

Watsapp Wachtschepen groep

Naar aanleiding Nawaka 2022 welke vele wachtschepen lid waren en tijdens dat kamp was het een makkelijke snelle communicatie tussen wachtschepen onderling.

Na dat kamp bleven toch enkele daarin actief en leek het toch nuttig snel aan elkaar informatie te versturen.

Bijvoorbeeld het gebeuren rond keuringsinstantie welke toch nodige impact had.

Daarnaast tijdens onze kampen waarbij we andere wachtschepen onderweg ontmoetten. Een kleine "Spot" foto wanneer schepen elkaar tegen kwamen.

Voordeel daarbij kan zijn dat bekend is waar groepen zich bevinden tijdens kampen. Dat kan handig zijn voor eens een onderling bezoekje als blijkt dat je toch in de buurt bent.

Maar zeker ook als er hulp nodig is, of net dat vergeten spel materiaal om een spel te laten slagen.

Wie weet heeft de andere groep dat wel even te leen.

Ander voordeel kan zijn bij ontstane defecten aanboord en misschien de hulp van een ander wachtschip in de buurt even tijd heeft mee te kijken.

Zo had de Fram tijdens een herftskamp opeens problemen met de stroom aggregaat. En zo kon snel via de whatsapp groep contact gezocht worden met Freek en Dirk van de Lischgroep, die ook daar lagen met hun schepen in de Biesbosch.

In verleden ook een wachtschip met motorproblemen en zocht een specifiek boutje voor de dieselpomp.

Na kleine rond vraag bleek ik met schip in de buurt te zijn.

Kom maar zoeken in mijn enorme bak met bouten en schroeven.

Zowaar zat juiste boutje er bij en kon de groep na reparatie weer op pad.

Natuurlijk voorkomen dat de Wgroep overspoeld wordt met nonsens berichtjes, maar ik denk als we dat zinnig en nuttig houden dat dat een goede aanvulling is.

De vraag is of jullie middels al lid zijn van die groep, of jullie dat nuttig lijkt die groep in stand te houden.

Belangrijk is dan dat betreffende schippers zich aan of afmelden.

Lijkt me niet handig dat hele leidingteams lid worden, mag wel, maar ik zie het meer als een nuttig en elkaar op wachtschip gerelateerde zaken snel te informeren.

2e puntje betreft Marifoons.

Er is vorig jaar een start gemaakt met het in gebruik nemen van VHF Data Exchange System of wel (VDES) .

Het VDES is een nieuw maritiem communicatiesysteem voor digitaal berichtenverkeer. Voor de invoering van VDES, wijzigt een aantal marifoonkanalen. Namelijk enkele kanalen zijn voor dat berichten verkeer in beslag genomen.

Het betreft de kanalen 23,24,25,26,84,85,86.De kanalen 27-28 deels. Kanalen 23,24,25,26,84,85,86 moeten permanent geblokt worden voor gebruik.

Kanalen 27 en 28 moeten omgezet worden van Duplex naar Simplex. Duplex is namelijk zenden op 1 frequentie en ontvangen op een andere frequentie.

Door nu deze simplex te maken, zenden en ontvangen op 1 en de zelfde frequentie komen er dus 2 frequentie vrij voor dat data berichten verkeer.

Die nieuwe spraak kanalen worden dan 1027 en 1028 genoemd in de lijsten.

Hier voor moeten de marifoons worden aangepast of gewijzigd. Nu zul je niet zo snel op die kanalen gaan uitzenden als je je kaarten hebt bijgewerkt, maar toch wordt verwacht dat die kanalen geblokt of gewijzigd worden. Heb je nu nog echt hele oude marifoons, zal dat technisch een probleem worden bedrijven te vinden die dat nog kunnen.

Hoe weet je nu of je marifoon al is voorbereid,bv dat je net een nieuwe hebt. Kies eenvoudig de geblokte kanalen en je zult merken dat de marifoon ze dan overslaat.

In principe is het een kleine ingreep.

Bijvoorbeeld bij de bekende RT2048 marifoons worden dan 2 P kanalen gemaakt voor die 1027 en 1028.

Overige eenvoudig geblokt.

Het kan zelfs met de oer oude RT144, draaischijf.Die kan geblokt en geprogrammeerd worden met wat kleine schroefjes.

Bekende merken als Icom, Standaard Horizon,Raymarine zal geen probleem zijn in je buurt bedrijven te vinden die dat om kunnen zetten.

Pas dus ook extra op bij aanschaf van nieuwe marifoons dat die geleverd worden met de zogenaamde VDES binnenvaart kanalen lijst.

Of vraag daarom.

2e hands marifoons kopen op bv Marktplaats is dus heel goed opletten of je instaat bent iemand te vinden die die marifoon nog kunnen herprogrammeren.

Daarnaast moet je dus je vaarkaarten of marifoon lijsten van bruggen sluizen enz bijwerken.

Is eigenlijk makkelijk als je die kanalen tegenkomt op je kaart ,weet je al dat die veranderd zijn.

Op website Varen doe je Samen, zoek op “Marifoon”en vind je de kaart met gewijzigde kanalen.

Even extra al benoemd,

Volkerak sluizen Beroepsvaart, 25->78
Brug Dorkwerd(Groningen) ,86->81
Dorkwerdersluis, 85->78
Noordersluis & Koninginnensluis(Nieuwegein) 84->78
Sluis Panheel, 84->81
Sluis Maasbracht, 85->78

WAT IS VDES

Vdes is dus een digitaal berichtenverkeer en toevoeging op AIS informatie.
Er kunnen bv op de ECDIS kaarten digitaal markeringen neergelegd worden.
Zo bv bij sluis met ook een stuw.
Bij de stuw kunnen digitale markers neergelegd worden en zo schip waarschuwen als deze onverhoopt toch die route kiest ipv richting de sluis.
Het betreft marifoonkanalen voor analoge spraak welke nu niet meer gebruikt worden voor de scheepvaart.

