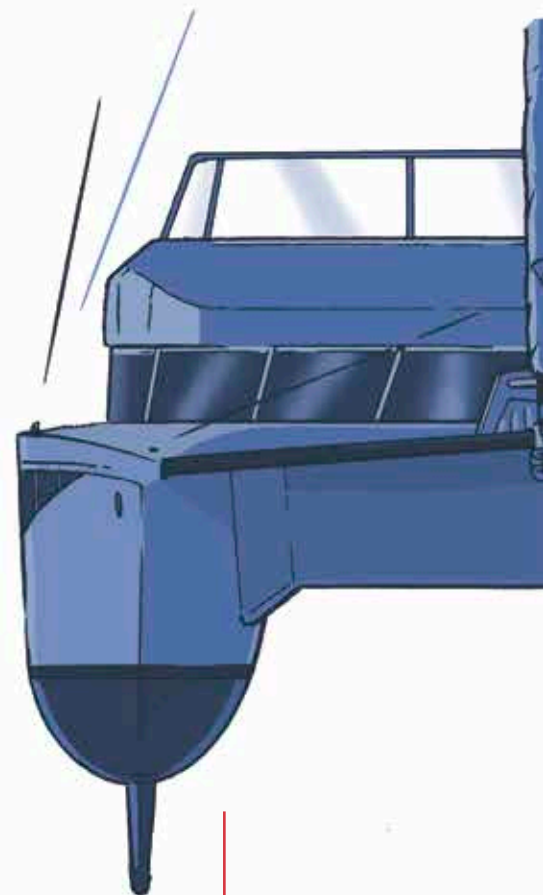
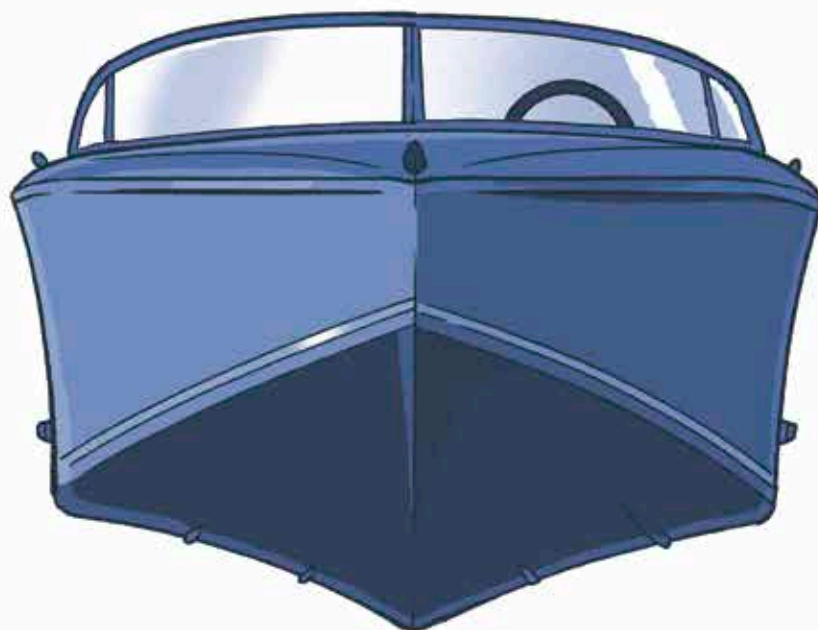


