



# de Kentenaren

clubkrant van KENTVAARDERS

jrg. 5- nr. 2/3 maart '04

## Verslag Voorjaarsbijeenkomst Naarden 7 maart 2004 in jachthaven Naarderbos

Vanaf 12.30 uur ontvangst, en om 13.00 uur opent de voorzitter, Jos Aardenburg, de vergadering. Er is een grote opkomst. De voorzitter meldt dat de Kentenaren 5 jaar bestaan. Het bestuur biedt een drankje aan. Nieuwe leden worden verwelkomd: Joop - Sophie en Jurgen Noldes uit Purmerend met de Kent 27 PESCADO, die ligt in jachthaven Hemmeland in Monnickendam.

En Arie en Renee Hoffland uit de Meern met de Kent 28 Launch ALBION, die ligt in Woudsend.

Voor vandaag waren er ook enkele afmeldingen i.v.m. ziekte, maar toch zeer hoge opkomst.

Nog even wordt gememoreerd hoe leuk en gezellig het weekend in Drimmelen was. Voor de mensen die het nog willen bekijken staat er een Cdrom te draaien op een laptopje.

Dick Twisterling( secr) vertelt nog even hoe het allemaal ging met de fa. Koalite en de Kentboten. De makelaardij ging door. De Invecta b.v. zou het overnemen. Visser gaat er mee door, en Ansems neemt het allemaal over. Herman Roosloot, nu woonachtig in Duitsland, wordt de nieuwe man en gaat op zijn oude plek weer door. Een beetje ingewikkeld verhaal: Wat zal de toekomst brengen ???

We hopen allemaal dat dat heel goed zal gaan; dat de nieuwe formule goed is, en dat er weer veel nieuwe Kentboten gebouwd gaan worden.

We hebben nu eenmaal allemaal een fantastisch schip uitgekozen!

Marc Oost Lieveuse (penn.m) heeft een financieel overzicht gemaakt.

Belangstellenden kunnen bij hem een afschrift vragen.

Hij meldt ons dat er een donateur is: mevr. Lucie de Bièfre, bij niemand bekend.

In kas is er een bedrag van euro 440,00, waar de kosten van vandaag nog afmoeten.

Dick Twisterling vertelt over de problemen met zijn boot i.v.m. geconstateerde osmose. 20 oktober 2003 ging de boot op de kant, en werd er overal onder de waterlijn osmose ontdekt. Bij doorprikken zure lucht. Bij boegschroef 10 % en achteraan 70%. Bij een prijsopvraag om dit te behandelen kwam er € 6000.00 uit.

Aan de hand van een stuk polyester, wat een keer uit zijn boot gezaagd is, laat hij zien hoe de huid in elkaar zit.

Advies: Laat een ieder zijn boot bekijken !

De JANUS is destijds naar Engeland gebracht. Van Hurk heeft de boot toen laten testen. Boot is nu in het bezit van de fam. Noldes. Werf Cory is alleen aansprakelijk voor het casco, de boot werd afgewerkt in Woudsend.

Cory komt de boot van D.Tw. in Woudsend bekijken. Dick heeft expertise laten verrichten. Op 3 nov. heeft Dick ook de verzekering ingelicht. Op 15 dec.bericht Ansems de boot van Dick wel te willen repareren, maar Cory wil de boot naar Engeland hebben. Op 21 jan opgehaald, en 23 jan.in Sandwich.



### In dit nummer

Verslag 7 maart  
Varen op zout  
Perikelen Slut III  
Steunzeiltje  
Diversen



### Nieuw lid

fam. Hoffland

### Redactie

Jos en Dick



### Stuurgroep

Voorzitter: Jos Aardenburg  
Secretaris: Dick Twisterling  
Penningm.: Marc Oost Lieveuse  
Bank:  
Lid: bijdrage € 20.00 tnv  
tgv Kentenaren  
Karina Aardenburg



Temperatuur van de omgeving is belangrijk: 10 graden C. om antifouling op te brengen. Hoeveel lagen moeten erop? Hoeveel verf heb ik nodig? Lees eerst de gebruiksaanwijzing.

Bereken het aantal m<sup>2</sup> van het te schilderen oppervlak. 20 m<sup>2</sup> x 2 lagen = 40 m<sup>2</sup> te schilderen.