TRACK-PILOOT:

Een ander zeer belangrijk punt wat ik wil maken is dat jullie er steeds meer rekening mee moeten gaan houden dat binnenvaart schepen zogenaamde TRACKPILOTEN aan boord hebben.
Dat zijn nieuwe stuur automaten die op een voor geplande route varen.
Deze route staat in de piloot en deze vaart dan geheel zelfstandig de route.

Je zult dus mogelijk horen “je vaart op mijn lijntje” .
Natuurlijk kan betreffende schipper met een kleine handeling van die route afwijken.
Maar je zult denk ik gaan merken dat ze dat niet graag doen.

Ander ding is ook dat bv er een **opname** van de gevaren route loopt.
Varen ze bv een nieuwe route kun je de track opname starten.
Zo volgt een volgende keer het schip exact weer die route van de vorige keer.
Als ze nu steeds bij opname afwijken van hun geplande route moeten de schippers later eens op hun gemak die gehele route nalopen en wijzigen.
Anders vaart natuurlijk dat schip op dat punt dat jullie daar net in de weg zaten ook opnieuw die uitwijk manoeuvre.

Is maar dat jullie goed bekend zijn dat er beroepsschepen rond varen die bijna autonoom varen.
De schipper zit wel in zijn stoel natuurlijk.

Is wel nog afwachten dat die schipper niet net “even” een eitje bakken is beneden.
Of toch “even” wat anders aan doen is.
Dat mag natuurlijk niet, dat is verboden.
Maar ja niets is mens eigen om toch zich te gaan vervelen.

Ik heb al meegemaakt tijdens proefvaart dat er 1 van de 2 motoren wat erg aan het roken was.
Nadat voor de schipper de bemanning nu niet echt wist dat op te lossen, stapt die schipper zijn stoel uit en vertrekt richting machinekamer.
Na minuut of wat ben ik maar in die stoel gaan zitten om schip van 130m netjes door de bocht te sturen.
Betrof hier dan nog geen track-piloot maar gewone automaat die schip op koers houdt.Bedoel maar.

Is nu nog allemaal wat nieuw, maar ik zie er van komen.

Gelukkig worden wel al steeds meer zogenaamde “Wacht alarmen” geïnstalleerd door rederijen.

Dat zijn alarmen die om de zoveel minuten activeren als er geen beweging of op een knop gedrukt wordt.

Het is nog niet verplicht.

Belangrijk ook eens die website **Varen Doe je Samen** eens goed door te worstelen.

-Een goede vaaruitrusting

-Veilig op het water

-Bespreek af en toe ook eens zaken met je team of vaar team.

-Meldt je ook aan voor nieuwsbrieven.

Betreft **communicatie Marifoon aan boord tijdens de vaart.**

Nu we toch over marifoons hebben.

Leer ook je scouts als ze in de stuurhut zijn per direct hun kop houden als die marifoon begint lawaai te vertonen. De opdat moment varende schipper of stuurman het sein praat verder weer geeft en niemand anders. Dat het hun een gewoonte wordt dat dat ding er niet voor niets hangt.

Zorg ook dat je tijdens de vaart ruim van te voren bij kruisingen al de marifoon goed uitluisterd.

Kijk dan ook direct op je vaarkaart met AIS of je die schepen ook ziet varen en/of in je hoofd alvast een plaatje maakt waar de schepen zich bevinden.

Niet pas gaan kijken als je vlak voor grote kruising zit en je je gaat melden en dan pas moet gaan horen hoe of wat.

Als je vooraf al nodige hebt mee geluisterd weet je mogelijk al dat een schip een bepaalde kant uit gaat.

Soms kan namelijk het nog al snel gaan die berichten van een verkeerspost of door geruis van wind bij zeiljacht een bericht niet helemaal genomen worden.

Ook heb je dan vooraf al enkele plannetjes gemaakt en is dan op de kruising het al sneller te melden je plan.

Het kan voorkomen een hoop extra vragen en marifoon verkeer.

Hoewel bij twijfel, VRAAG het opnieuw.

Soms hoor je bv al dat je als schip genoemd wordt en jij t nog niet nodig vond je te melden.

“Uit DortseKil komt de Johana op 800m en die gaat door naar de Bruggen, daar achter op 1200m klein schip nog niet gehoord”.

Als je dan direct inhaakt, Dat achter de Johana, is de Fram, met sleep en die gaat door in afvaart Oude Maas. “Weten ook andere schepen al vroeg wat je gaat doen en kunnen dan ook al vroegtijdig een plan maken. Bv dan geef ik een klapje er bij, ben ik weg.

Of verzoek van sneller varende schip achter je, als je alvast midden opzoekt duik ik binnen door ik moet naar de bruggen.

Een goede oefening is ook om tijdens de vaart bv jonge stuurlieders te vragen wat er nu gezegd is op die marifoon en of zij nu weten wat er waar gebeurt en of zij dat op de kaart kunnen aan wijzen.
Was bv dat gebrabbel op de radio voor eigen schip bedoeld.

Meestal staan er meerdere scouts in de stuurhut leuk mee te kijken.
Vraag het hen eens mee te luisteren en laat maar proberen dat geleuter op die radio uit te leggen op de kaart wat die schepen gaan doen.

Daarmee leren ze ook al vroeg jullie wat bekende vaarroutes hoe en wat.
Bij ons in de regio is dat bv de veel gebruikte “ik ga door naar de bruggen”
Ik zit dwars van Nobel, ik ben bestemd voor t kanaal en dergelijke termologie.

Maurice Hamm
TeamWachtschepen april2024