

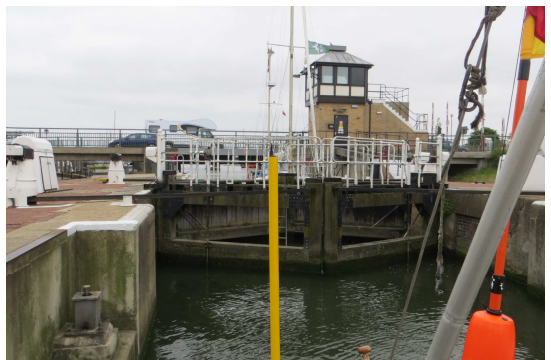
**Westerly
Club
Nederland**

***Magazine
April 2014***



jaargang 37 aflevering 1

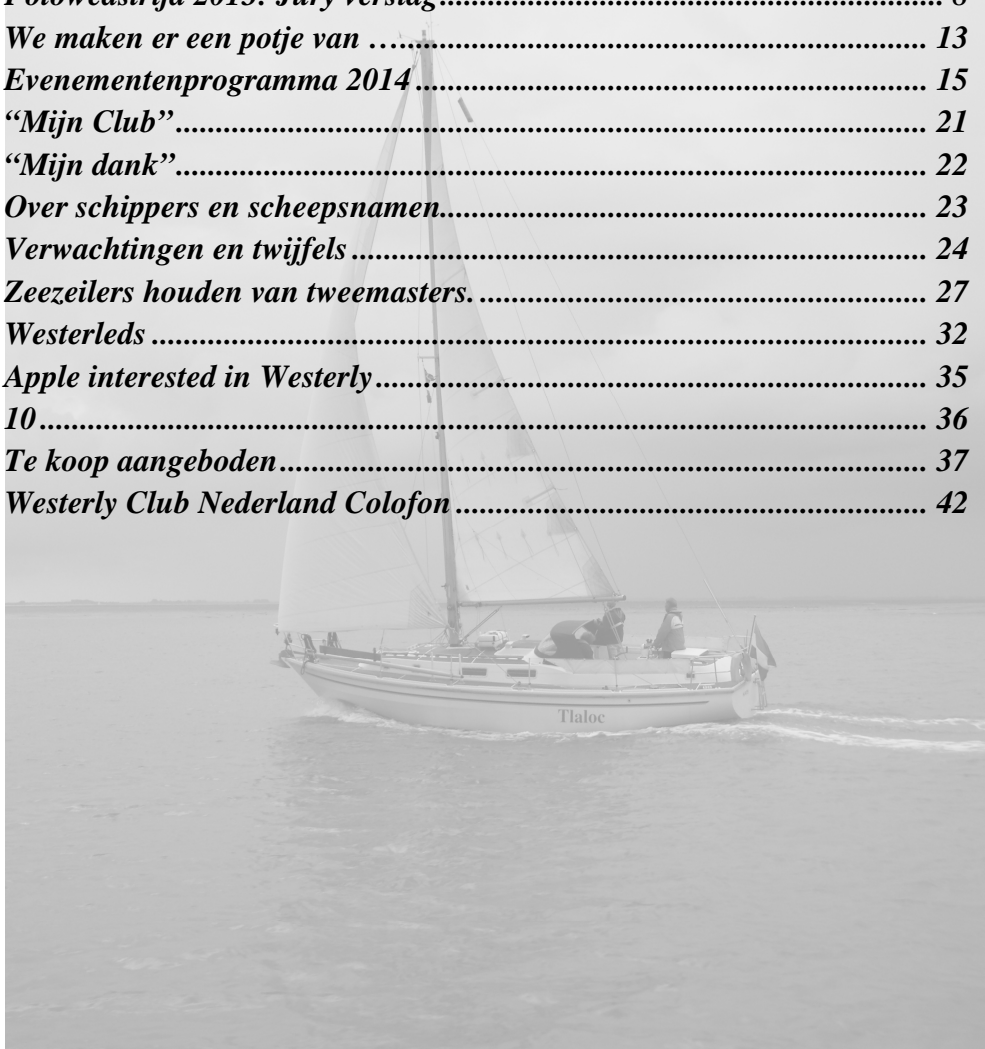
Westerly Club Nederland



Westerly Club Magazine

Inhoud

<i>Van de voorzitter</i>	4
<i>Van de redactie</i>	5
<i>WCN ALV 2014 (kort verslag)</i>	6
<i>Vanuit de Evenementencommissie</i>	7
<i>Fotowedstrijd 2013: Jury verslag</i>	8
<i>We maken er een potje van</i>	13
<i>Evenementenprogramma 2014</i>	15
<i>“Mijn Club”</i>	21
<i>“Mijn dank”</i>	22
<i>Over schippers en scheepsnamen</i>	23
<i>Verwachtingen en twijfels</i>	24
<i>Zeezeilers houden van tweemasters</i>	27
<i>Westerleds</i>	32
<i>Apple interested in Westerly</i>	35
<i>10</i>	36
<i>Te koop aangeboden</i>	37
<i>Westerly Club Nederland Colofon</i>	42





Van de voorzitter

Beste WCN-leden,

Normaal gesproken praat ik u nu bij over de harde winter, die achter de rug is. Dit keer dacht ik: had ik het geweten, dan was onze boot in het water gebleven! Weliswaar zijn we nu volop bezig met vaarklaar maken, maar dat had –met zo'n uitiem zachte winter- ook volgend jaar gekund.

Ik heb er wel weer zin in. Dat heb ik gauw als de zon een paar keer schijnt.

Bovendien is het seizoen gestart. De ALV is geweest, de data voor de activiteiten zijn bevestigd, en behoudens een paar details (weersafhankelijk?) weten we waar we heen gaan.

Het gaat echter allemaal niet vanzelf. Er wordt een wissel getrokken op de Evenementencommissie, die –getuige hun bede op pagina 5- om ondersteuning vraagt. Uit ervaring weet ik, dat u niet het hele jaar aan het organiseren bent. De brainstorm is misschien wel het belangrijkste. Heeft u ideeën, meldt u zich dan: de leden zijn er blij mee.

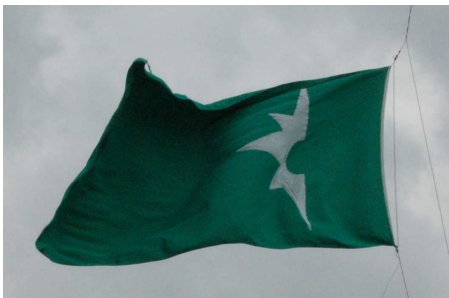
Overigens kan ik benadrukken, dat als u een idee heeft om een enkelvoudige activiteit te organiseren, zonder meteen verzvolgen te willen worden door toetreding tot de EC, dat ook van harte wordt toegejuicht. We noemden dat eerder een “leden-initiatief”. U bent meer dan welkom, laat van u horen!

In datzelfde licht gezien vraag ik ook uw aandacht voor het bestuurlijke. Ik denk dan aan een uitbreiding, hetgeen op termijn dan weer een inkrimping tot gevolg zou kunnen hebben.

Mocht u het gevoel hebben op bestuurlijk niveau betrokken te willen zijn bij het reilen en zeilen van de WCN, ook dan bent u van harte welkom. Meldt het ons!

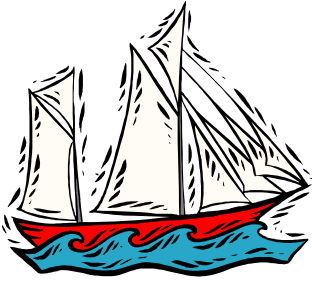
Komend weekend ga ik weer naar onze boot. Zoveel te doen en zo weinig tijd!

Ik hoop u op het water te treffen.



Een prettige zomer toegewenst.

Tjerk Tjeerde
voorzitter



Van de redactie

Z éér gewaardeerde lezer,

Ik heb de plannen van de Evenementen Commissie stiekem al even gelezen, en ik kijk nu al uit naar het volgende uitgave.

Nu is plannen maken één ding, uitvoeren is nog iets anders. En dat maakt het nu juist de moeite waard om de gebeurtenissen voor de historie te bewaren. Want alle tochten zijn anders.

En u, lezer, kunt niet zeggen dat ik te laat gewaarschuwd heb: leg uw potlood en papier alvast gereed, vlak naast uw camera! Mijn adres is tjeerde@hetnet.nl en de mailbox heeft voldoende ruimte voor al uw verhalen. Ook voor de foto's!

Overigens, niet alleen Club-bezigheden moeten verhaald worden, ook herkenbare eigen gebeurtenisjes met uw Westerly mogen getoetst worden door onze leden.

Om in de sfeer te komen duikt u verderop alvast in de gezelligheid van de ALV met vaartocht. En omdat er nogal wat kits-getuigde Westerly's rondvaren, een stuk om aan boord van uw 2-master over na te denken terwijl u op het water bent.

Herlezen van die tekst op een late zomer-avond kan; zeker als u ook de wetenswaardigheden over verlichting hebt weten te ontcijferen.

Dat doet me denken aan uw fotocamera: "diner aan boord", heeft u dat al gelezen!? We eten uiteindelijk dagelijks, dus daar moet een beeldverslag van te maken zijn. Stuur uw foto's naar onze webmaster, aan het adres gerard.versluis@hotmail.nl. Aan het eind van het jaar kiest de jury de winnaar uit de inzendingen. Doen!



Veel succes met schrijven en knippen. ik zie de resultaten graag tegemoet.

Tjerk Tjeerde

015-2614075

tjeerde@hetnet.nl

WCN ALV 2014 (kort verslag)

Het is, zoals in de uitnodiging staat, oude bekenden weerzien of nieuwe bekenden maken.

Dit geldt in ieder geval voor ons. Vorig jaar waren wij voor het eerst aanwezig en het voelde toen als een warme douche. Wij zijn eerst lid geweest van een andere botenclub en daar was het een kiekjes gebeuren, waardoor wij ons niet in het plaatje geplaatst zagen.

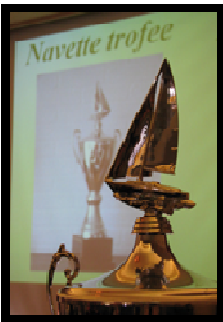


Rond 10.00 uur druppelden de leden binnen, de koffie en thee stonden klaar en het weerzien kon beginnen. Er werden handen geschud, wangen gekust en hartelijke klappen op schouders uitgedeeld. Iedereen genoot van een kopje koffie of een kopje thee en ondervijl werden allerlei nieuwtjes (misschien ook wel sterke verhalen) gewisseld. Ook nieuwe leden werden hartelijk onthaald, en zo hoort het ook.