10 m<sup>2</sup> p/liter = bij 40 m<sup>2</sup> = 4 liter verf. En dan ook die verf aanbrengen, ook al zou je overhouden. Je hebt dan te dun gesmeerd!

Motorboot: lengte/waterlijn x breedte + diepgang = ----m<sup>2</sup>

Zeilboot : lengte/waterlijn + diepgang x 0.5 = ---- m<sup>2</sup>

Hoe ver zit de beschadiging, doe er vooral nooit te weinig lagen op. Gebruik geen verf die de beroepsvaart gebruikt, deze is anders van samenstelling

De stempelvlekken zijn altijd een probleem. Volgende keer op een andere plaats laten zetten, of anders blokken met een uitholling, zodat je toch zoveel mogelijk kan schilderen.

Op de wind/waterlijn is de meeste waterwerving. Op die plekken extra verf.

Boot ontvetten, neem water met ammoniak. Universol is beter. Supercleaner weekt alles los. Ontvetten en schuurpons(scotsbright) om onderkant boot schoon te krijgen. Afspoelen met leidingwater. Zoveel mogelijk alles verwijderen.

Primer als sluitlaag en dan de antifouling erop. Als de lossingswas romp niet goed is uitgewerkt, blijft de boot vettig. Moeilijk om de primer dan vast te houden.

De heer Tuinman houdt nog een verhaal over osmose. De chemische reactie van water in de romp. Er komen blazen in het laminaat, en kunnen de glasmatten loslaten. Het vocht ruikt naar azijn en is plakkerig. Een vochtmeting heeft zin als een nieuwe epoxylaag aangebracht gaat worden.

Osmose behandeling: eerst goed ontvetten. 1 laag gelshield 200 met kwast aanbrengen. watertite epoxy plamuur, indien nodig. (geeft wel verzwakking)

5 lagen gelshield 200 (300 micron), en dan 2 lagen antifouling.

De laatste laag gelshield 200, en antifouling op één dag aanbrengen.

In ieder geval na 5 uur en binnen 9 uur, bij 15 graden C.

Dit geeft een optimale chemische vernetting.

Osmose voorkomen is beter dan genezen.

Het gelshield center geeft 5 jaar garantie, en wordt ook op kwaliteit gecontroleerd.

3 soorten harsen: epoxy hars

polyester hars

vinylester hars

Bij polyester liggen de kosten lager t.o.v. vinylester, maar gelet op de kwaliteit, verwerking en duurzaamheid slaat de balans door in het voordeel van vinylester.

Onno Lindemulder had dit ook al uitlaten zoeken i.v.m. zijn boot waarbij de vinylester als barriercap is verwerkt. De romp moet dus ondoordringbaar zijn voor water. Het oppervlak moet over de bestaande gelcoat afgesloten zijn. Is het proces al gaande, dan eerst de boot laten drogen, schillen en opnieuw opbouwen. Een expert moet het constateren. De afsluitlaag is van groot belang.

Dick reikt nog een formulier uit over KOSTENSPECIFICATIE

Wil iedereen dit zo goed mogelijk invullen en opsturen, zodat we een globaal kostenoverzicht krijgen van de verschillende boten, havens, liggelden etc. Leuk om een prijsvergelijking te maken!

Het technische gedeelte van de middag is voorbij.

Even een drankje drinken.

Na de pauze:

Zijn er mensen met een voorstel over het zomer weekend van 2004?

Elburg was leuk, Drimmelen was leuk, maar heeft iemand een goed idee voor a.s. zomer? Familie Sluiter zou wel iets in Monnickendam willen organiseren, maar dit jaar is er in de haven nog geen mogelijkheid; waarschijnlijk volgend jaar wel.

Een voorstel om dit in het weekend van 14 en 15 augustus te doen, of anders in de kindersomervakantie, of 4 en 5 september? Familie Oost Lieveense gaat onderzoeken of het in de haven van Almere-haven kan. We kunnen dan op het Gooimeer varen b.v. naar Spakenburg, Muiden of anders naar Pampus. Familie Aardenburg gaat samen met hen onderzoeken wat de mogelijkheden hier zijn. Programma, mogelijkheden. Wij zullen U zo snel mogelijk informeren. Bij de rondvraag vraagt Dick Tw. of men leuke mededelingen, of leuke verhaaltjes wil zenden, zodat Jos en Dick weer een gezellige krant kunnen maken.