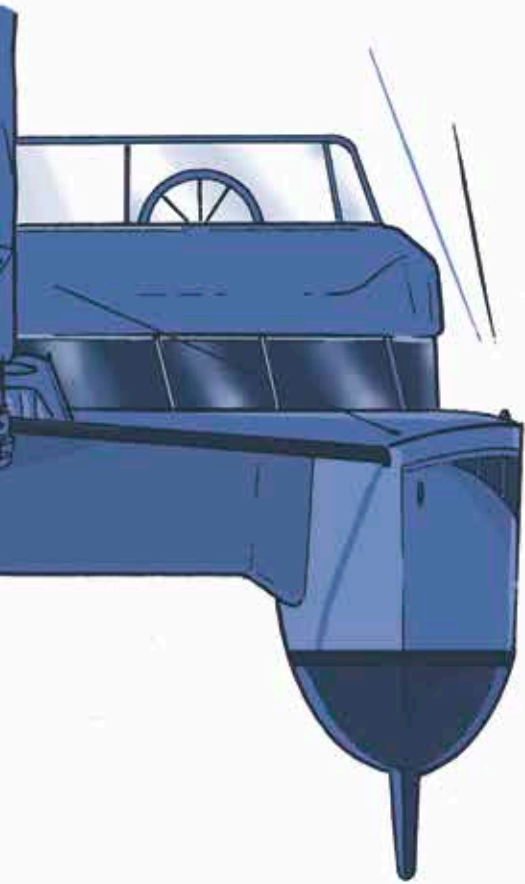
KNIKSPANT
ROMP



CATAMARAN

SCHERPE
V-ROMP

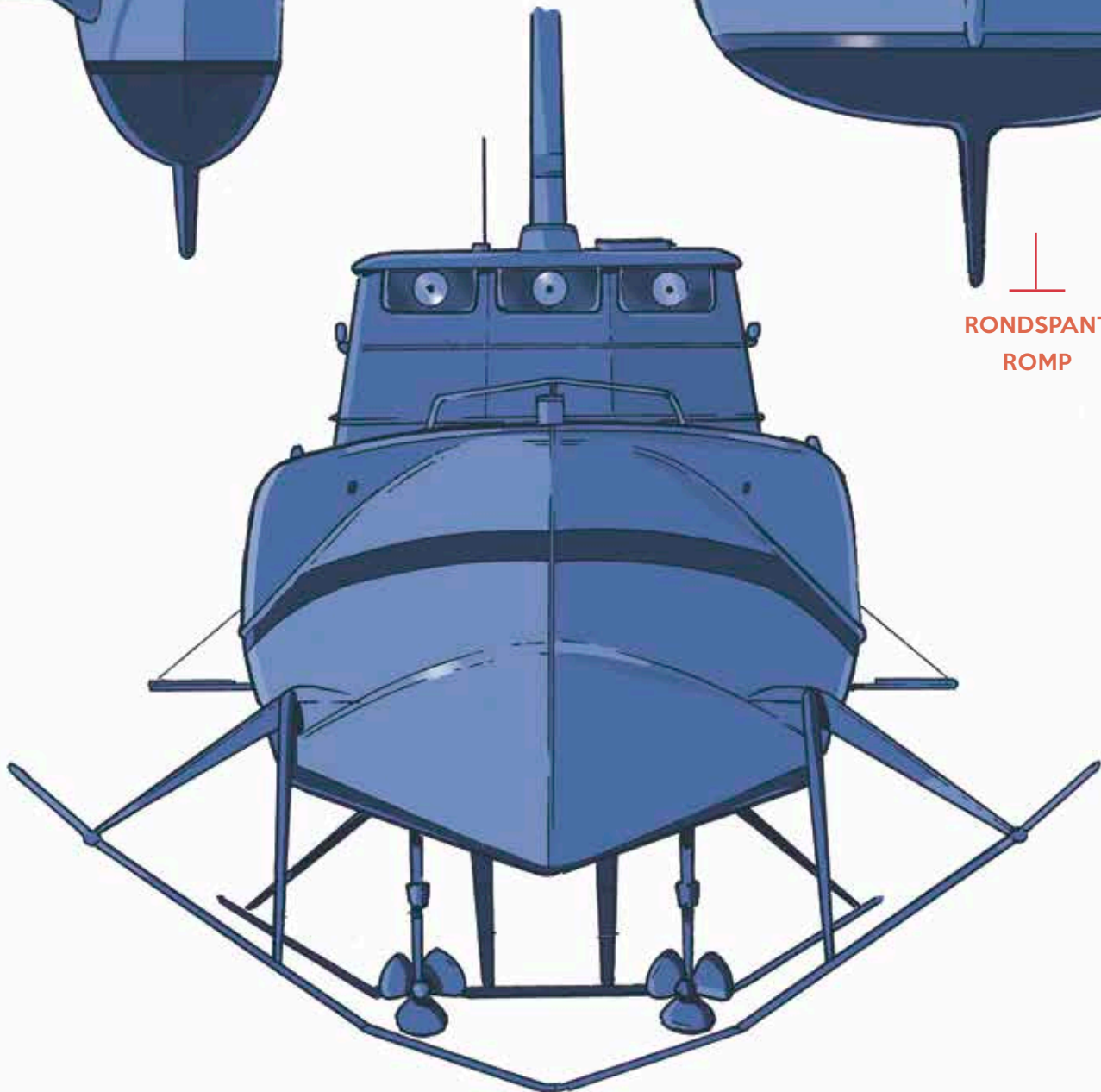


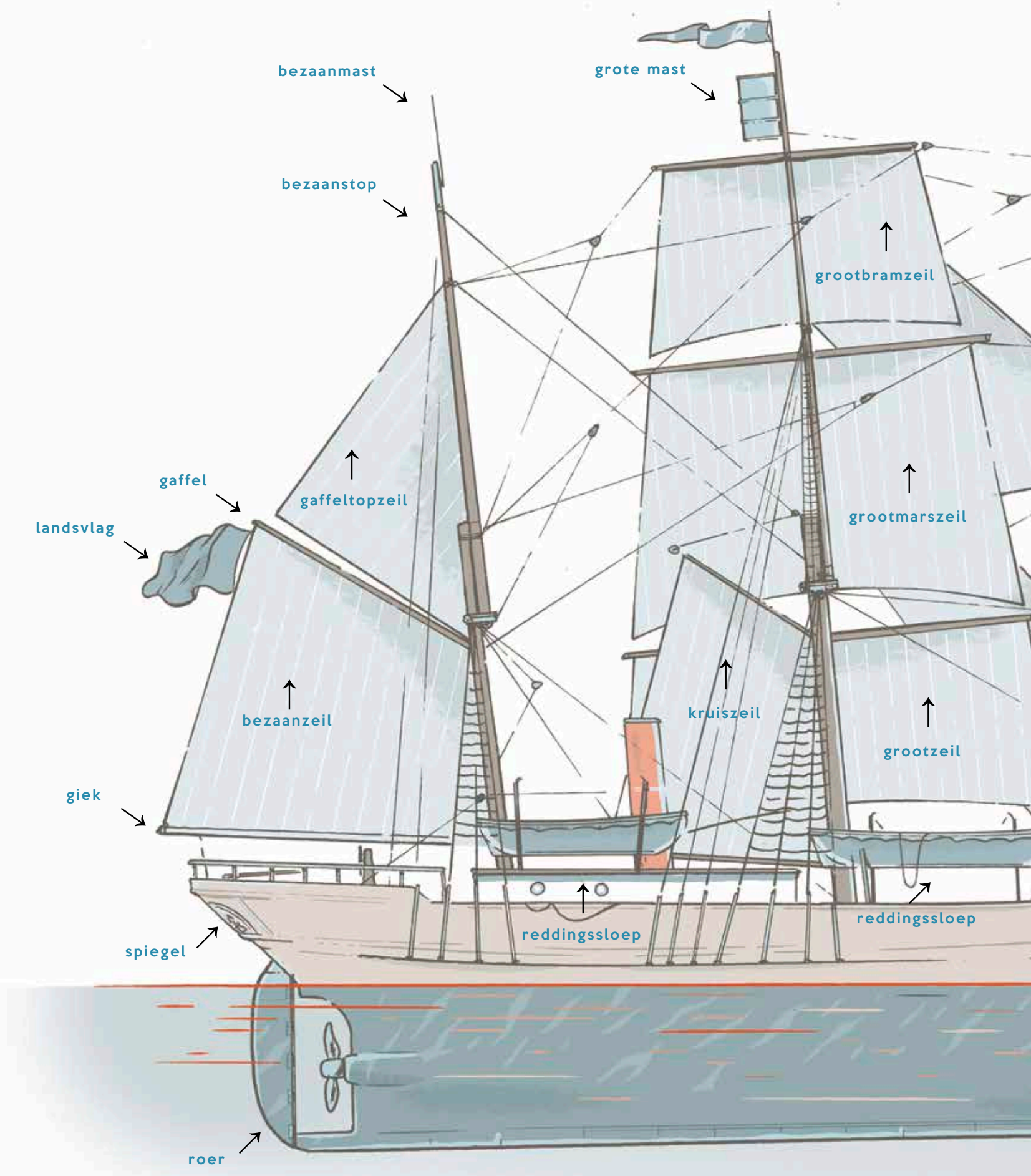


HYDROFOIL



RONDSPANT
ROMP





bezaanmast

grote mast

bezaanstop

grootbramzeil

gaffel