Iets later dan gepland opent Tjerk de vergadering en heet iedereen welkom. Speciaal de drie leden van het eerste uur.

Vervolgens gaan we door alle punten op de agenda, hetgeen hier en daar voor grote hilariteit zorgt. Bijvoorbeeld bij de komende evenementen.

2012 ligt al geruime tijd achter ons, maar ja, als je oude gegevens gebruikt om de voorbereidingen "onder tijdsdruk" te maken, kan dat wel eens mis gaan. Gelukkig staat er wel een juiste datum achter de evenementen.



De Navette Trofee wordt uitgereikt aan Cees Beije voor zijn grote inzet binnen de evenementencommissie, vooral het plannen van "zwaar weer" zeiltochten. Hij weet de perfecte data te kiezen. Hij is heel blij verrast dat hij de trofee mag ontvangen.

De fotowedstrijd had als onderwerp "Crew in action". Dit leverde heel veel foto's op, van een breiend iemand in de kuip tot een gasmasker, gedragen door een lid in de kajuit. Het commentaar bij een selectie van de opgestuurde foto leverde het nodige gelach op. Heel goed verwoord. Uiteindelijk wordt de winnaar bekend gemaakt. De prijs wordt gewonnen door Dirk Lefarth met de foto "de stuurvrouw en de navigator".

Na de sluiting van de vergadering geeft Tjerk het woord aan Cees Beije. Hij laat ons, door middel van een PPT-presentatie, meegenieten van de evenementen 2013 die door de commissie waren georganiseerd. Dit doet ons realiseren, dat wij de boot toch wel ver weg hebben liggen: 2 dagen motoren voordat wij in groot water zijn. Als laatste geeft Willem Doelman een PPT-presentatie van de Zomertocht 2013 naar Isle of Wight.

De presentatie was duidelijk en met plaatjes van de route, zodat goed duidelijk was te zien hoe de zeilreis was gevaren. Ondanks wat verwaaidagen hebben de deelnemers toch genoten van de tocht.



Klokslag 13.00 uur gaan we dan aan boord van “De Jonckheer van Jutphaas”, waar de lunch al klaar staat. Zo te zien is iedereen wel aan eten toe en wordt er gretig genomen van al de lekkere broodjes, pittige



mosterdsoep en fruit. Onderwijl worden de trossen los gegooid en beginnen we aan de 3-sluizentocht. Mede door het schitterende weer wordt er genoten van de tocht.

Om precies 15.30 uur, zoals gepland, leggen we weer aan bij “De Lantaern” in Nieuwegein, waar de vergadering gehouden was. Na veel afscheid nemen gaat dan iedereen weer zijn eigen weg.



Annelies Snel

Vanuit de Evenementencommissie

Ieder jaar presenteert de Evenementencommissie haar programma voor het nieuwe seizoen. Ook dit jaar kunt u weer deelnemen aan een waaier van activiteiten, zowel nat als droog, door de Evenementencommissie met plezier samengesteld. De commissie telt momenteel 7 leden, waarvan 4 uit Noord en 3 uit Zuid, aangevuld met een lid van het bestuur als verbindingschakel. In deze samenstelling komt in de loop van dit jaar verandering doordat Cees Beijer heeft aangekondigd zijn deelname in de commissie na 7 jaar te beëindigen.

In zijn kielzog zal ook Wini Goedegeburen haar activiteiten binnen de EC beëindigen.

Zelf ben ik ook al 7 jaar lid van de Evenementencommissie, wat bij mij de kriebel doet ontstaan om in 2015 zijn voorbeeld te volgen.

Wij zoeken dus nieuwe commissieleden in Zuid. Meld je aan! Mochten er vragen zijn over de werkdruk, die deelname in de commissie met zich meebrengt, dan zijn die kort te beantwoorden.

Wij komen in najaar en winter een paar keer bijeen om het programma samen te stellen. Ieder neemt uit dat programma zo mogelijk een taak in het organiseren van een activiteit en treedt dan ook op als aanmeldpunt voor die activiteit.

Voor hen die graag zouden deelnemen, maar het nog niet zeker weten is het mogelijk om bv een najaar/winterseizoen als “stage” mee te maken en daarna pas te beslissen.

Bel of mail me als je meer informatie wilt of als je je wilt aanmelden als lid voor de Evenementencommissie.

Emiel Pyckevet

e-mail: pyckevet@hccnet.nl

06-51299312

Fotowedstrijd 2013: Jury verslag



14^e met 6 punten.

Sjaal voor de schipper

Echt een *crew-actie* kunnen we deze foto niet noemen, het lijkt ook een soort bodywarmer te worden. Had de schipper nu het andere eind om de nek gehad met ijspegels aan de neus had het natuurlijk meer punten kunnen hebben.

13^e met 6,2 punten

Hulp is nabij.

Hier was nogal verschil van opvatting tussen de juryleden onderling. De juryvoorzitter beziet de zelfvoldane grijns van de bakboordganger als "dat heb ik 'm eens mooi gezegd, de blaren voor hem!" Als je kijkt naar de snuit van de tweede schipper zie je zo iets van "onsportieve rotzak." Misschien wel omdat schipper één vond dat-ie maar de waterwegenwachter moest bellen.



12^e met 6,5 punten

Service van het Bestuur

Dit lijkt veel op het soort verschijningen dat je krijgt na zeer lang en vloeibaar palaveren: een moderne Neptunus, vanachter een reuzenspinneweb de drietand dreigend op bepaalde edeler delen gericht. Als dit soort nachtmerrie-achtige verschijningen vallen onder service aan de leden, denk ik, dat dit jurylid een andere club opzoekt.



Mocht dit inderdaad de echte Neptunus zijn, die het water van de zee kan bedwingen en zo altijd een goede stroom en wind voor de Westerly's creëren, dan was hij natuurlijk terecht ook voorzitter. Het enige wat deze Neptunus echter kan bedwingen, is het zeewater in zijn emmertje bij het soppen.

Westerly Club Nederland



10^e met 6,6 punten

Haastige spoed.

Geeft een goed beeld van een crew in actie voor het rechthouden van het schip. Fraai beeld. Ze varen, gezien de compositie, wel tegen het water op, wat nadelig is voor de uitstraling van de foto. Het effect van het over één oor liggen verdwijnt volkomen door de niet horizontale einder. Nu vlucht de hele foto bij je vandaan. Jammer.

10^e met 6.6 punten (gedeeld)

Lopend windje

Fraaie foto van een schip. Goed onder zeil, met een lekker windje zo te zien. Eenmaal gezet, natuurlijk weinig actie meer, behalve koekeloeren. Mooie koers van een mooie Westerly. Wel veel veiligheid achterop.



8^e met 6.7 punten

Hij doet ut.

Die tekst is twijfelachtig. Wat doet het? Draait de schroef? Loopt de motor, lekt het stuwdruklager, spuit er diesel uit het filterhuis of loopt de hele motorkamer vol water?

De duim van de monteur staat wel parmantig omhoog, zo van 'we hebben het gevonden', maar de houding van de kennelijke eigenaar is nogal neerslachtig. Goed werk als alles



het weer doet, maar jammer van de foto nà de actie en niet tijdens.

Westerly Club Nederland



8^e met 6,7 punten (gedeeld)

Work, always work

Hoeveel keer per jaar zou dit crewlid dit doen?

Zou het een emmer plas of kots zijn, tijdens een storm noodgedwongen in een emmer geloosd?

Of is dit gewoon zee- of afwaswater, waar niet zoveel bijzonders mee is.

Toch mooi, die waterpartij zo door het spatscherm.

6^e met 6,8 punten

God shave the Queen.

Niet erg originele pose, geen erg wilde actie. Jammer, dat de vlag niet volledig wappert. Geeft wel aan, waar de Westerly Club naar toe gaat (er van uit gaande dat het tijdens een evenement is gefotografeerd).



6^e met 6.8 punten (gedeeld)

Waar zijn we?

Nou, dat is duidelijk. In de kuip van de "BigWish2". In tegenstelling met de titel weten deze lui precies waar ze zijn. Of ze zouden moeten bedoelen te vragen, hoe ver ze zijn met aardappelen schillen, want dat is, zo te zien, wat aan de kuiptafel gebeurt. En de heren hebben er breeduit lol in,

dat is duidelijk. Ze zijn dus niet verdwaald. Gewoon verkeerde titel bij een leuke, ongedwongen prent. Fotografisch een bende, maar erg verfrissend.



4^e met 7,0 punten

Waar is hier de nooduitgang?

Waar is dat gasmasker voor? Schipper een flinke wind gelaten? Ogen half dicht, crewlid in bedwelmdede status?

In tegenstelling tot het vermoeden van het geachte medejurylid wordt het masker niet gedragen doordat de schipper voortijdig aan het ontbinden is, maar door de giftige oplosmiddelen, uit het nog openstaande blik (Kuston) hechtprimer, PU cleaner of DDD lak. Ga je van verweken.

4^e met 7,0 punten (gedeeld)

Gas erop

De voorzitter aan het werk gezet op een ander schip, weliswaar een zusterschip. Gezien de grijs op het gezicht heeft hij weer geen problemen met het weer. Maar weer of geen weer, aan de achterstag wappert de Westerly banner.



3^e met 7,3 punten

It's a hard, hard days' work.

Een foto waar je uren lang over kunt debatteren, wat het nou eigenlijk is. Gezien de pan, bekertjes en het plastic bakje in de handen van dit crewlid zal het wel gaan om een ordinaire afwas in een vreemde on-ergonomische houding. Misschien doet ze inderdaad alleen maar de afwas in een verfemmer.

Aan de houding zou je eerder zeggen *verrek, mijn badmuts? Hoe komt die nou in de emmer met motorfilters terecht?* Als je goed kijkt, zie je dat ze de mond al open doet om de schipper toe te roepen dat-ie als de donder naar de kuip moet komen en eens even vertellen.....



Westerly Club Nederland

2^e met 7,6 punten

Say cheese

Ongebruikelijke pose voor het maken van een plaatje. Vragen wij (jury) ons af, hoe mesjogge je wel moet zijn om de foto te maken, die jij wilt. Lijkt ons geen lolletje, de bootshaak, die in je zij ramt, en je zal best wel op iets liggen, wat helemaal niet zo volmaakt aanvoelt. Aan het gezicht van de roerganger ligt de lol kennelijk op het vlakbij langsij varend schip.