De KENTENAREN BIJEENKOMST was weer gezellig, maar vooral leerzaam. Onze gastheer en gastvrouw Marc en Marianne Oost Lieveense weer bedankt voor het organiseren van deze middag in het Naarderbos/Gooimeer. Alle aanwezigen bedankt voor hun aanwezigheid.



## Varen op zoutwater

Grevelingen een vakantieparadijs

Na ± 25 jaar met staal op zoet gevaren te hebben met zo nu en dan een uitstapje van hoogstens 2 weken naar Zeeland vanuit Dordrecht en Lage Zwaluwe als thuishavens, zijn wij verhuisd naar Brouwershaven op Schouwe Duiveland aan het Grevelingenmeer, welke zouter is dan de zee.

Dus een stalen schip is hier moeilijk te handhaven zonder héél véél onderhoud; en zeker als de romp van het schip de massa is van het elektrolytische systeem. Er treed dan al snel elektrolytische cavitatie op vooral in de buurt liggend van b.v. een stalen damwand. Onze mooie, doch 20jaar oude Gillissen vlet werd vervangen door de Kent 28, plastic, dus in de was, beetje poetsen en klaar is kees(Ton).

Nederland waterland, we hebben bijna alles bevaren ondertussen. De mooie Friese meren, N.W. Overijssel, IJsselmeer en alle grote rivieren de Waal inclus, maar ook door de achtertuinen van Nederland, het Groene Hart en dwars door de grote steden. Heerlijk van genoten en het verveelt nooit. Maar nu dus het Grevelingenmeer, het grootste zoutwatermeer van Europa met het helderste water, waar je vooral in voor- en naseizoen meters diep kunt kijken. Je komt er via Hollandsdiep - Volkeraksluis, Volkerak, Krammer, Krammersluis, Bruinissesluis. Zodra je de Krammersluis door bent ruik je al de zilte lucht en heb je dat prachtige wit schuimende kielzog, en voor roest behoeven wij Kentenaren niet bang te zijn.

Je kunt ook vanaf Geertruidenberg via de West Brabant route; bij Benedensas kom je dan op de Krammer uit. Een heel rustige en idyllische route, maar dat is een verhaaltje apart waard. We waren gebleven bij de Grevelingen een waar vakantieparadijs, met strandjes, eilandjes en eilanden, natuurgebieden, duik- en surf-scholen, campings en bungalowparken, maar zoveel ruimte dat niets op je af komt.

Voor € 11.-- kun je een 7-dagenkaart kopen bij elke havenmeester om vrij te kunnen liggen aan de mooie steigers van de eilanden van het Grevelingschap. Van de sluis van Bruinisse tot de dam tussen Ouddorp en Scharendijke is ± 2½ uur varen met onze Kent. Boodschappen kun je doen zodra je de sluis door bent in de grote jachthaven van Bruinisse, er is een supermarkt a/d haven. Ook in Herkingen lig je prima, 2 vereniging-havens en een marina; in het dorp zelf is een supertje en een heel leuke theetuin.

Brouwershaven kun je prima overnachten, leuk om een wandeling te maken de zogenaamde Jacob Catsroute, kijk ook even in de Grote of St.Nicolaaskerk, de moeite waard. Verder is er een prima bakker, slager en supermarkt en allen heel gemakkelijk bereikbaar. Misschien ligt er een Kent 28, de WANTIJ, in de hoek van de haven bij het kleine molentje; zijn wij aan boord dan ben je welkom voor een 'berenburg'. Verder heeft Scharendijke ook een supermarkt en een heel goed fritekot direct aan de haven 'Havenzicht'; knap bedacht die naam. Vaar je Scharendijke voorbij kom je in de hoek bakboord tegen de dam. Er zijn verschillende steigers waar je ook weer vrij kunt overnachten. Wandelingetje vandaar onder de weg door (tunneltje), door de duinen en je staat op het Noordzeestrand. Wil je rond varen, kom je langs de steigers van de Middelpmaat, prima ligplaats met geweldig uitzicht over de Grevelingen, maar er is niets te koop. Verder rond varend aan BB de windsurfschool van Port Zélande. Als het niet druk is met windsurfers heb je kans in de hoek zeehondjes te zien. Tussen hier en Scharendijke oefent de Marine vaak met hun duikers; er is hier een diepte van ruim 40 meter. Om Port Zélande heen varend zie je aan SB het eilandje Ossenhoek met 3 haventjes, altijd een plekje uit de wind voor de barbecue of schottelbraai. De jachthaven Port Zélande is luxe en duur; toch de moeite waard om een keer te overnachten en rond te kijken. Wij doen er vaak even boodschappen in de super van het bungalowpark; er is een aparte steiger met drinkwater en je hebt dan niets met de grote jachthaven te maken. Daarna weer snel terug naar één van de haventjes van een eiland, Ossenhoek, Stampersplaat of de Archipel. Tijdens de grote vakantieperiode wordt het vaak ankeren want het kan dan weleens druk zijn. Met ankeren goed opletten, natuurlijk een oppertje zoeken en kijken of het anker goed grijpt. Er zijn n.l. nogal wat sla- of wervelden op de bodem. Zelf gooi ik er altijd een hekankertje bij. Ouddorp is ook een mooi dorp, maar te ver van de haven voor boodschappen; leuk haventje en aardige havenmeester.

