

ALTIJD JE RICHTING KUNNEN BEPALEN

Als geboren en getogen Rotterdammer is Jeroen Tromp vaak aan de waterkant te vinden. Het scheepvaartverkeer boeit hem. Ook door het zeilen in de Lelievletten van Scouting raakt hij enthousiast; hij wordt maritiem officier en vaart vijf jaar. Naast zijn werk bij TOS (Transport & Offshore Services) meldt zijn visitekaartje nu al zo'n acht jaar een bijzonder vak: kompassteller.

"Kompasssteller is een echt doe-vak", zegt Jeroen. "Er zijn stapels boeken over geschreven, vol met wiskundige formules. Maar het is alleen in de praktijk te leren door kennisoverdracht van iemand die het vak al jaren beoefent. Dus *on-the-job*-training. Ik heb op zeker veertig tot vijftig schepen meegelopen voor ik zelfstandig aan de slag ging."

Beperkte regelgeving

Aan afwisseling in zijn werk heeft Jeroen geen gebrek. Hij komt aan boord van alle denkbare schepen: van een 23-voets zeiljacht tot een containerschip van meer dan 350 meter. Zijn werkgebied loopt van Oostende tot Den Helder, maar op verzoek van reders, bergers en baggeraars vliegt hij ook naar afgelegen oorden waar lokaal geen vakman is te vinden om het kompas opnieuw in te slingeren en de bijbehorende stuurtafel (deviatietabel) te vernieuwen. Over het moment waarop dit nodig is, zegt Jeroen: "De internationale regelgeving is beperkt. In SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea) staat bijvoorbeeld al geen tijdspanne voor periodieke controle. De vlag waaronder een schip vaart, is daarom bepalend. In de praktijk wordt een kompas meestal eenmaal per jaar of

elke twee jaar bekeken. Na een dokbeurt wordt een magnetisch kompas altijd opnieuw gecompenseerd. Ook kan een surveyor aangeven dat dit moet gebeuren."

Hulpmiddelen

Jeroen bekijkt eerst de algemene conditie van een kompas. "Je komt verschillende behuizingen tegen en door zoutaanslag kunnen ze muurvast zitten. Ik kijk of er geen luchtbellen zijn en of de roos draait." Om de deviatie van het kompas te bepalen en te compenseren moet een schip volledig kunnen draaien en moet de kompassteller over voldoende referentiepunten beschikken. "Ik geef de voorkeur aan zichtpeilingen. Voor alle geschikte plekken binnen mijn werkgebied heb ik zeekaarten waarop de zichtlijnen zijn ingetekend en in een handheld gps zitten de geografische posities van de bakens en de torens waarop ik peil. Wanneer een gyrokompas aanwezig is waarvan de afwijking bekend is, worden de peilingen ook hiermee vergeleken." Het magnetische kompas is nog altijd heel belangrijk, meent Jeroen: "Een kompas is aan boord het enige apparaat zonder stekker. Het werkt altijd. En wanneer alles uitvalt, kun je in elk geval altijd nog je richting bepalen."

10 TIPS VAN JEROEN TROMP

- 1 Bepaal voordat u een kompas aanschaf het gebruik dat u voor ogen heeft en waar u het kompas wilt plaatsen.
- 2 Wanneer u vóór aanschaf de (montage)handleiding downloadt, kunt u controleren of een bepaald kompas past bij uw wensen. De plaats aan boord stelt namelijk eisen aan de constructie van het kompas.
- 3 Controleer of het kompas (extra) compensatiemogelijkheden heeft: kan het worden geopend en bijgevuld?
- 4 Bij montage is het belangrijk dat de hartlijn van het kompas – de zeilstreep –

altijd parallel aan de hartlijn van het jacht wordt geplaatst.

- 5 Voorkom zoveel mogelijk de magnetische invloed van apparatuur en andere uitrusting. In de handleiding staat aangegeven wat een veilige afstand is.
- 6 Grote boosdoeners zijn luidsprekers, magneetjes in de ophangclips van (marifoon-)handsets, motoren van slingeruuten en ruitenwissers, servo's van richtantennes voor satellietcommunicatie of tv-ontvangst, rondslingerend gereedschap en apparatuur die op 220 volt wisselspanning draait.

7 Kijk bij een fluxgate kompas of deze een extra compensatiespoel heeft.

- 8 Controleer de werking van het kompas door er even een schroevendraaier bij te houden. Draait de roos soepel en komt deze weer terug in de beginstand, dan is het mechanisch in orde.
- 9 Draait de roos schokkerig, dan is waarschijnlijk de punt van de kompaspen versleten of gebroken.
- 10 Zoek bij een luchtbel in het kompas eerst naar de oorzaak. Wanneer er geen vloeistof weglekt, is de drijver waarschijnlijk defect.



2013

S
JR
ER
ER
ER
ST
JR
ER
ER
ER



S
D