De jury barstte van nieuwsgierigheid naar die heel bijzondere foto's die op deze manier moesten worden gemaakt. Na lang aandringen en soubatten kreeg de jury de beschikking dan over de foto's, op deze prent gemaakt. Iemand moet tenslotte cheese gaan zeggen, de roerganger doet het al



Dit zijn dan de foto's, die uw jury dankzij veel bezwingingen hebben weten los te krijgen. Ze doen ook niet mee aan de wedstrijd. Vragen we ons af, wat er zo bijzonder aan is, dat je een dergelijke steun van het gangboord nodig hebt om je camera stil te houden? Tenzij de fotograaf nog wat nabibberde van de avond daarvoor?



1^e met 7,9 punten

De stuurvrouw en de navigator.

Wij zouden er liever van hebben gemaakt 'Watch at helm and Boatswain in Control'.

Schip ligt prachtig 15graden over één oor, de bootsman zit er heel ontspannen bij (vrouwelijk is hier ook mannelijk) en kijkt of het grootzeil nog een tandje strakker kan. De wacht te roer daarentegen is één bonk spanning, zo. Hij zit zo, dat-ie met één snelle kopomdraai beurtelings achter en voren kan



kijken. Je ziet dat gefronste voorhoofd, de stand van de oren, de alertheid spuit er van af. Met zo'n wacht te roer heb je geen enkele kijker of radar nodig.

Het contrast tussen de relaxte houding van de bootsman en de wacht kon niet groter zijn en beter verbeeld dan met deze prent.

Alle lof van een hierin éénsgezinde jury.

Val van Dam

We maken er een potje van

Uw jury kan zich voorstellen, dat U, lezer, denkt dat wij dat doen. Van dat beoordelen, bedoelen we dan. Omdat ons commentaar allesbehalve serieus overkomt. Vraag maar aan de mensen die er bij waren. Bij de presentatie op de laatste ALV dan. De juryvoorzitter moest omzichtig woorden kiezen om tussen de lachsalvo's door iets zinnigs te kunnen zeggen. Boze tongen beweren, dat dät hem nou net niet lukte.

Iets terug in dit fraaie "magazine" is een deel van de beoordeling in een wat serieuzere zetting te vinden.

Want serieus zijn we, strak doordrongen van het mandaat ons verstrekt. In eerste instantie wordt door de zéér klinische afdeling van de jury een genadeloze, klinische beoordeling gegeven, uitgedrukt in kille cijfers. Op compositie, op scherpte, op kleur, op voldoen aan de gestelde voorwaarden.



Westerly Club Nederland

Als de overige juryleden dit diepgrondig hebben bestudeerd, is het aan hen, de humor in de inzendingen te vinden. Want, vindt deze jury, zonder humor gaat het niet, er moet gewoon gelachen worden. Daarbij ontwikkelt zich een soms venijnig pittig brainstormen tussen de leden, totdat uiteindelijk de foto's zijn geklasseerd op kwaliteit en ingebouwde hoeveelheid humor. En de plaatjes, waarin we niets te lachen vinden? Die geven we gewoon de eerste prijs!

U kent de regels al:

- De plaatjes moeten als thema hebben “**diner aan boord.**”
- Ze moeten absoluut herkenbaar Westerly gerelateerd zijn.
- De foto's moeten in het seizoen 2014 zijn gemaakt.
- Twee mag, maar meer mag nou weer niet.
- Ondertiteling bij een foto is niet verplicht, maar wel erg leuk.
- De maker van het winnende “shot” mag een heel jaar naar de wisseltrofee kijken.
- De winnende foto zal het omslag van het Westerly Nederland magazine in full colour sieren.
- De naam van de winnaar zal voor eeuwig geroemd worden in de annalen van de club.
- Inzending sluit onherroepelijk en definitief op 24 december 23:59uur.
- Bij voorkeur digitaal in te leveren bij de Webmaster WCN, die ze meteen op de site plaatst.
- Juryleden zijn van deelname uitgesloten.
- Over de uitslag mag uitsluitend stilletjes worden gemopperd, het oordeel van de zeer objectieve jury is niet aanvechtbaar.

Wij maken er gewoon een potje van, voeg daarom bij je inzending het recept van je kookkunst ?! 't Kan de jury absoluut beïnvloeden.



Evenementenprogramma 2014

Hemelvaarttocht Noord 29 mei t/m 1 juni 2014

Donderdag 29 mei: Verzamelen in de Jachthaven van Medemblik. Borrelmiddag en bijpraten.

Vrijdag 30 mei: Palaver, daarna vertrek naar Makkum, Pot Luck op het grasveld

Zaterdag 31 mei: Palaver, wedstrijd wordt bekend gemaakt. Vertrek naar Urk, eindbestemming Gemeentehaven Urk. 's Avonds afsluiting met prijsuitreiking in restaurant Het Achterhuis op Urk om 20.00 uur.

Zondag 1 juni: Ieder zijns weegs op weg naar thuishaven.

Aanmelden en informatie per mail bij: Ben Prins (benprins54@gmail.com) tel. 030-2202575 of Sander Kaat (sckaat@zonnet.nl) tel. 06-22274293)

Hemelvaarttocht Zuid 29 mei t/m 1 juni 2014

Zoals zo vaak in ons landje moest ook in 2013 de route van de Hemelvaarttocht op het allerlaatste moment gewijzigd worden.

Daardoor kwam helaas het eerste en wellicht wel meest interessante deel namelijk de trip over de Westerschelde te vervallen.

Dit jaar willen we toch weer proberen om die trip te maken en hopen dat we dan wel de weergoden mee hebben.

In grote lijnen ziet het programma -afhankelijk van wind en weer- er dan als volgt uit (in 2 opties):

Optie 1: Tot en met windkracht 4 uit een redelijke richting

Donderdag 29 mei: Verzamelen in de betonhaven aan de Neeltje Jans stormvloedkering met 's avonds borrel en palaver

Vrijdag 30 mei: 's Morgens omstreeks 09:00 uur de Roompot sluis door en buitenom naar de jachthaven van Breskens. 's Avonds gezamenlijke maaltijd

Zaterdag 31 mei: 's Morgens om circa 09:00u. Vertrek Oostwaarts richting Terneuzen en via het Middengat naar Hansweert. Verzamelen in de voorhaven en als groep door het Kanaal door Zuid Beveland. Na het kanaal SB uit naar de jachthaven van Yerseke.

18:00u Borrel. 19.00u Pot luck op steiger (of aan boord)

Zondag 1 juni: Ieder zijns weegs op weg naar thuishaven.

Optie 2: Bij meer wind

Donderdag 29 mei: In de loop van de dag verzamelen in de haven van V.V.W. Schelde in Vlissingen, met 's avonds borrel en palaver.

Vrijdag 30 mei: 's Morgens om circa 09:00 uur passage sluis Vlissingen naar de Westerschelde. Oversteek naar Breskens. Oostwaarts richting Terneuzen. Via het Middengat naar Hansweert. Verzamelen in de voorhaven en als groep door het Kanaal door Zuid Beveland. Na het kanaal BB uit naar het haventje van Wemeldinge. 's Avonds gezamenlijke maaltijd

Westerly Club Nederland

Zaterdag 31 mei: 10:00u: wedstrijd "Rondje Galgeplaat". 16.00u: Finish en prijsuitreiking in Sint Annaland. 18:00u: Borrel. 19.00 uur: Pot luck op steiger (of aan boord)

Zondag 1juni: ieder zijns weegs op weg naar thuishaven

Aanmelden voor deze boeiende tocht bij:

Wini Goedegebure: e-mail: windekind1967@gmail.com of 06-11349101

Cees Beije: e-mail: cbeije@hetnet.nl of 06-24648277

Korte Engelandtocht 27 juni t/m 5 juli

Ook in 2014 zal er een Korte Engelandtocht georganiseerd worden, en wel van 27 juni tot en met 5 juli. Of en wanneer er daadwerkelijk vertrokken wordt, wordt afhankelijk van de weersomstandigheden vlak voor het vertrek besloten. Besluiten om sowieso overdag of 's nachts de oversteek te maken, is al een ervaring en sensatie op zich.

Wil je proeven aan het lange afstand zeilen en een schat aan nautische ervaring opdoen, dan is deze korte reis met oversteek dé tocht!

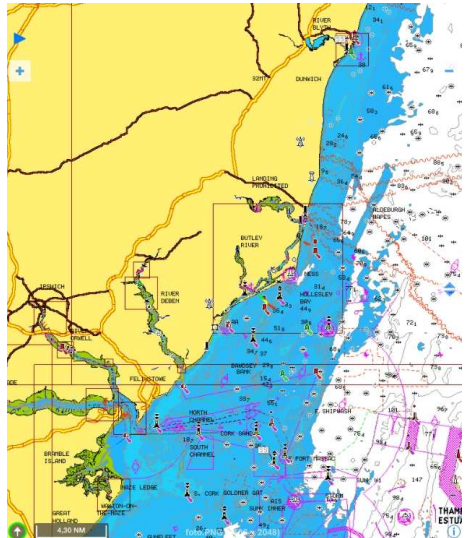
Want tijdens deze reis moet er van alles gebeuren. Denk aan 's nachts varen, navigeren, de juiste zeilvoering zetten, peilingen nemen, weersberichten interpreteren, koken en als je pech hebt storingen verhelpen. Want dat hoort er ook bij.

Maar ook dolfijnen zien zwemmen, een winterkoninkje op je schip mee te laten varen of een belboei in de verte horen.

Ook als je als schipper geen ervaring hebt, is deze oversteek een tocht om enthousiast te worden van het "grotere werk". Maar ook als je als opstapper een oversteek wilt meemaken, is dit de gelegenheid, voor zover daar ruimte voor is op de schepen die meegaan. Voorafgaande aan de tocht vindt -als dat wenselijk is- ergens in mei een palaver plaats waar de nodige wetenswaardigheden worden doorgenomen, om kennis te maken, de tocht door te spreken en om evt. afspraken te maken.

De uiteindelijke eindbestemming is de Engelse Oostkust. Typisch Engelse rivieren, een klein kijkje op het landschap vanaf het water is de beloning, maar bovenal de voldoening en ervaring van de oversteek, die elke keer anders is.

Alhoewel vaak meerdere schepen uit dezelfde haven vertrekken, kan iedere schipper, als dat zo uitkomt, zelf bepalen wanneer en vanuit welke haven hij vertrekt. De schepen vanuit het noorden vertrekken in de regel vaak uit IJmuiden, terwijl de schepen met een ligplaats in het zuiden vaak de Roompot/Oosterschelde nemen als startpunt.



We hebben deze maal geen spoorboekje van welke haven we op welk moment aandoen. De ervaring heeft geleerd dat in de praktijk zo'n spoorboekje toch altijd anders uitpakt.

Wat wel zeker is, is dat we op zaterdag 28 juni of zondag 29 juni aan willen komen in Lowestoft.