Als je vouwfietsjes hebt, gebruik ze hier en maak een rondje naar Goedereede; beklim de toren waar ooit een vuurplaat op was. Koop iets lekkers bij dat kleine bakkerswinkeltje in dat smalle straatje, er is er maar één. Pak een terrasje op het havenplein en misschien kom je dan Ot en Sien nog tegen.

Weer terug aan boord kijken we eerst weer op de kaart. Het grote eiland 'de Hompelvoet' is vogelbroedplaats en mag niet worden betreden. Het kleine eilandje erachter ten oosten is de Archipel, een pareltje in de Grevelingen, maar ontdek het zelf maar, prima overnachtingplaats. De Veermansplaat heeft maar één enkele steiger, als er plaats is, het moet goed weer zijn, lig je er vorstelijk en een wandeling langs de aangespoelde oesterschelpen is met die ruimte om je heen onvergetelijk.

Dit was een kleine impressie van de Grevelingen, een geweldig vaarwater maar het kan er ook behoorlijk spoken! Onze Kent's kunnen veel hebben, maar het moet wel leuk blijven voor de bemanning.

Groot en tot ziens en leuk water!

Ton en Kees



## Ervaringen/perikelen met de Slut III

Onze 28 'SLUT III' werd begin juli 2002 afgeleverd, met een Nanni 50 pk. motor; de boot is (af)-gebouwd door Goronzy en er waren een aantal zaken mis:

- \* Verkeerd stuurwiel
- \* Geen horretjes voor vluchtluiken
- \* Één van de leeslampjes vergeten
- \* Afdekplaat bij kajuitdeuren zat los
- \* Klapraam kon onvoldoende worden vastgezet
- \* Zwemtrap, vlaggenstok en afvoer spoelbak bij aflevering nog te regelen!

Verdere ervaringen:

1. Al in het naseizoen van 2002 bleek dat het lakwerk van de deurtjes buiten heel slecht was; was al aan het kaal worden. Na wat correspondentie en foto's sturen werd garantieclaim door Kent Boten geaccepteerd en afspraken vastgelegd dat we de boot een week zouden komen brengen. Die afspraak is ook ná het faillissement (we hebben uiteindelijk de klus in september 2003 laten oplossen door Goronzy) nagekomen en geklaard. Op zich natuurlijk hulde, maar we hadden wéér een aanwijzing dat de bouw wat slordigheden vertoonde. Háást gehad of zo ?
2. Begin mei 2003 maakte ik met een vriend een 2-daagse trip Zeewolde / Utrecht vice-versa. Op de terugweg, op de randmeren vlak bij Nijkerk (pakweg 2 uur nadat we een poos op het Amsterdam - Rijnkanaal hadden liggen hotsen) viel de motor stil. Uiteindelijk bleken boorkrullen van de (kunststof) brandstoftank (!! ) de aanzuigpomp te blokkeren en tot de stomme verbazing van de monteur (én die van mij) zat er géén waterafscheider / groffilter ingebouwd. Kosten: € 432.-. Verhalen op Kent kon niet meer Goronzy gaf niet thuis; hij verwees naar opdrachten van Kent die hij 'alleen maar had uitgevoerd'. Einde verhaal en je wonden likken; formeel zou ik kunnen procederen (hij zit wel degelijk in de aansprakelijkheidsketen), maar dan zouden de kosten wel eens veel meer dan de baten kunnen zijn. Alweer: Slordig !!
3. Halverwege onze vakantie (juni/juli 2003) gaf de drinkwaterpomp de geest. Ander ding gekocht & zelf geplaatst. Origineel geclaimd bij leverancier. Die stelde vast dat bouten tussen pomphuis en motor onvoldoende waren aangedraaid. Alweer slordig ?! Ik heb overigens de 'oorspronkelijke' pomp héél aardig via [www.marktplaats.nl](http://www.marktplaats.nl) kunnen verkopen; binnen 48 uur ! Resultaat: 'verlies' van pakweg € 50.-. Niet allemaal dramatisch, maar toch.
4. Begin augustus (2003) keek ik weer eens in de motorruimte en zag dat alle olie uit de (Hurth) keerkoppeling in de bilge lag i.p.v. in de koppeling zelf, waar het hoort. Oorzaak bleek te zijn een lekke en dolgedraaide bout die een deksel op zijn plek houdt. Demonteren, draad tappen, weer plaatsen en testen kostte ca. € 450.- die ik na wat gesteggel (op een vriendelijke manier overigens) als garantieclaim van importeur Cramm vergoed heb gekregen.
5. Bij de afgelopen winterbeurt heeft de monteur vastgesteld dat de motor niet goed was uitgelijnd. En: niet zo'n klein beetje ook; in langsricting 5 mm. en dwars 1.5 of zo. Wat dat me gaat kosten weet ik nog niet maar alweer: Slordig. Ik citeer de monteur: 'Degene die de motor heeft geplaatst heeft zijn werk gewoon slecht gedaan; motor in de kraan, op het chassis zetten en gewoon vastschroeven. Dat is bepaald niet de manier om ellende te voorkomen' einde citaat...

Laten er geen misverstanden ontstaan: we zijn nog steeds erg tevreden met onze Kent 28 waar we nog héél lang plezier van hopen te hebben. Ook zijn we het vertrouwen in het schip door de akkefietjes niet kwijt geraakt. Wél in het al dan niet ingehuurde vakmanschap van c.q. door de mensen van (toen nog) Koalite / Kent boten....

Als het je interesseert: we houden behoorlijk exact onze logstanden en zo bij. Lang leve de spreadsheets. Ik kan je dus melden dat de huidige stand op de log 2535.6 km. bedraagt, we 289 motor uren op de teller hebben en onze brandstofconsumptie ligt tussen de 2.5 en 3 l/u. Je ziet dat we redelijk veel varen met onze plastic bak, want het betreft nauwelijks anderhalf seizoen.



## Steunzeiltje voor een Kent

Zoals u in het laatste blad van 'De Kentenaren' heeft gezien, hebben wij voor onze Kent 28 een steunzeiltje laten maken. Samen met de zeilmaker hebben wij het bedacht en daarna zelf op onze boot gemonteerd.

Hoe het te monteren heeft heel wat uurtjes denkwerk gekost, want er moest bovendien het één en ander worden veranderd. Wij hebben de mast zover mogelijk naar achteren gezet, want dan worden de krachten opgevangen door de gordijnrand en de horizontale balk van het deurkozijn. Maar dan zit de beugel in de weg en dus hebben we het middenstuk van de voorste buis van de beugel verwijderd. Verder komt de mast te staan voor de standaard van het ankerlicht en het stoomlicht, dus zijn beide lichten aan en op de mast geplaatst. De bedrading dient dus ook te worden aangepast. Doordat de mast naar voren kan worden geklapt, kan de beugel gewoon naar achteren en beneden. De mast zit met 4 staaldraden vast - niet met gewone terminals - maar met "pelikaanhaken". Deze kunnen in een oogwenk worden los gemaakt van de 4 klemmen, die aan de zeereling vastzitten (2 voor op het dek van het stuurhuis en 2 op de reling van de kuip). De mast is binnen een halve minuut gestreken.

Voor diegenen die niet hebben gezeild; de val dient om het zeil te hijsen, de kraanlijn om de giek horizontaal te houden en om tegen de mast te trekken, indien deze moet worden gestreken. Ook is het handig de giek met zeil horizontaal te houden, maar dan moet hij wel zodanig worden vastgezet dat hij niet heen en weer zwabbert en dat de kuintent gewoon kan worden opgezet.