gaffeltopzeil

grootmarszeil

landsvlag

bezaanzeil

kruiszeil

grootzeil

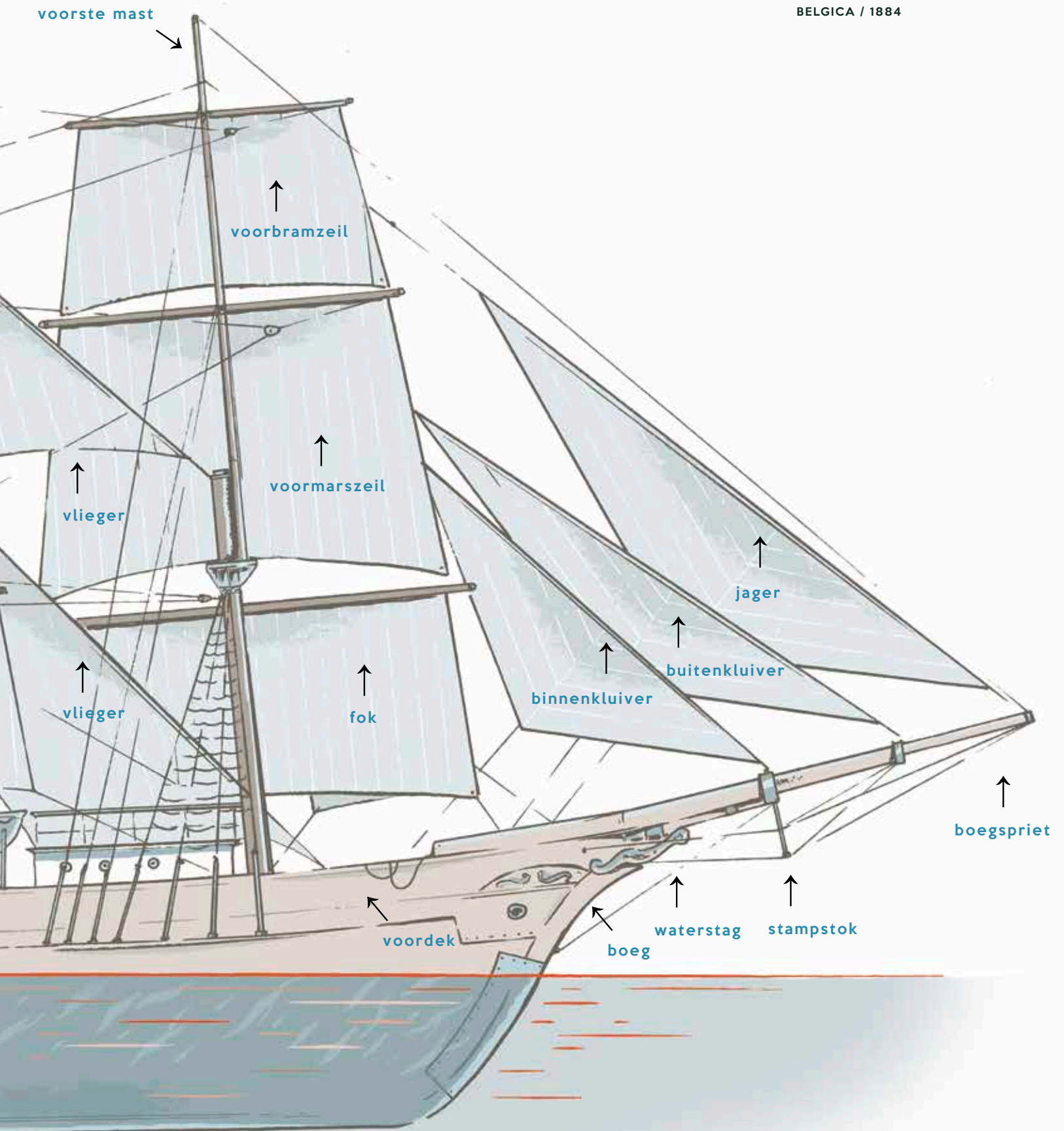
giek

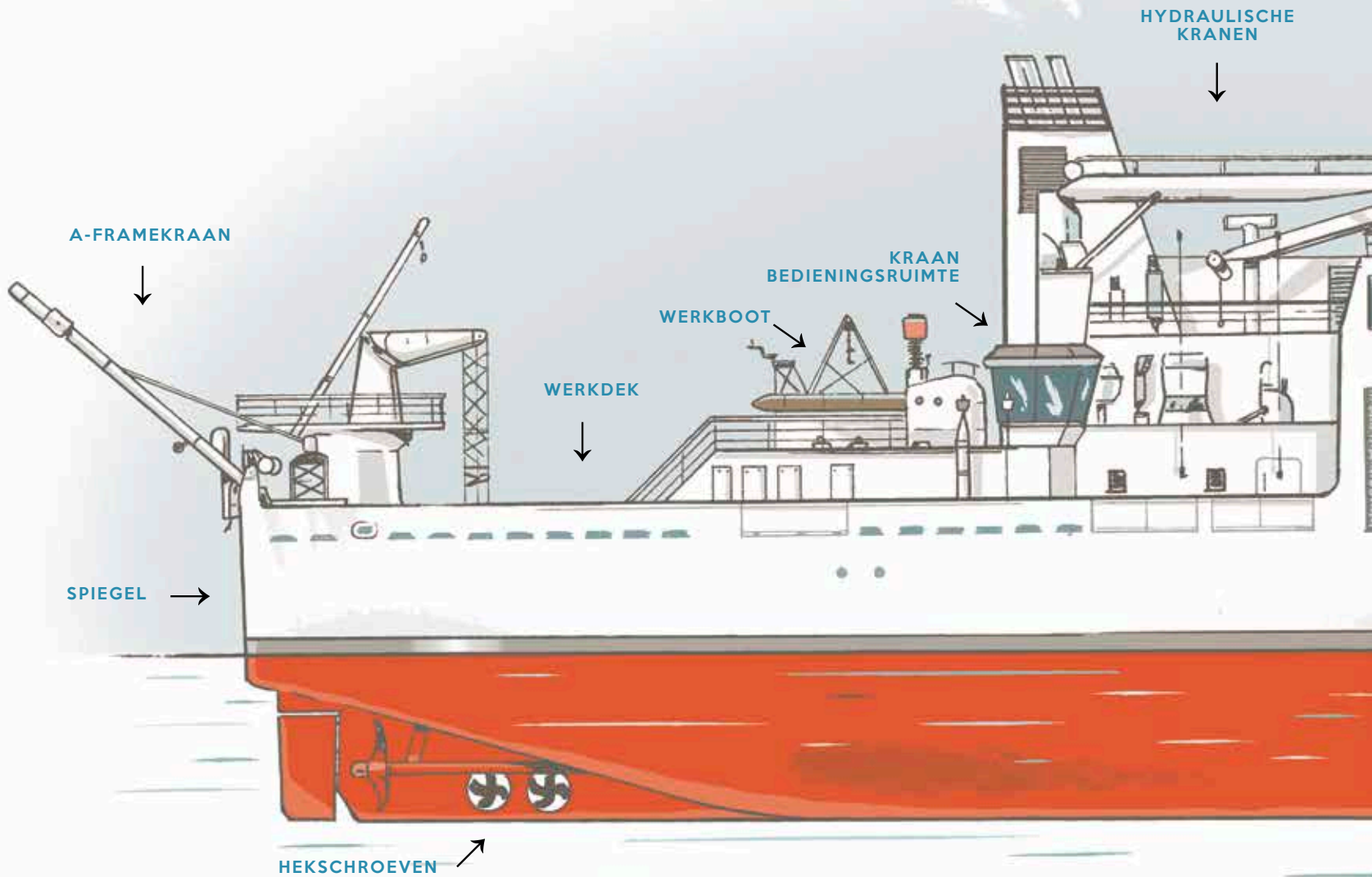
reddingsloep

reddingsloep

spiegel

roer

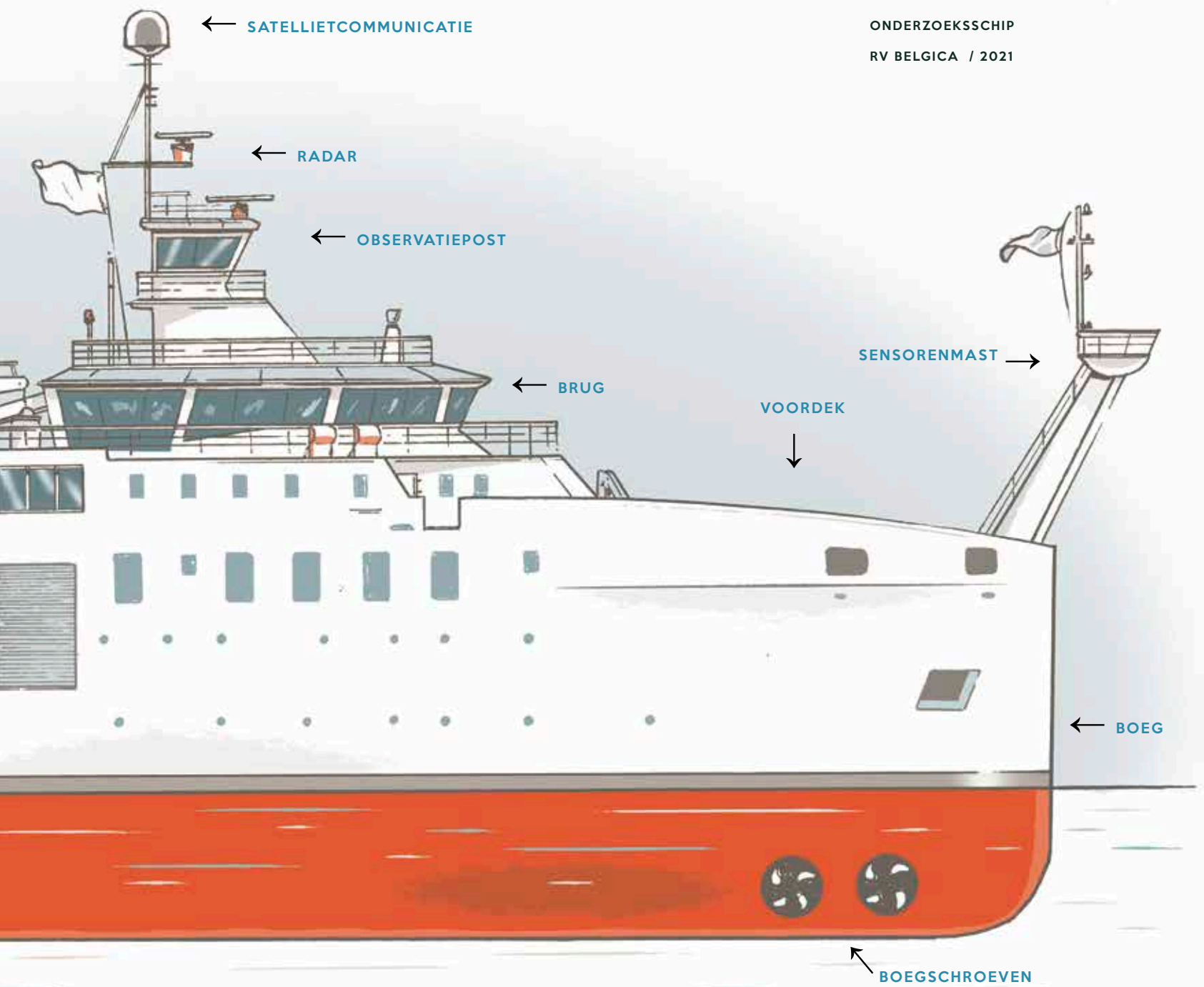




DE RV BELGICA