Wat we deze week allemaal gaan doen, besluiten we gezamenlijk tijdens een uitgebreid dagelijkse palavers. In tegenstelling tot andere jaren houden we dit palaver dagelijks een half uurtje nadat de laatste Westerly op de bestemming is aangekomen. Dat zorgt ervoor dat iedereen na het palaver alle tijd heeft om te doen waar hij of zij zin in heeft.

Kortom, als je ervaring wilt op doen in het zeezeilen, nieuwe indrukken wilt opdoen, misschien wel het verwachte wilt inruilen voor het onverwachte, dan kan je je aanmelden als schipper of als opstapper.

Aanmeldingen voor deze tocht (zowel schippers als opstappers) bij:

Cees Beije e-mail: cbeije@hetnet.nl of tel. 06-24648277

Tjerk Tjeerde e-mail: tjeerde@hetnet.nl of tel. 06-46051889

“Welkom aan boord...” en Barbeque

Je vaart al jaren op het IJsselmeer of de Waddenzee en je zou wel eens in Zeeland willen varen. Maar om daar te komen ben je wel een paar dagen onderweg. Heen en terug.

Of je vaargebied is Zeeland en je bent nieuwsgierig hoe het is om een haven aan het IJsselmeer binnen te lopen. Ook daarvoor moet je eerst erheen en later weer terug. Binnendoor of buitenom, maar daar heb je even geen zin in.

Maar ook; je bent trots op de Maasplassen, en wil die graag eens laten zien. Of je bent benieuwd naar varen op de grote rivieren, en je wilt dat met een ter plaatse bekende graag eens een weekend doen.

Dan kan het evenement “Welkom aan boord....” een mogelijkheid bieden; niet alleen om kennis te maken met dat andere vaargebied, maar tegelijkertijd ook om mede-Westerlyzeilers te ontmoeten.

In het evenement “Welkom aan boord....” stellen leden van WCN Noord hun schip en zichzelf een weekend als gastschip en gastschipper ter beschikking om samen met opstappers van WCN Zuid te varen en eventueel deel te nemen aan de gezamenlijke BBQ. Hetzelfde recept vindt plaats in een volgend weekend, waar schepen en schippers van WCN Zuid als gastschepen en gastschippers optreden voor opstappers van WCN noord en ook dan mogelijk samenkomen bij de BBQ Zuid.

Het spreekt vanzelf dat er tussen schippers en opstappers vooraf afspraken gemaakt worden over o.a. het vaarplan en de kosten.

Vorig jaar is dit evenement voor de eerste keer georganiseerd. Hoe dat bij de deelnemers bevalen is, heeft u via het Najaarsmagazine kunnen vernemen.

Gastschippers: Laat een medelid uit een andere regio kennismaken met de mooiste plekjes in jouw vaargebied. De Evenementencommissie wil in het samenbrengen van schippers van Noord en Zuid bemiddelen voor zover daar behoefte aan is. Het idee begint bij het opstellen van een pool van beschikbare schepen. Schippers geven daarbij aan dat zij een weekend gastheer willen zijn voor medeleden van WCN.

Westerly Club Nederland

Opstappers: Maak kennis met een andere vaargebied en stap eens op bij een schipper in die regio. Meld je aan bij de Evenementencommissie als belangstellenden voor het bedoelde weekend, zodat er een lijst ontstaat van leden van Noord die in Zuid willen varen en omgekeerd.

Barbecue: in de weekenden zijn gemeenschappelijke BBQ 's voor Noord (12/13 juli) en Zuid (19/20 juli) gepland, zodat -indien gewenst- de schepen van "Welkom aan boord..." daaraan kunnen meedoen.

De BBQ Noord gaat plaatsvinden op 12 juli in de Buyshaven te Enkhuizen. Zoals gebruikelijk zorgt iedereen zelf voor zijn eigen vlees e.d., terwijl de Evenementencommissie zorgt voor drank en brood.

De BBQ Zuid gaat plaatsvinden op 19 juli in de haven van Kats, waar de Evenementencommissie eveneens zorgt voor drank en brood. De deelnemers zorgen zelf voor de overige etenswaren.

Een voorschot op het programma wordt genomen door Marilyn Lord. Ze schreef onderstaand mailtje.

"My husband & I are members of the Westerly Owners' Association, Scotland Group. We are intrigued by your suggestion for the north/south exchange weekend.

Would it be possible to accommodate a couple from the UK on the 12/13th July weekend? Some years ago when my husband was working for a year in Haarlem, we hired a small yacht out of Naarden for weekend sailing on the IJsselmeer. It was such fun, we'd love to do it again in company! (Do I remember black flies all over the boat at Enkhuizen?). To match us up with potential hosts, we are 60-ish, reasonably fit, have sailed the west coast of Scotland for 10 years, don't speak Dutch unfortunately, and my husband likes to join in any music on his concertina!

In return, we can offer a forepeak berth (OK for a smaller couple) on our Oceanquest for the Commonwealth flotilla , which is described on page 41 in the latest WOA Newsletter. In fact, we hope to join the flotilla in Portavadie on 23rd July, so it would be possible to join us somewhere on a sail from our home port Largs to Portavadie on Wednesday 23rd July, then back to Greenock for the river part on 25th-27th July. That's the last WOA muster here.

If there's a chance; let's keep in touch. If there's no-one to take up our offer, no sweat.

Good luck to you in this excellent development.

Marilyn Lord

Oceanquest "Carpe Diem"

Wie neemt in het IJsselmeergebied de uitdaging aan?

Aanmelden: Wie zich wil aanmelden als gastschipper of als opstapper en/of voor de BBQ kan dat doen via e-mail bij:

Emiel Pyckevet e-mail : pyckevet@hccnet.nl

Corrie Scholman e-mail: cscholman@hetnet.nl

Zomertocht 2014 van 9 t/m 31 augustus

De Westerly Club Zomertocht van dit jaar is gepland naar de Franse Kanaalkust met als einddoel Honfleur aan de Baie de Seine.

Dit is een tocht die enkele jaren geleden ook gepland was maar toen door weersomstandigheden niet volledig gemaakt kon worden. Het is een mooie tocht langs een mooi stuk van de Franse Kanaalkust. De etappes worden in principe overdag gevaren hoewel het wel eens kan voorkomen dat we door tij gedwongen voor dag en dauw starten. Uiteraard zijn ook de nodige "vrije dagen" waarop we een extra dag in de haven blijven om de omgeving te verkennen ingepland.

De routeplanning zoals deze met de Evenementencommissie is opgesteld is globaal als volgt;

Verzamelen op 9 augustus in de Roompot, vervolgens via Oostende, Duinkerken, Boulogne sur Mer, Le Treport, Dieppe, Fécamp naar Honfleur. Vervolgens weer terug via Fécamp, Dieppe, Le Treport, Boulogne sur Mer, Calais, Nieuwpoort, Blankenbergen naar de Roompot.

Uiteraard kunnen we verder plannen wat we willen maar uiteindelijk zijn we toch afhankelijk van tij en wind. Tijdens de tocht kan altijd besloten worden af te wijken als de omstandigheden dat vereisen. Hierbij valt te denken aan inlassen andere havens of eerder de terugweg aanvaarden.



Het belangrijkste is echter als altijd gezamenlijk een mooie tocht te maken waarin we samen varen en toch de tijd hebben individueel te "passagieren".

Als u geïnteresseerd bent, kunt u zich aanmelden of meer informatie opvragen bij:

Willem Doelman e-mail: willem.doelman.nmi@gmail.com of tel. 06-57571954

Corrie Scholman e-mail: cscholman@hetnet.nl of tel. 030-6300610

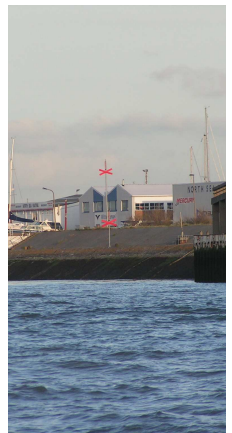
of bij de Evenementencommissie

Garnalentocht van 12 t/m 14 september.

Hoewel het ons de laatste jaren niet gelukt is om in Blankenberge te komen, gaan we dit jaar toch weer proberen om de Garnalentocht naar Blankenberge te ondernemen.

We verzamelen op donderdag 12 september bij de Roompot Marina of de Betonhaven.

In verband met het tij op 13 september zorgen we er voor dat we om 07:30 uur door de sluis zijn, zodat we -ijs en weder dienende- in de loop van de (vroeg) middag aankomen in de haven van Blankenberge.



Westerly Club Nederland

Bij minder mooi weer bezoeken we Vlissingen. Ook dan hebben we nog de keus om binnendoor of buitenom te gaan, hetgeen in onderling overleg wordt bepaald.

Vrijdagavond diner in een goed restaurant en zaterdag op een fatsoenlijk tijdstip, rond 10:00 uur, zetten we weer koers naar de thuiswateren.

In ieder geval wordt het een erg gezellige tocht met oog voor het culinaire, dat Blankeberge of Vlissingen ons te bieden heeft. Zaterdag keren we moe maar zeer voldaan richting huis, zodat iedereen op zondag weer thuis kan zijn.

Aanmelden via de WCN website of direct bij:

Wini Goedegebure: e-mail: windekind1967@gmail.com of 06-11349101

Cees Beije: e-mail: cbeije@hetnet.nl of 06-24648277



Technische dag op 1 november 2014

Op een nieuw schip zeg je: "bouw alle instrumenten maar in van het merk XXX". Het kan allemaal redelijk standaard.

Maar wij hebben een Westerly, zo'n schip dat al behoorlijk is ingevaren. Er zat niks in, en dat wat er inmiddels is ingebouwd, is hoogstwaarschijnlijk van verschillende merken. Hoe krijgen we die verschillende merken met elkaar aan de praat?

Na verloop van tijd gaat er trouwens wel weer iets kapot. Waarom toch? En is het de sensor, of de display? Of de kabel, of de verbindingen?

Afhankelijk van het apparaat, en van uw wensen, komt er iets nieuws. Exacte vervanging is niet meer leverbaar. Iets moderners dan? Meters, plotters, computers, tablets: welke richting moet ik uit? En hoever kan ik gaan? Wat brengt ons de toekomst?

Over alles wat ons daarin bezighoudt, gaan we van gedachten wisselen met iemand die de markt al jaren

door en door kent.

Mw. Boone (van Jos Boone Watersport te Middelburg) vatte onze wens terecht kort samen met de volgende woorden: *"U vroeg of refitvragen interessant kunnen zijn voor de presentatie. Juist dat is hetgeen dat nooit standaard is. Voor een nieuw schip zoek je nieuw materiaal in een showroom uit, maar een oplossing in een bestaande situatie is van een heleboel factoren afhankelijk"*.