Tijdens het zeilen wordt de giek op zijn plaats gehouden door de schoot en de daarvoor benodigde blokken. Deze zitten vast aan de zeereling van de kuip (2 stuks) en één aan de giek zelf.

De mast is doormiddel van een klappbare mastvoet met schroeven op een multiplex plank van  $\pm 40 \times 30$  cm (4 cm dik ivm de schroeven) gezet. De plank is aan de onderkant in het profiel van het dek geschuurd en daarna in 4 lagen polyesterlamineerhars gezet. Het dek onder de plank is eerst met schuurpapier korrel 80 opgeruwd, waarna de plank er is opgelijmd met Poly-Fix - een professionele **lijm en afdichtings kit** (dan hoeft er niet door het dek te worden geschroefd). Daarna de plank afwerken met 2 lagen DD lak en mastvoet erop schroeven. vastgezet één voor de val en één voor de kraanlijn.

Op de gordijnrand van het dek worden twee klemmen vast gezet, één voor de val en één voor de kraanlijn. (zie schets en foto's op het volgende blad).

De mast is  $\pm 2.75$  lang; de giek  $\pm 1.75$ ; het zeil is dus  $2 \text{ m}^2$ .

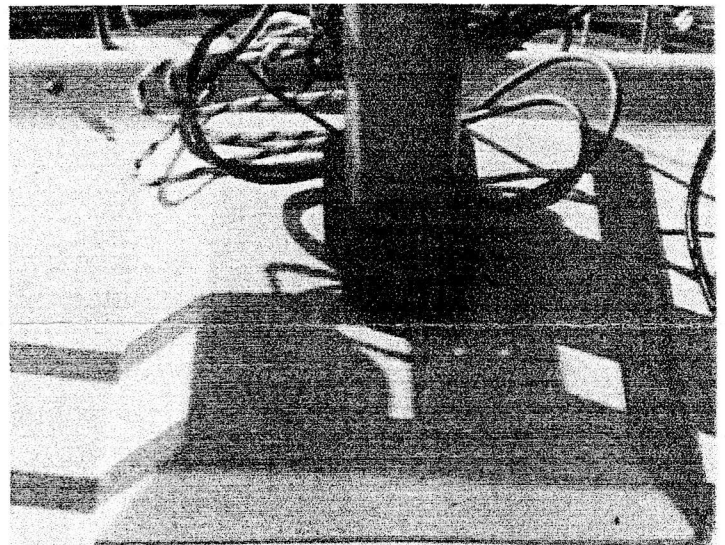
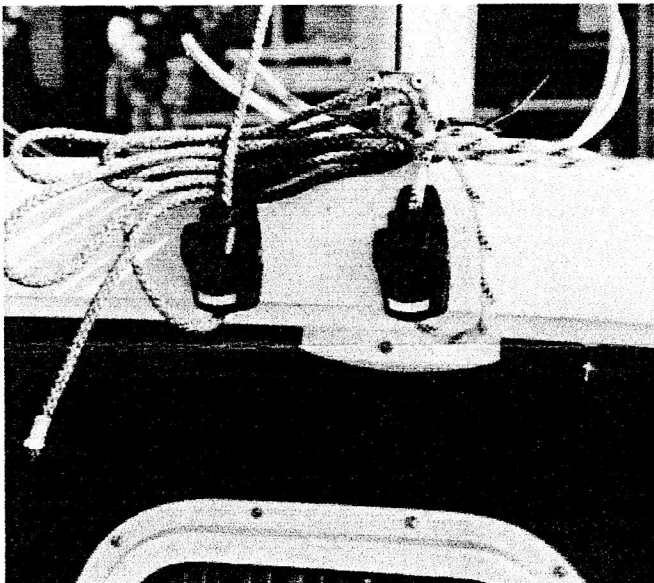
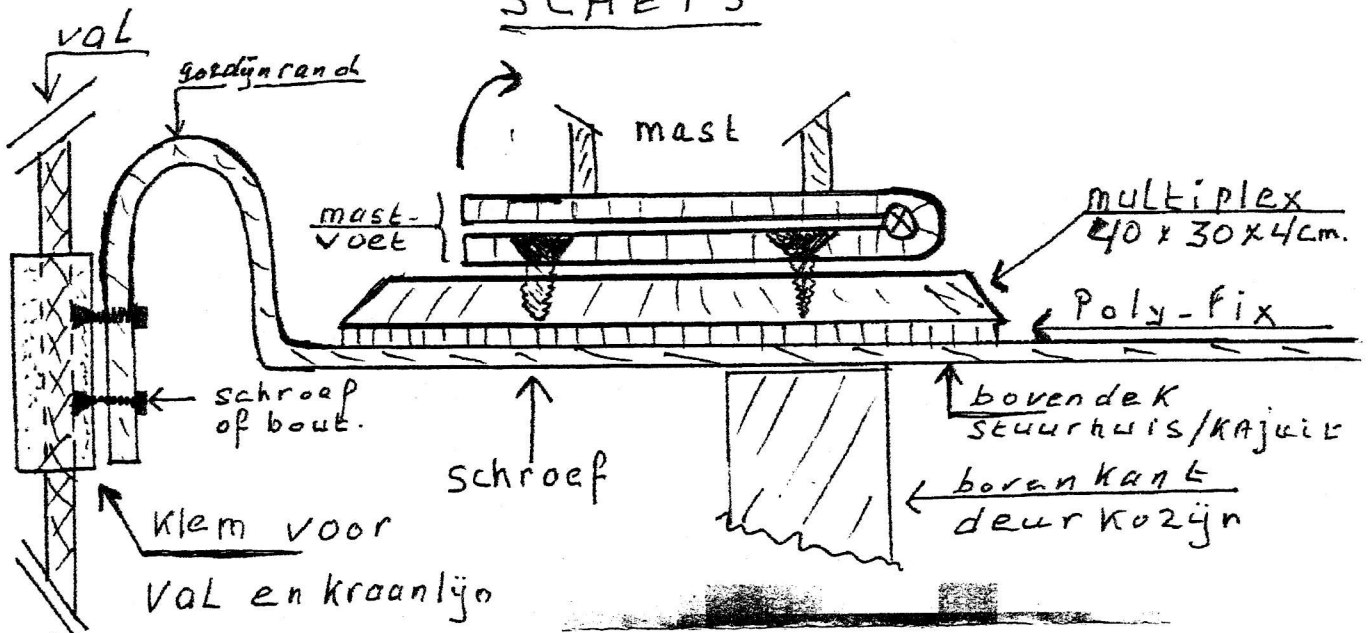
De top van de mast ligt op  $\pm 5$  meter boven de waterspiegel. Als de mast gestreken is en op het dak ligt is de totale kruiphoogte minder dan  $2\frac{1}{2}$  meter. Veel bruggen zijn  $2\frac{1}{2}$  meter, daar kun je dus gewoon onderdoor en grote bruggen zijn veelal meer dan 5 meter boven de waterspiegel. En het zeiltje blijkt ook nog aan het doel te beantwoorden. Met het zeetje schuin achter of schuin voor zijn de slingeringen aanzienlijk minder en bovendien worden ze gedempt.

