en uit het geleideoog en in de schroef terecht komt. Of aan gewoon een net of lijn in de schroef. Ik heb een scherp duikersmes in schede bevestigd aan de mast van mijn windgenerator. Het mes is met een touwtje aan het hekwerk bevestigd zodat hij niet overboord kan vallen bij gebruik. Zorg er wel voor dat het touwtje lang genoeg is om het mes in de hele kuip te gebruiken. Daarnaast heb ik een dolk in de kajuit bevestigd door zijn schede vast te maken aan de onderste lat voor het gordijn in de keuken. Zo'n lat kun je losschroeven, de schede eraan schuiven, en weer bevestigen. Dat kun je met meer instrumenten doen die in een schede of hoes zitten. Zo heb je deze instrumenten altijd klaar hangen voor als ze snel nodig zijn. Ik heb een zeilersmes in het vak voor mijn verrekijker bij de kajuitingang liggen met een lang koord eraan dat ik snel om mijn nek kan doen. Met zo'n mes kun je ook een harp die erg vastzit losmaken. Naast deze messen heb ik altijd een Zwitsers officiersmes in schede aan mijn riem. Overdreven? Misschien wel, maar ik heb er toch heel veel gebruik van gemaakt onderweg. Van al die messen en bijna dagelijks!

Vloerluiken



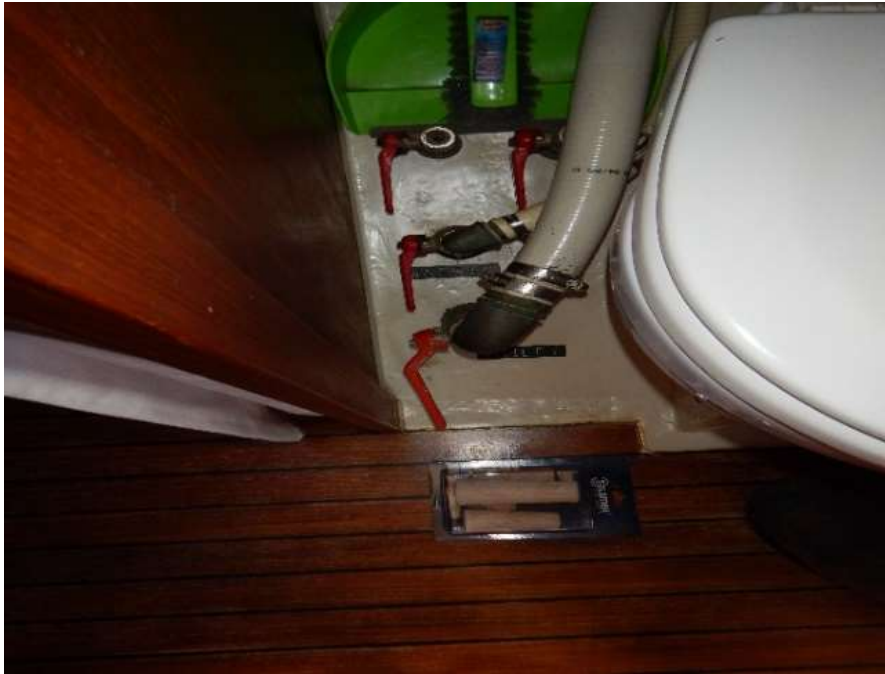
Mocht u ooit meedoen aan een georganiseerde reis over zee, dan is het veelal een eis dat uw vloerluiken vastgezet kunnen worden. Mocht de boot namelijk een echte schuiver maken dan kunnen de vloerluiken do-delijke voorwerpen worden. U moet dan denken aan een 360 graden draai van het schip. Ik ben blij dat ik dat zelf nog nooit heb meegemaakt.

Bilge

Mocht u ooit zeewater in de bilge hebben

gehad, maak de bilge dan met zeepsop schoon. Als u dat niet doet kunt u de volgende keer door met een vinger het water in de bilge te proeven niet uitmaken of het om zoet of om zout water gaat. Ik hoef u niet uit te leggen hoe belangrijk dit onderscheid is als u regelmatig op zee vaart.

Huiddoorgangen



U moet absoluut weten waar al uw huiddoorgangen zitten en deze regelmatig controleren op lekkage. Op de Midget zijn het er normaliter zes: koelwateringang motor, wateringang toilet, wateruitgang toilet, wateruitgang wasbakje, wateruitgang spoelbak, doorgang voeler dieptemeter en/of log. Het kan

ook geen kwaad eenmaal per jaar het luikje in bakboordslaapkabine te openen en de huiddoorvoer voor de uitlaat en de kachel te inspecteren.

Dieselfilters

Ik heb geleerd om regelmatig de dieselfilters te controleren op vervuiling. De dieselbacterie is heel hardnekkig als hij eenmaal in je dieseltank zit. Hij zorgt ervoor dat er een soort dikke geleiachtige substantie in de diesel komt te zitten waardoor de filters dichtslibben. Je merkt dat heel snel als de motor niet harder gaat terwijl je met de hendel wel gas geeft. Sterker nog, meestal gaat het toerental even omhoog om daarna meteen naar beneden te gaan. Doe je de gashendel weer wat terug dan gaat het toerental omhoog. Dit komt allemaal omdat de motor niet genoeg diesel krijgt terwijl je dat met de gashendel wel vraagt. Filters schoonmaken en eventueel vervangen, tank een keer grondig schoonmaken als dat kan, en in het vervolg een vloeistof die helpt tegen de dieselbacterie toevoegen als je tankt.

WC-deur



Ik vind het heel belangrijk dat je de WC-deur open en vast kunt zetten. Soms moet je in die kleine ruimte zijn en is het handig als de deur daarbij open blijft. En dan heb ik het niet alleen over het naar de WC gaan. Ik slaap zelf in die ruimte en heb dan graag 's nachts de deur daarbij open. Onderweg op het water is

het belangrijk dat je de deur kunt vastzetten i.v.m. slingeren van de boot. Het is heel gevaarlijk als je met de deur in de hand staat terwijl de boot slingert. Op zee kan dat betekenen dat je met je hele gewicht tegen de deur gesmeten wordt terwijl je hem net open hebt gedaan en dan mag je maar hopen dat er niet een paar vingers tussen zitten. Ik heb dat opgelost door een koortje met een lus om de stalen buis bij de keuken te doen die ik om de klink van de deur kan doen als hij open is. Door vervolgens het touwtje naar beneden te schuiven blijft de deurklink vast aan het touwtje. In verband met de veiligheid is het erg belangrijk is dat u iets maakt waardoor de deur openstaand vastgezet kan worden.

Tot slot

Bovenstaand heb ik een opsomming gegeven van technische zaken die veelal met de veiligheid te maken hebben en die ik in de praktijk tijdens mijn lange reizen ben tegengekomen. Ik hoop dat jullie hier iets aan hebben en ga graag het gesprek aan over deze punten bij een eerstvolgende ontmoeting.



Henk Oosterwijk

De voormalige boot van Henk, 'Sogno d'Oro' (inmiddels verkocht), waarmee hij de wereld heeft omgereisd