Laten we haar betrekken in de wereld die Westerly heet en de factoren benoemen.

En heeft u nu al vragen: ze kunnen van tevoren worden gemaild naar Emiel Pyckevet.

1 november 2014 moet in uw agenda staan. Reserveer die datum voor een dagje "midden van het land". De lokatie is nog niet bekend, maar zal in de omstreken van Nieuwegein of daaromtrent zijn.

Zodra de lokatie bekend is, zal die via de website en via e-mail bekend gemaakt worden.

Op voorhand opgeven voor de bijeenkomst kan bij Emiel Pyckevet (e-mail: pyckevet@hccnet.nl)

“Mijn Club”

Wat een Club!

Slechts enkele uren geleden was ik nog in Nieuwegein, voor de ALV, en een vaartochtje met de lunchboot.

Waar ik erg aan wennen moet (maar pijn doet 't niet), is dat vele leden na deze dag mij bedankten voor de perfecte organisatie. Het is een soort zwelgen, maar ik zeg dan “Graag gedaan!”.

Echter ik kan niet anders dan deze dankbetuigingen en complimenten doorspelen naar de plekken, waar ze thuishoren.

Tenslotte, waar was ik, toen de lokatie werd gekozen? Waar was ik, toen de beamer werd besteld, de koffie en thee werden besteld, de boot werd gereserveerd, de broodjes werden gesmeerd en de soep werd samengesteld? Ik garandeer u, ik was niet eens in de buurt!

Toch is er een Evenementen Commissie, die alles heeft bedacht, alles heeft voorbereid, en aan alles heeft gedacht. Die uiteindelijk een organisatie heeft neergezet, die aan alle kanten klopte.

Maar is dat dan toch “mijn” EC?

In de voorbereidingen voor de ALV ben ik een paar dingen vergeten. Het feit dat er ongevraagd een presentielijst lag, en dat iedereen WCN wimpels kon kopen, zou je als normaal kunnen beschouwen. Maar het was er wel.

Ik garandeer u, ik was niet eens in de buurt! Maar is dat dan “mijn” secretariaat?

Er waren –en dat doet mij deugd, want de penningmeester was er niet- weinig inhoudelijke vragen over de weergave van het financiële reilen en zeilen in 2013. De penningmeester heeft het dus goed weergegeven.

Ik garandeer u, ik was niet eens in de buurt! Maar is het dan “mijn” penningmeester?

Los van het feit, dat de Vergadering door de Kascontrolecommissie -die voor deze gelegenheid zelfs uit 3 personen bestond- natuurlijk geadviseerd is om het werk van die penningmeester goed te keuren. De getallen bleken dus te kloppen. Maar is het dan “mijn” Kascontrolecommissie?

Het zien van foto's van andere leden van voorbije activiteiten is toch leuk. Er wordt een competitief element ingevoerd, en iedereen is toch benieuwd welke fotograaf de bokaal wint. De Fotojury beoordeelt de inzendingen en kiest de winnaar.

Ik garandeer u, ik was niet eens in de buurt! Maar is het dan “mijn” Fotojury?

Pakweg 45 leden waren aanwezig op deze dag. 45 leden, die zich dit alles met schijnbaar genoeggen lieten aanleunen.

Ik garandeer u, ik was ook in de buurt! Maar zijn het dan “mijn” leden?

Ik draai het graag om.

Waar is een bestuur, een secretariaat, een penningmeester, een Kascontrolecommissie, een Evenementen Commissie, en een Fotojury als U, leden, er niet bent?

Het is UW voorzitter, waarde leden, die U bedankt voor deze dag. Met een extra knipoog naar de leden die iets extra's doen. Het is mij een eer om tussen u rond te mogen lopen.

Eigenlijk heb ik 180 Navette Trofee's nodig om u in het zonnetje te zetten.

Wat was het een heerlijke dag vandaag. En echt, niet alleen vanwege de zon.

Het is echt **“mijn Club”!**

Tjerk Tjeerde
voorzitter

“Mijn dank”

Er is een WCN, en er is dus periodiek een ALV. Ik ben voorzitter, dus ik mag wat zeggen.

Vooraf verdiep ik me in de materie, probeer ik me voor te bereiden.

Nadien beschouw ik dan of ik de dingen gezegd heb, die ik had willen zeggen, en/of zoals ik ze had willen zeggen. Of had moeten zeggen.

Een soort multiple choice: zeer tevreden, tevreden, ontevreden, zeer ontevreden. Het staat los van de uitstraling van het evenement. Het gaat mij even om mij.

Tijdens het herbeleven van de laatste ALV realiseer ik me, dat ik maar twee keer dank je wel heb gezegd. Eén keer tegen Cees Beije tijdens het uitreiken van de Navette Trofee voor zijn inbreng in de EC. En één keer tegen Lenie Beije, als dank voor de ruimte die ze Cees daarvoor gegeven heeft. Mijn multiple choice keus was dan ook: zéér ontevreden.

Ik had nadrukkelijker aandacht kunnen vragen voor het werk dat de leden van de EC doet, en ze daarvoor kunnen bedanken.

Ik had de Kascontrolecommissie kunnen bedanken voor hun controlerende werkzaamheden, en voor het positieve advies aan de ALV. En ik had de nieuwe commissie kunnen bedanken voor hun voornemen aandacht te besteden aan de cijfers van het nieuwe jaar.

Ik had ook de ALV kunnen bedanken voor het déchargeren van het bestuur voor het gevoerde beleid, zowel in zijn algemeenheid als financieel.

Ik had, na de samenstelling van de Lustrumcommissie, de leden die zich voor dit Clubfeest gaan inspannen, kunnen bedanken voor hun aanmelding.

Ik had de leden, die foto's hebben ingestuurd voor de Fotowedstrijd, kunnen bedanken voor hun inzendingen. Méér nog, ik had de Fotojury-leden moeten bedanken voor hun werk. En ik had ze moeten vragen of ze er alsjeblieft mee door zouden willen gaan. En ze voor hun ja kunnen bedanken.

Het bedanken van de Webmaster voor het onderhouden van onze site, en het steken van tijd in verzending van gevraagde Westerly informatie was ook een terechte geweest.

Zelfs in deze opsomming zal ik –voor de WCN belangrijke- individuen alswel collectieven vergeten zijn te noemen en hen te bedanken voor hun inzet ten gunste van de WCN in 2013.

Ik heb het niet gedaan. Daarvoor mijn verontschuldigingen.

Blijft over dat ik iedereen, die iets gedaan heeft voor de WCN in 2013, daarvoor hartelijk dank zeg. Last but not least bedank ik de leden, die dit allemaal mogelijk maken. Die er zijn als ze nodig zijn, hun inbreng en inzet tonen. Die van de WCN een levendige Club maken!

Iedereen: **mijn dank!**

Tjerk Tjeerde
Uw voorzitter

Over schippers en scheepsnamen

op initiatief van Tjerk Tjeerde; verslag van Pieter en Petra Kramers van Westerly Centaur "Tarka"

1. Wanneer ging water een rol spelen in jouw leven?

Toen ik klein was speelde water geen grote rol, probeerden met een vouwkano naar Engeland of het moet zijn dat ik vernoemd ben naar drie over te steken. Twee van hen overleefden het vrienden van mijn vader die in de oorlog en zijn 90 geworden.

2. Hoe is het zeilen in jouw leven gekomen?

Op mijn 14^e werd ik naar de Brielse Zeilschool gestuurd, die net was opgericht door Delftse studenten. Twee achtereenvolgende jaren zakte ik voor het examen. Op mijn 16^e trok ik met mijn broer en twee vrienden door heel Friesland in een 16². Daar bouwden we het vertrouwen op om alles met die boot aan te kunnen. In die tijd zwierf ik op vrije middagen door de Rotterdamse havens om zeeschepen te zien. Ik bouwde ze na van karton, en bouwde de viermastbark 'Europa', schaal 1:100, naar

lijn- en zeiltekeningen in het boek 'Europa Ahoy', als zeilend model. Dit was direct het snelste schip van onze 'Eerste Delftse Modelzeilvereniging' (4 leden, wel statuten en logo!). Daarna, in mijn studietijd, zeilde ik als opstapper mee in de Harlingen-Terschelling race, en was ik jaren instructeur bij de VCJC kampen, tenslotte als schipper op het mooie ranke tjalkje 'Gudsekop'. De liefde voor platbodems is gebleven.

3. Wanneer kwam het 'grote werk' in zicht?



Voorlopig geen groot werk, alleen af en toe een weekje uit met een huurbak of met een groep op een bruine boot. Onze zoon die musicus werd vond zeilen geweldig. De andere die later zeevaartschool deed vond er toen weinig aan. Zo af en toe kwam de kriebel van een eigen

boot langs, maar met werk, gezin en muziek-hobby's zag ik het qua tijd niet zitten. Een paar tochten met de prachtige schoener 'Oosterschelde' wakkerden de belangstelling voor het zeilen weer aan. Pas na mijn formele pensioen dacht ik 'nu of nooit'. Ik beperkte mijn zoekprofiel tot kimkielers, vanwege de droogvalmogelijkheid en de geringe diepgang. Toen ik op een Westerly Centaur uitkwam zeiden alle zeilers die ik ken dat dit een prima keus was. Ik vond een mooi exemplaar in Harlingen, in juni 2010. We hadden al snel gedonder met motor en keerkoppeling, maar verder bevat het schip heel goed.

Westerly Club Nederland

De hamvraag komt nu:

4. Hoe komt iemand op het idee zijn Westerly "Tarka" te noemen?

Die naam? We hadden een dierbare Golden Retriever, tot 2003. Mijn vrouw en ik dachten allebei na over een naam voor ons schip. Toen we onze vondst aan elkaar onthulden bleek die dezelfde te zijn: Tarka, zoals de hond heette. Het eerste dat ik aan boord vastschroefde was

een jeugdfotootje van hem. De naam komt trouwens van een kinderboek: 'Tarka de otter', dus toch weer een waterdier. Op computers van wadden-havenmeesters heb ik gezien dat er nog meer schepen met die naam rondvaren.

5. Bemanning en tochten. Toekomstplannen?



We hebben inmiddels op eigen kiel vanuit Eemdijk vier zomers noordwaarts gezworven, op de randmeren, het IJsselmeer, de Waddenzee en veel in Friesland. Ik vaar veel met mijn vrouw Petra, die water heerlijk vindt maar geen fanatieke zeiler is. Soms vaart een zoon mee of andere opstappers.

Onze kleindochter van 11 is een betrouwbare matroos geworden. Pas afgelopen zomer is het

droogvallen ervan gekomen, allereerst met de WCN. Dat smaakte naar meer.