Al met al vaart het op groot water een stuk rustiger. Wilt u nog meer weten? Bel dan gerust:

Ans en Tom Sluiters



## SCHETS



### Kosten enquête

Thans lopen de specificaties binnen; wij hopen voor de zomer een goed overzicht van de kosten te kunnen publiceren!  
Nog niet ingestuurd? Dan snel doen!



### Ziekenboeg

Marian Kievits is ernstig ziek. Wij wensen haar en Dick veel sterkte!  
Jan Zoethout beterschap gewenst!



### Expertise

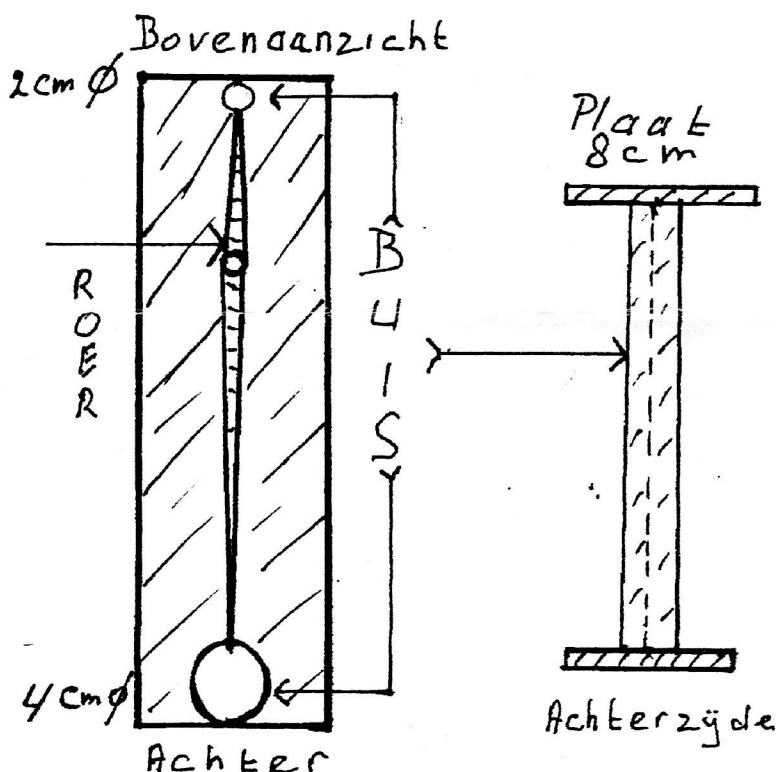
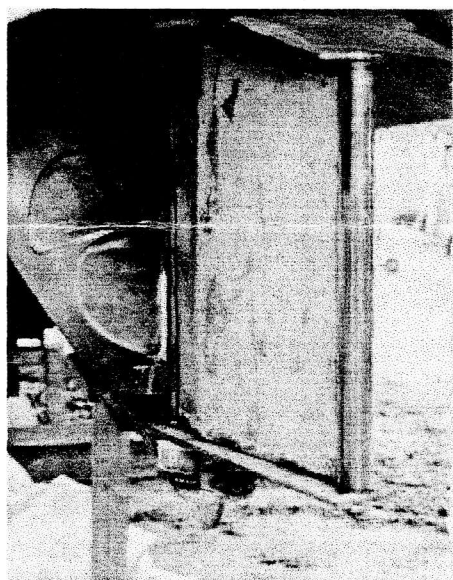
Als u eventueel expertise van uw boot wilt laten uitvoeren, dan vindt u adressen van jachtexperts aangesloten bij de Hiswa op internet:  
[www.hiswa.nl/yacht-surveyors](http://www.hiswa.nl/yacht-surveyors). Er zijn ± 11 expertise bureaus in Nederland

Tom en Ans Sluiters hebben aan hun Kent 28 'Schollevaer' verschillende voorzieningen aangebracht om de bestuurbaarheid en de stabiliteit te verhogen; zij varen veel op het IJsselmeer.



## Verbeterd roer voor Kent 28

Onze Kent stuurde van het begin af aan niet lekker. Hij luisterde slecht naar het roer en uit de box sturen gebeurde altijd met behulp van de boegschroef en het schip liep nooit eens lekker strakke koers. Op het IJsselmeer was het voortdurend corrigeren geblazen en met een goed afgestelde 'auto pilot' kon geen koers worden gehouden want het schip zwalkte van stuur- naar bakvoord en terug, met afwijkingen van meer dan 20°; kortom buitengewoon vervelend. Na met deskundigen gesproken te hebben is het roer als volgt aangepast. Aan de voorzijde is een buis van 2cmØ gelast, aan de achterzijde één van 4cmØ doorsnede. Op boven- en onderkant zijn platen gelast van 8cm breed en de roeruitslag is vergroot tot  $\pm 45^\circ$ . (Zie hiervoor de tekeningen en de foto).



Het resultaat is verbluffend. Het schip vaart nu een mooie strakke koers, ook op de 'auto pilot'. Met weinig vaart luistert het nu goed naar het roer, zelfs met stilstaande schroef luistert het nu 'redelijk' goed en vanuit stilstand draait het schip nagenoeg om zijn as. Eigenlijk is het een oud probleem en er varen vele schepen, ook beroepsvaartuigen, met deze aanpassing. Er zijn ook nog andere vormen van aanpassing mogelijk, maar die zijn gewoon bespreekbaar met mensen met ervaring. Zij bekijken het schip en doen dan een voorstel; aan de schipper de taak te beslissen.

Ans en Tom Sluiters

N.B. Het blad 'Motorboot' van september 2003 blz. 50 bevat een artikeltje dat hetzelfde probleem met de aanpassingen beschrijft. Wil je nog iets weten of het artikeltje hebben, bel dan maar!