Ze zaten vast. Op 3 maart 1898 raakte de Belgica, die je ziet op de vorige pagina, bekneld in het ijs. De matrozen werden noodgedwongen de eersten die overwinterden op de onherbergzame Zuidpool. Ze aten zeehonden en pinguïns om te overleven. Pas na elf maanden kwam het schip eindelijk los en kon het terug naar de bewoonde wereld varen. Toch inspireerde de Belgica heel wat avonturiers.

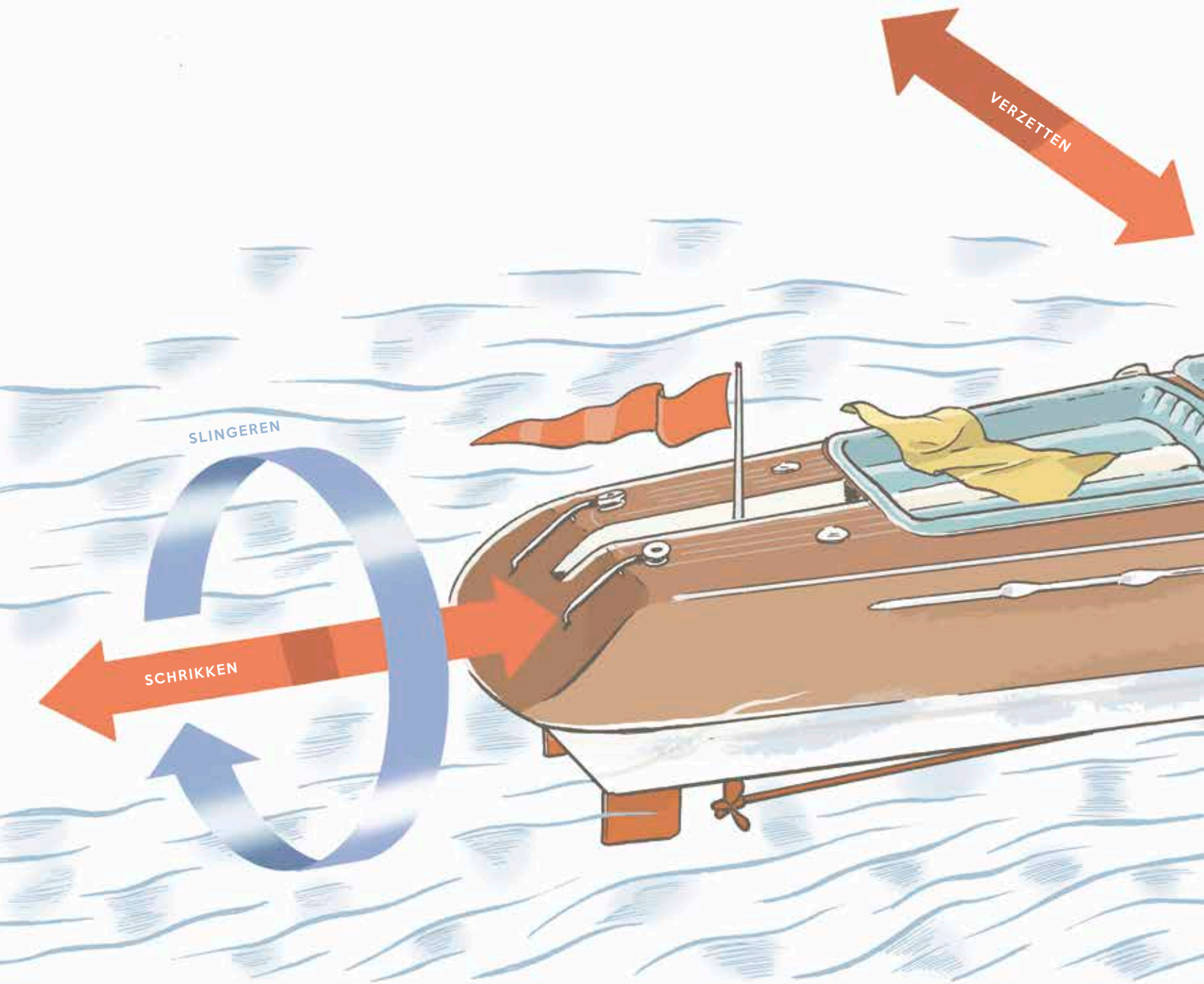
Tussen 1897 en 1922 gingen er nog zestien stoutmoedige expedities heen om Antarctica verder in kaart te brengen. Ook modernere ontdekkingsreizigers varen onder dezelfde naam. In 1984 werd een nieuwe 'Belgica' te water gelaten. Het onderzoeksschip (Research Vessel) van 51 meter lang heeft een motor van ongeveer 1500 paardenkracht en vijf onderzoekslabo's voor wetenschappers van verschillende