De zee op wil ik vooralsnog alleen als opstapper, misschien ook met de WCN, maar ik ben dik tevreden met het vaargebied dat we nu bestrijken.

Pieter Kramers



Verwachtingen en twijfels

Korte Engelandtocht 2014, door Tjerk Tjeerde

Iedereen, die zich voorneemt een korte Engelandtocht mee te varen, hetzij als schipper, hetzij als bemanning, heeft zo zijn verwachtingen en twijfels. Vaak zijn deze gebaseerd op ervaringen in het zeilen op groot open water, of in het omgaan met een schip in moeilijker omstandigheden. Soms komt het voor, dat niet geput kan worden uit ervaring.

"Members Only" heeft zich voorgenomen zich aan te melden als deelnemer. Voor mij als schipper creëert dat weer de nodige voorbereidingen, en ook ik heb mijn verwachtingen en twijfels, ondanks dat het niet mijn eerste oversteek wordt. Vertrouwen in de boot en hoop op goed weer zijn de belangrijkste onderdelen. Een overigens ook niet onbelangrijk component is de bemanning. Daar

heb ik dit jaar –vooralsnog- geen twijfels over, integendeel, zelfs vertrouwen in. Vaar ik graag met steeds wisselende bemanningen, dit jaar heb ik (bijna) uitersten gevonden. Twee blagen van – tegen die tijd- 18 zonder zeezeilervaring, en een opa met ruime zeezeilervaring. De vraag is dan ook, hoe de twee jongelingen aankijken tegen de aankomende reis. Met natuurlijk de kans (of is het een risico?) dat ze achteraf ook hun reis evalueren in het Magazine. Onderstaand hun verhaal.

Al een aantal keren heb ik mijn stoere opa naar Engeland laten zeilen zonder mij. Nu ik eindelijk 18 jaar oud word, mag ik ook mee en het wachten had wat mij betreft niet nog een jaar moeten duren. Want wat heb ik er nu al ongelofelijk veel zin in! Ik zou bijna vergeten dat ik nog even eindexamen moet doen dit jaar.

Nu ik druk aan het leren ben voor de laatste tentamenweek op de middelbare school komt het moment ongemerkt steeds dichterbij. Het zeilseizoen is alweer veel te lang geleden afgelopen, en het wordt tijd dat ik mijn Laser weer eens in het Friese water gooi om eens flink hard te zeilen. Gelukkig is het bijna paasweekend en komt het trainingsweekend op de zeilschool dus steeds dichterbij. Eindelijk weer het water op.

Na het trainingsweekend is het eindexamen vwo al ernstig duidelijk in zicht en daarmee ook de Engelandtocht. Ik geloof dat het o.a. door mij komt dat de data van de Engelandtocht naar achteren zijn verplaatst. Mijn excuses hiervoor, maar ik ben iedereen, die zo flexibel was om de tocht te verplaatsen, hier heel erg dankbaar voor! Ik zag de bui al hangen dat ik nog een jaar zou moeten wachten. Aangezien ik dan, als alles goed gaat, studeer in Delft, zou het plannen van de tocht een stuk ingewikkelder worden. Gelukkig hoeven we ons daar nu geen zorgen om te maken.

Wat ik van de tocht moet verwachten weet ik nog niet precies. Waarschijnlijk weinig slaap en als het een beetje mee zit een flinke dosis zeeziekte, maar dat is het hoogstwaarschijnlijk allemaal waard. Want wat een fantastische ervaring moet het zijn om op een zeilschip over de grote boze zee te varen en dan uiteindelijk aan te komen op een plaats waar ze ook daadwerkelijk Engels spreken. Het toppunt van voldoening, stel ik mij zo voor. Ik heb er ontzettend veel zin in!

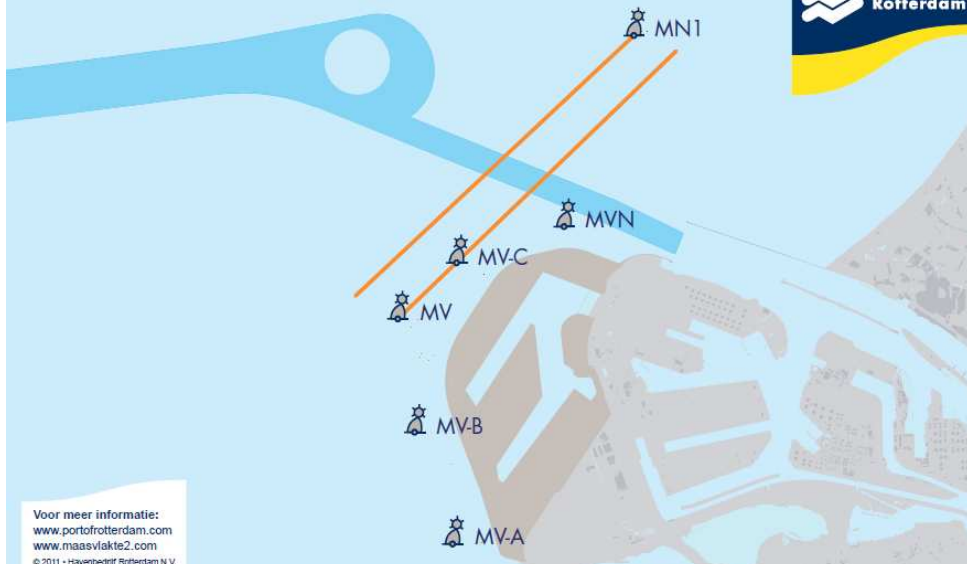
Jelle

Ik ben Stijn, 18 jaar en ben van plan mijn HAVO diploma dit jaar te halen; zoals het er nu uit ziet, moet dit lukken, maar je weet het nooit. Toen Tjerk mij vroeg, tijdens de bbq te Enkhuizen, of ik mee wou naar Engeland, was ik meteen verkocht: natuurlijk zei ik “ja”. Gelukkig zijn mijn ouders vrij gemakkelijk en stemden die ook meteen in. Zeker na een mislukte poging vorig jaar in de meivakantie naar Engeland te varen met mijn vader, lijkt het me erg leuk om het te doen. Wat ik verwacht van de reis is, dat dit gezellig wordt en vooral dat we Engeland bereiken, maar deze garantie is er niet, blijkt uit mijn vorige reis.

Ik hoop dat 27 juni de golven, wind en “stroming” uit de goede hoek komen, en dat ik met HAVO diploma, en met de zeevaarders van de “Members Only”, heelhuids aankom en vooral ook weer terug kom. Ik verheug me erg op deze trip en hoop een leuke week te hebben.

Stijn

Aanbevolen oversteekroute voor kleine vaartuigen



Voor meer informatie:
www.portofrotterdam.com
www.maasvlakte2.com
 © 2011 - Havenbedrijf Rotterdam N.V.

De aanleg van Maasvlakte 2 is in volle gang. Aannemerscombinatie PUMA vaart af en aan voor de aanleg van het nieuwe land en de zeewering. De contouren van de havenuitbreiding direct ten zuiden van de Maasmond tekenen zich inmiddels duidelijk af. Voor de recreatievaart geldt daarom sinds oktober 2008 een nieuwe oversteekroute van de Maasmond. Ook de activiteiten van werkvaartuigen in de directe omgeving van de landaanwinning vragen oplettendheid van de recreatieschipper.

MARKERING WERKGEBIED

De landaanwinning is vanaf zee duidelijk zichtbaar. Het werkgebied is rondom gemarkeerd met de boeien MV-A, MV-B, MV, MV-C en MVN. Het is verboden om zich zonder vergunning binnen het afgebakende gebied te bevinden.

De oversteekroute is gemarkeerd met de boei MV aan de zuidzijde en de boei MN1 aan de noordzijde van de route.

WERKVERKEER

Voor de aanleg van Maasvlakte 2 winnen sleepopperzuigers zand in aangegeven zandwinlocaties in de nabijheid van Maas Centre. Kleine zeevaart kan in dit gebied het werkverkeer tegenkomen. Ten oosten van boei MV-C is een doorvaartopening in de nieuwe zeewering. Via deze opening brengen hopperzuigers het op zee gewonnen zand naar Maasvlakte 2. Houd er rekening mee dat deze schepen ter hoogte van boei MV-C de oversteekroute kruisen. Ook andere werkvaartuigen maken gebruik van deze vaaroute naar Maasvlakte 2.

Posities boeien oversteekroute

Naam	Type	Karakter	Positie
MV west-cardinale	lichtboei	Q (9) 15 sec	51° 58,4' N 003° 58,7' E
MV-D west-cardinale	lichtboei	Q (9) 15 sec	51° 59,1' N 003° 57,9' E
MN1 stuurboord	lichtboei	Lf.G.5s	52° 02,1' N 004° 01,7' E

GEDRAGSREGELS VOOR DE OVERSTEKRROUTE MAASMOND

- Alvorens over te steken dient men zich ter hoogte van boei MV (komende uit de zuid) of MN1 (komende uit de noord) te melden op marifoonkanaal 3 sector Maasmond. Meld hierbij de naam van het schip, de vaarrichting en de positie ten opzichte van boei MV respectievelijk MN1. Gedurende de oversteek moet voortdurend op kanaal 3 worden uitgeluisterd. U hoeft zich niet af te melden.
- Zeeschepen, varende in of nabij de Maasgeul, kunnen daar moeilijk uitwijken. Door ruim en duidelijk vrij te houden van deze schepen kan voorkomen worden dat deze schepen in een uitwijkplichtige situatie terecht komen.
- Indien niet op de motor wordt gevaren dient deze voor onmiddellijk gebruik gereed te zijn.
- Bij het oversteken van de Maasgeul zonder gebruik van de motor wordt opkruisen ten zwaarste afgeraden.

INLICHTINGEN

Inlichtingen over de gewijzigde situatie kunt u inwinnen bij Verkeerscentrale Hoek van Holland, de wachtchef verkeersafhandeling, telefoon 010 - 252 28 01 of marifoonkanaal 11.

Zeezeilers houden van tweemasters.

Jachtontwerpers zien de vraag naar kitsen en schoeners langzaam groeien. Hoewel de eigenschappen van een meermasttuigage niet passen bij moderne onderwaterschepen, kiest een groeiend aantal schippers voor een gematigder onderwaterschip in combinatie met de mogelijkheden van een tweemaster.

TEKST HANS BUITELAAR, FOTO'S WILLEM PLET, ISTOCK. Uit Zeilen september 2013

Rekvrij zeildoek, goed dekbeslag en vooral goede lieren hebben de tweemaster overbodig gemaakt, is de algemene teneur in bespiegelingen over voor- en nadelen van kitsen, yawls en schoeners ten opzichte van sloepgetuigde jachten. Vroeger, voordat jachten rekvrije trimlijnen, lichte dacron of laminaat zeilen en goede lieren hadden, was het voor de hanteerbaarheid nodig om het zeiloppervlak op grotere jachten te verdelen over meerdere zeilen. Maar de sloeptuigage met één enkele mast blijkt het meest efficiënt. Wanneer het zeiloppervlak over meerdere zeilen wordt verdeeld, wordt de stuwende kracht van elk zeil per vierkante meter minder en veroorzaken de zeilen en masten turbulentie voor elkaar. Exit tweemasters.

De theorie van de aerodynamica en zelfs windtunneltests bevestigen het gelijk van de moderne jachtbouw, die nauwelijks nog tweemasters bouwt. Bij tuigages met meerdere masten op aandewindse koersen staan de achterste zeilen in de vuile wind van de voorste delen van het tuig. Een sloeptuigage heeft daar geen last van. De éénmasttuigage levert voortstuwing tot een stuk hoger aan de wind. Hetzelfde geldt bij voordewindse koersen: de zeilen op de tweemaster nemen elkaars wind weg. Een sloeptuigage heeft daar geen last van als de giek over de ene boeg staat en de fok of spinnaker wordt uitgeboomd over de andere boeg.

Balans

Dit artikel begint niet erg positief over de kenmerken van kitsen, schoeners en yawls. Maar er is meer dan theoretische aerodynamica en de laatste tiende knoop snelheid of graadje hoogte aan de wind. Zeezeilers waarderen balans in een jacht, een laag zeilpunt dat de helling vermindert en de mogelijkheid om met veel variaties in zeil voering voor elke windsterkte en koers een optimale verdeling van zeiloppervlak over de boot te vinden. Het zeilpunt van een sloepgetuigd jacht ligt met hetzelfde zeiloppervlak een stuk hoger dan dat op een kits of schoener. Daardoor kan een tweemaster met dezelfde hoeveelheid zeil bij hardere wind door blijven varen. Bij koersen tot zo'n zestig graden aan de wind tot 140 graden voor de wind zal een tweemaster weinig onderdoen voor een sloepgetuigde boot en misschien zelfs een tandje sneller varen.

Doordat het zeiloppervlak op een tweemaster in de lengte van de boot over meerdere zeilen is verdeeld, is het gemakkelijker om de zeilen zo te trimmen dat de boot zichzelf stuurt, puur dankzij de balans die de zeilen creëren. Doordat die balans uit drie of vier drukpunten is opgebouwd, de zeilpunten van de verschillende zeilen, zoekt de boot na een golf of vlaag ook vanzelf weer de balans op waarmee het koers houdt. Het is nu ook weer niet zo dat een stuurautomaat overbodig is, maar op een meermaster hoeft deze minder hard te werken.

Westerly Club Nederland

Veel tweemasters hebben een dubbel voorstag, waarbij aan de voorste een grote genua ofwel een kluiver kan worden gevoerd en aan de kottersstag een werkfok. Tel daarbij op de zeilen aan de voorste en achterste mast plus eventueel nog een stagzeil van de top van de achterste mast naar de voet van de voorste, en dan komt het aantal zeilen dat kan worden gezet al snel op vijf. Bij gaffelgetuigde tweemasters kunnen er ook nog topzeilen bij komen. De hoeveelheid zeilen maakt het aantal mogelijke variaties erg groot. Daardoor kunnen tweemasters onder ruige omstandigheden vaak doorzeilen en de balans in de boot bewaren. Een ervaren schipper op een tweemaster kan heel veel zeilend doen: anker op met de bezaan alvast bij of aanleggen met bezaan en kottersfokje, om maar een paar mogelijkheden te noemen. Doordat elk van de zeilen kleiner is, zijn ze makkelijker hanteerbaar. Tegenover de kille cijfers die optimale prestaties uitdrukken, staan veel eigenschappen die toerzeilers en langeafstandszeilers zeer zullen waarderen.

Kitstuigage

Niet verwonderlijk dat een hele groep zeilers graag op een boot vaart met meerdere masten. Van piepklein, zoals de Drascombe met druizeiltje, tot een superjacht. waar bij een lengte boven de veertig meter zelfs meer tweemasters dan sloepen worden gebouwd. Binnen het segment van de 'normale' toerjachten tussen 25 en 50 voet is het niettemin lang zoeken naar tweemasters. Toch lijkt de vraag om deze karakteristieke vaartuigen, elk met afwijkende eigenschappen, weer langzaam op te komen. Ontwerpers die voor individuele klanten tekenen, krijgen de laatste jaren steeds vaker de vraag om een kits of schoener.

"Ik heb nog meegemaakt dat de meermasters helemaal uit de jachtwereld werden weggevaagd", blijkt jachtarchitect Olivier van Meer, ontwerper van de serie Puffin-zeiljachten en Zaca's, terug. "Vroeger waren er veel redenen om voor een kits of een schoener te kiezen. De belangrijkste was toch dat zeilen boven een bepaalde maat niet meer hanteerbaar waren. Dankzij modern dekbeslag en oprollende zeilen gaat dat argument tegenwoordig niet meer op."

Na het algemene diskrediet van de tweemaster aan het eind van de jaren zeventig, begin jaren tachtig, tekent Van Meer toch weer verschillende kitsen en ook schoeners voor klanten. Hij ziet in zijn klantenkring een stijging in de verzoeken om tweemasters. Zijn Puffins en Zaca's hebben een klassieke uitstraling. In beide series, maar ook op volledig op verzoek van de klant ontwikkelde jachten, is een kitstuigage een mogelijkheid die met enige regelmaat door een klant wordt gekozen.

"Die vraag wordt me vaak voorzichtig gesteld. Klanten zijn zich bewust van de voorkeur van veel prestatiegerichte zeilers en ontwerpers voor het sloeptuig. Ze vragen me dan wat de nadelen van een kitstuig zijn. Nou, dat zijn er niet veel. De kosten spelen een rol: je moet alle beslag twee keer aanbrengen, net als de verstagingen, al kan het dan iets lichter worden uitgevoerd. Ook speelt de wens van comfort aan dek een steeds belangrijker rol. Nadat de interieurs tot op de millimeter zijn benut voor ultiem comfort, volgt nu het dek als plek om te ontspannen.

Dat kan in moeizame verhouding staan tot de extra mast en het extra dekbeslag dat een tweemaster met zich meebrengt.

"Aan de andere kant kan juist ook de keuze voor een tweemaster erg kostenbesparend zijn. Op een jacht met één mast worden zeiloppervlakten, roltronnels, verstaging en lieren zo groot dat ze buitenproportioneel duur worden. De kleinere maat die nodig is bij verdeling van de zeilen over meer masten, kan net het verschil maken tussen beslag dat nog uit de catalogus te bestellen is en beslag dat op maat moet worden gemaakt."

Serieuze optie

Van Meer heeft ervaring opgedaan met zowel kitsen als schoeners. "Ik heb de afgelopen jaren twee keer op speciaal verzoek van een klant een ontwerp uit de serie Zaca aangepast voor een schoenertuig. Sommige klanten vinden zo'n tuig gewoon zo mooi, die hebben al van jongs af aan de droom: als ik ooit een jacht wil, wordt het een schoener. Met de grootste mast achter, moet het lateraalpunt van

de kiel ook naar achteren worden verplaatst. Ik heb deze schoeners met midzwaard ontworpen om de diepgang van de 'hak' wat te kunnen beperken. Voor een kitstuigage hoeft over het algemeen het onderwaterschip niet te worden aangepast. De voorste mast is de grootste, die staat over het algemeen iets verder naar voren, de achterste mast is kleiner. Het zeilpunt komt zodoende op een kits op ongeveer hetzelfde punt uit als op een sloep."

Het zijn overigens geen tuigages voor wedstrijdjakhten, benadrukt de ontwerper. "Voor moderne jakhten, met scherpe boegen en vlak uitlopende onderwaterschepen naar achteren waarmee ze planeren, is een kits of schoenertuig ongeschikt. Het zeilpunt moet op voordewindse koersen op zo'n romp zo ver naar voren liggen dat dat niet met meer dan één mast kan. Maar voor de gematigder rompen, voor de langeafstandszeiler die veel proviand mee wil nemen en die kalm gedrag in de golven belangrijker vindt dan planeren, is een tweemaster een serieuze optie. Veel van mijn klanten kiezen echt uit overtuiging en onderbouwd met goede argumenten voor een tweemaster."

Bezaan

Ook Dick Koopmans werkt momenteel aan een tweemaster, het al eerder besproken Duurzaam Jacht. Dit tien meter lange experimentele jacht met zonnepanelen, sleepgeneratoren en windmolens heeft aangehangen roeren. De bezaanmast, hoewel relatief klein, staat dus voor de roerkoning en daarmee is het Duurzaam Jacht officieel een kits. "Er komt een klein zeiltje achterop, inderdaad", licht Koopmans toe. "De bedenker van het concept, Peter Hoefnagels, heeft op een gegeven moment in het ontwerpproces om een bezaan gevraagd. Zo'n extra zeil biedt mogelijkheden om zonder motor te manoeuvreren. Bij anker opgaan op het wad, bijvoorbeeld, of wanneer het beter is heel langzaam te varen. Dan kan een combinatie van een kleine fok en een bezaan net de mogelijkheid bieden om veilig te varen zonder de motor te gebruiken.

Er zou toch een mast achterop komen voor de grote windgenerator, de radar en als steun voor het dakje met zonnepanelen. Dan kun je er net zo goed een zeiltje aan hangen." De hoofdaandrijving blijft het torentuig op de hoofdmast, de bezaan is hier slechts een extra mogelijkheid en niet bedoeld als substantiële bijdrage aan de vaarsnelheid onder zeil.

Evenzo heeft Chiel de Zeeuw, de ontwikkelaar van de kleiner serie Noordkaper-zeiljachten tot ongeveer veertig voet, een zeilplan klaar voor een kitsgetuigde versie van de Noordkaper 31. Toren- of gaffelgetuigd is op deze serie jachten al een bekende keuzemogelijkheid en ook de keuze tussen één of twee masten hoort daarbij. "Ik moet wel zeggen dat dit jacht toch vooral een motorsailor wordt", vertelt De Zeeuw. "De klant waarvoor ik de tweemaster heb getekend, heeft in eerste instantie zijn boot gevaren als motorjacht met een steunzeil je. Nu wil hij toch ook op zeilkracht kunnen varen en hebben we een plan gemaakt om de boot om te bouwen naar een kitsgetuigde motorsailor. Overigens is dit de eerste keer dat ik een Noordkaper als tweemaster ga leveren."