Belgische universiteiten. Gezien de ouderdom van het schip werd er een nieuwe 'Belgica' gebouwd, die in juni 2021 werd geleverd in de haven van Zeebrugge.

Het schip is nog groter, wel 71 meter lang, en 17 meter breed. Het is stabiel, stiller, en herbergt tot 28 onderzoekers en 12 bemanningsleden. Het kan 300 dagen per jaar uitvaren, steeds tot 30 dagen lang, zonder aan te meren.

Aan boord zijn er koelcellen, hijskranen, zelfrijdende voertuigen, en drones. Er is heel wat wetenschappelijk materiaal beschikbaar in acht laboratoria. Er kunnen zelfs stalen en gegevens verzameld worden tot op een diepte van 5000 meter. De Stad Gent wordt 'peter' van de nieuwe Belgica en het nieuwe schip zal wetenschappers dertig jaar lang helpen met hun onderzoek.

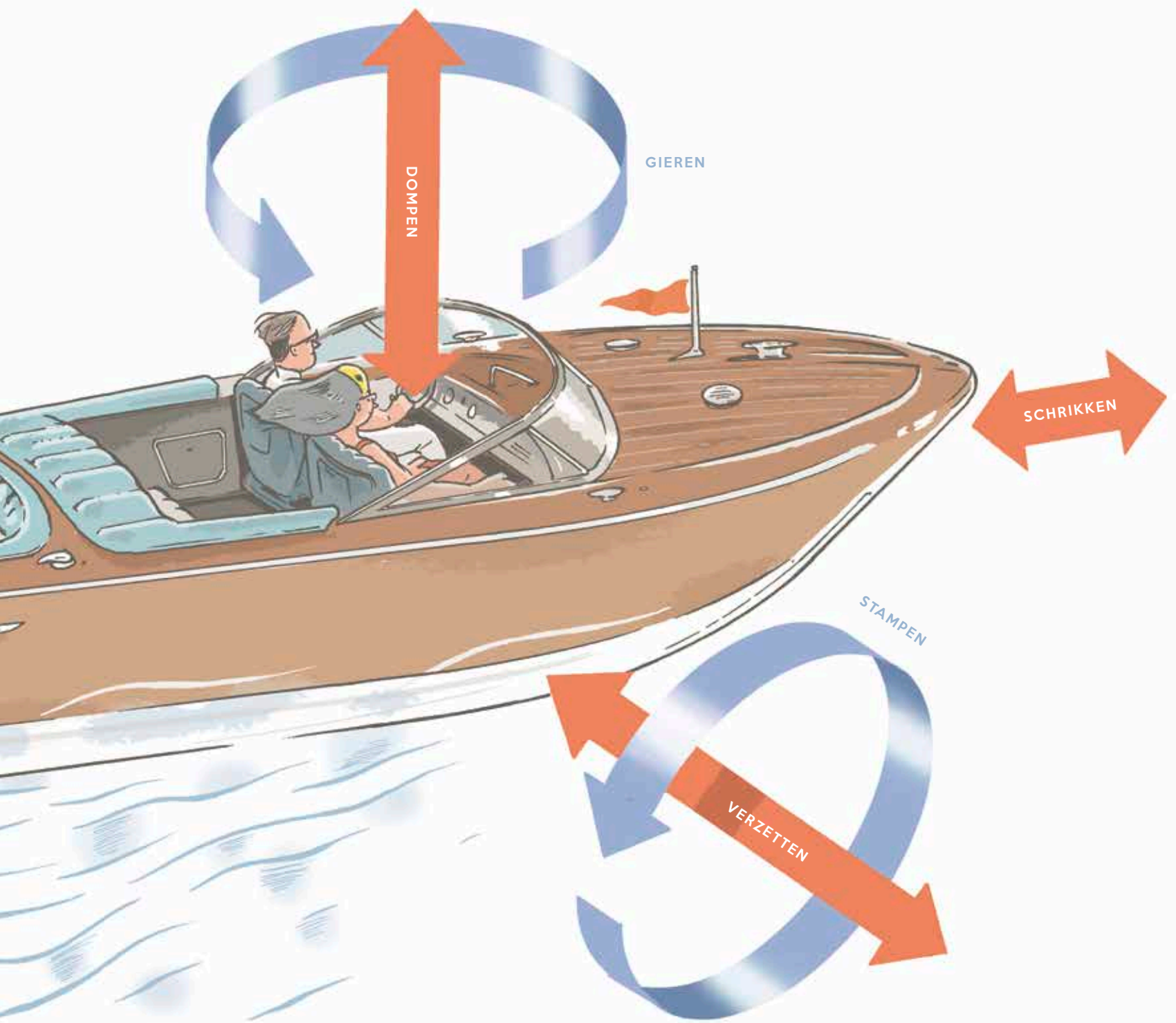


DE SCHEEPSBEWEGINGEN

Of het nu gaat om een vlot, of een vrachtschip van honderdduizend ton, elk schip maakt ruwweg gesproken zes bewegingen. We trekken een aantal denkbeeldige lijnen door het schip. De eerste lijn loopt van achter naar voren, en ligt in de vaarrichting van het schip. De eerste beweging heet 'schrikken'. Dat is simpelweg voor- of achteruit varen. Als een schip of boot om onze denkbeeldige lijn beweegt,

hebben we het over 'slingeren'. Een schip dat kapseist, maakt een te grote slingerbeweging.

De tweede lijn loopt van stuurboord, de rechterzijde, naar bakboord, de linkerzijde. Die lijn loopt dus loodrecht op de vaarrichting. Als een boot naar stuurboord of bakboord beweegt langs deze as, noemt men dat 'verzetten'. Dat gebeurt bijvoorbeeld als de wind een schip opzij duwt.



Het schip kan ook draaien rond die denkbeeldige lijn, ook wel 'stampen' genoemd. Bij hoge golven schiet vooral het voorschip sterk omhoog en valt dan weer omlaag. Stampen veroorzaakt zeeziekte en omdat het effect groter is aan de voorkant van het schip, bevinden slaappleatsen zich vaak achterin. De laatste denkbeeldige lijn tekenen we van boven, in de lucht, naar onder, recht het water in. Een vaartuig kan

omhoog en omlaag bewegen langs deze lijn, denk maar aan een dobberend bootje. Dat heet 'dompen', soms ook wel 'deinen'. En als een schip draait rond die as, noemen we dat 'gieren'. Als de kapitein het anker uitwerpt, kan het schip ook rond het anker gieren, bijvoorbeeld weggeduwd door de wind of stroming. Om dat te voorkomen, wordt er soms een tweede anker gebruikt.



DE REIS VAN DONALD CROWHURST

Donald Crowhurst nam in 1968 samen met acht andere zeilers deel aan de ambitieuze Golden Globe Race, de eerste solozeilrace rond de wereld. De boot van Crowhurst, de Teignmouth Electron, was een op maat gebouwde catamaran. Toch ging het Crowhurst niet voor de wind. Hij was onvoorbereid en onervaren. Als laatste deelnemer vertrok hij op de laatst toegestane dag, maar bij die valse

start maakte zijn boot water. Het schip voer te traag en de bouten kwamen los. Toch gaf Crowhurst niet op. Hij besloot om te doen alsof hij rond de wereld voer, door twee logboeken bij te houden, één echt, en één met zijn ingebeelde posities in de race. Toen de andere deelnemers al richting Engeland voeren, besloot hij als laatste terug te keren. Als hij won, zou hij vast door de mand vallen.



Radiostilte volgde. Toen Crowhurst vernam dat andere zeilers door tegenslagen hadden moeten opgeven, en dat één zeiler gewoon een tweede rondje rond de wereld deed, sloeg de angst hem om het hart. Bij zijn aankomst als winnaar zouden zijn logboeken zeker gecontroleerd worden. Hij zeilde nog een stuk naar het noorden, maar werd verward en geestesziek. Hij dobberde rond in de Sargassozee en

schreef incoherente teksten, gebaseerd op visioenen. Op 10 juli 1969 werd de Teignmouth Electron opgemerkt. Crowhurst was verdwenen. De beschadigde boot werd achtergelaten op het eiland Cayman Brac waar ze vandaag nog ligt te verkommeren. De Britse zeiler Robin Knox-Johnstone voltooide als enige de zeilwedstrijd en schonk als eerbetoon het prijzengeld aan de familie van Crowhurst.