Maximale hoogte

Veel vaker dan op jachten van bescheiden afmetingen, tussen 25 en 50 voet, zijn tweemasttuigages te zien op superjachten van 80 voet of langer. Zelfs voor de allergrootste jachten zijn hydraulische systemen ontwikkeld die het beheersen van de enorme zeilen van een sloeptuigage mogelijk maken. Mirabella V is met 75 meter lengte de grootste sloeptuigage zeilboot ter wereld, met een mast van 88,5 meter hoog. Het is op deze boot mogelijk het grootzeil van 1557 vierkante meter (meer dan twee voetbalvelden) te trimmen en ook de genua van 1833 vierkante meter. Toch is de hanteerbaarheid van de zeilen vaak een argument om op grote zeiljachten het zeiloppervlak over meerdere masten te verdelen. Op deze heel grote jachten, vaak ook ontworpen voor lange reizen, speelt bovendien de hoogtebeperking mee die de bruggen over het Panamakanaal stellen. 62 Meter boven de waterlijn is 'pananax'. Op een jacht van vijftig meter of langer zou de mast van een sloeptuig die hoogte al snel bereiken. Nog een noodzaak dus om het zeiloppervlak over meer masten te verdelen. Bovendien vinden heel veel mensen, ook degenen die zulke enorme jachten kopen, zeilschepen met meerdere masten gewoon erg mooi.

Een Nederlands familietoerjacht, dat droogvalt en onder veel bruggen door kan, is de skoit. Dit is een ontwerp van Henk Lunstroo uit 1980 met een schoenertuig. Een karakteristiek jacht, dat met een stalen knikspant romp en midzwaard het zeilen met een tweemaster voor een klein budget mogelijk maakt. De skoit heeft een romplengte van negen meter. Het ontwerp werd verkocht aan klanten die een werf zochten of zelf bouwden. Er zijn tussen 1980 en de jaren negentig hooguit tien exemplaren gebouwd.

Soorten tweemasters

Tweemasters zijn te verdelen in drie soorten: kitsen en yawls hebben de grootste mast voor en een bezaan achter. Schoeners hebben de grootste mast achter en een schoenerzeil daarvoor. De yawl heeft een vrij groot torentuig en een klein mast je dat achter de roerkoning staat. Het is aerodynamisch geen erg effectief tuig, maar puur ontwikkeld voor offshore races in het begin van de twintigste eeuw. Door een vreemd ratingsysteem werd het zeiloppervlak in de handicap van zeeracers achter de roerkoning niet meegeteld. Daarom plaatsten de ontwerpers nog wat extra zeil op de boot. Omdat hij achter de roerkoning stond, kon de bezaanmast niet te groot zijn om de balans niet te verstoren. Het kleine bezaanzeil doet op koersen hoog aan de wind echter meer kwaad dan goed. De verstoring van de luchtstroom uit het grootzeil die de mast veroorzaakt, wordt namelijk niet helemaal goed gemaakt door de stuwkracht van het bezaanzeil. Bovendien moet het achterste zeil altijd wat strakker worden aangeschoot dan het voorste. Het resultaat is dat de bezaan op een yawl bij aandewindse koersen eerder een rem is dan een hulp.

Tijdens de oceaanraces werden overwegend koersen met een knik in de schoot of met ruime wind gevaren, dan helpt het extra zeiloppervlak wel mee. Nu de rare handicapregel niet meer van kracht is, is het yawltuig echt uit de gratie.

Upwash

Een kits heeft de bezaanmast vóór de roerkoning. De balans tussen de vooren achterzeilen is hier echt een samenspel dat de voortstuwing bepaalt. Trimmen begint met het juist zetten van het voorste zeil ten opzichte van de wind in de voorliggende koers, vervolgens worden alle zeilen naar achteren toe goed gezet. Door het grote gebied van een serie zeilen met overdruk aan loef, heeft een meermaster iets meer *upwash*. Dat is het effect waarbij de wind om de overdruk heen waait, zodat de wind vlak voor het voorste zeil iets minder voorlijk lijkt in te vallen. De genua of kluiver kan dus vrij ruim worden gevoerd. Dat is maar goed ook, want door de terugslag van elk zeil moet het zeil dat daarachter staat wat strakker worden geschoot. Dat kan bij aandewindse koersen netelig worden bij het bezaan zeil, dat moet strak worden aangetrokken om nog wat wind te pakken, maar weer niet zo strak dat het remt in de wind. Ziehier waarom een tweemaster niet zo effectief is aan de wind en waarom hij niet dezelfde hoogte kan maken als een sloep.

Veel zeiloppervlak

Kitsen kunnen gaffelof torengetuigd zijn en één of meer voorstagen hebben. Het voordeel van een gaffelgrootzeil is dat het de ruimte tussen de beide masten mooi opvult. Boven de gaffelzeilen kunnen bij licht weer dan weer topzeilen worden gevoerd. Toch komt op kitsen een torentuig het meest voor. Een combinatie van grootzeil met gaffel en torenbezaanzeil komt niet erg veel voor, al zou dat op een kits de mogelijkheid bieden voor veel zeiloppervlak met een laag zeilpunt. Op halfwindse en ruimere koersen kan tussen de top van de bezaanmast en de voet van de voormast nog een 'aap' of stagzeil worden gevoerd. Dat is echter alleen zinvol op langere rakken, want voor overstagof gijpmanoeuvres moet dit zeil eerst weg.

Schoenerzeil

Schoeners komen in veel variaties. Bijna zonder uitzondering zijn schoeners zware schepen, met een naar achteren toe naar beneden lopende kielbalk die een behoorlijke diepgang met zich meebrengt. Er zijn stagzeilschoeners met aan de voorste mast alleen een genua of fok, terwijl nog zo'n stagzeil wordt gevoerd op het stag dat van de top van de achterste mast naar de voet van de voorste loopt. Een zeil met een hoge schoothoek kan de ruimte tussen de voormast en het stagzeil opvullen. De schoot wordt dan gevoerd vanaf de achternast. Wishboneschoeners hebben een dubbele ellipsvormige uithouder aan de schoothoek, om de vorm van dit zeil beter te kunnen beïnvloeden. Een veel voorkomend type is de gaffelschoener. Een schoenerzeil (aan de voorste mast) met lange gaffel vult de ruimte tussen vooren achternûast goed op. Een gaffelgetuigd grootzeil levert extra veel langsscheeps zeiloppervlak op met een laag zeilpunt. Bij weinig wind kunnen boven de gaffels topzeilen worden gevoerd.

Westerleds

In onze Westerly's wordt gebruik gemaakt van 12 Volt gloeilampen of halogeenlampen. Het grote nadeel van deze verlichting is het stroomverbruik. In vergelijking tot LED-lampen verbruiken zij vier tot vijf maal meer elektriciteit.

Een rekenvoorbeeld: Vier 25 Watt gloeilampen, die per etmaal 5 uur aan staan, verbruiken zo'n 40 Ah. Deze lampen vervangen door vier LED-Lampen van 3 Watt (wat ongeveer vergelijkbaar is met een 25 Watt gloeilamp) verbruiken zo'n 5 Ah. Ter illustratie, de gemiddelde Westerly heeft een accu capaciteit van 80 tot 100 Ah.

Dat lage stroom verbruik heeft nog een prettige bijkomst voor onze Westerly's. In de periode dat de Centaurs, Conway's, W-31 en W-33 ontworpen werden, was er minder aandacht voor de elektravoorziening dan dat nu het geval is. Dat is te merken aan de wat dunnere bekabeling.

In de jaren '60 was dat geen probleem. Het elektra-verbruik beperkte zich tot hier en daar een lampje en een transistorradio op batterijen. Sinds de jaren '60 hebben we met zijn allen heel wat apparatuur toegevoegd. Het effect is vaak te zien dat, wanneer een lamp aan staat en er een tweede wordt aangezet, de eerste minder fel gaat branden.

Dat probleem wordt opgelost door het lage stroomverbruik van LED-verlichting. Het echte goede nieuws is natuurlijk dat de noodzaak om de bekabeling te vernieuwen hierdoor wat minder wordt.

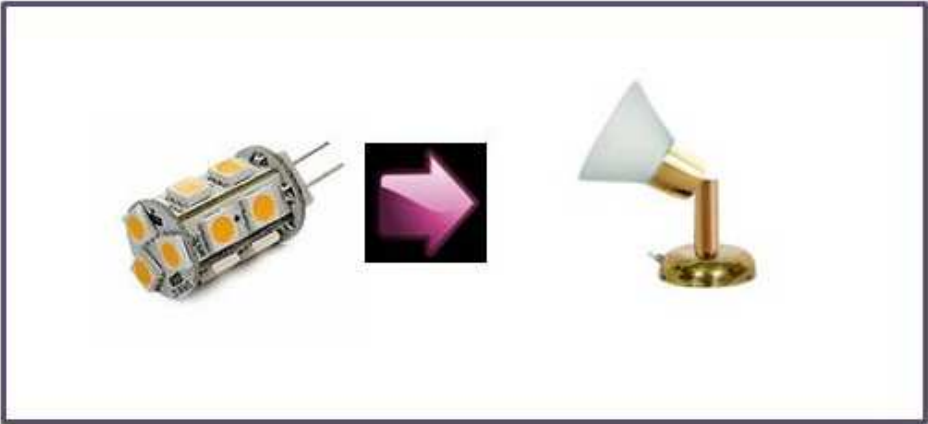
Een ander voordeel is de lange levensduur van LED-Lampen. Een 12 Volt gloeilamp of halogeenlamp heeft een levensduur van zo'n 1000 uur. LED's branden zo'n 15.000 uur. Dat betekent dat, als je lampen vervangen hebt door LED's, je mag verwachten dat je deze nooit meer hoeft te vervangen.

LED's hebben ook een nadeel. Terwijl een gloeilamp rondom licht uitstraalt is dat bij een LED niet het geval. Deze schijnt in een kleine bundel "recht vooruit". De LED fabrikanten hebben dit opgelost door LED-Lampen te maken die bestaan uit meerdere LED's die in verschillende hoeken schijnen.

Op onze Westerly's hebben we hoofdzakelijk te maken met spotjes. En daar bestaan dan weer twee varianten in. Er zijn spotjes met een glazen kelk die licht rondom uitstralen en er zijn spotjes die een bundel naar voren stralen.

Armaturen die rondom stralen vragen om een LED-lamp die rondom straalt terwijl spotjes een LED-lamp nodig hebben die vooruit straalt.





Als je de gloeilampen wilt vervangen door LED-Lampen zijn de volgende aspecten van belang.
De juiste fitting

De meeste 12 Volt LED-Lampen hebben een zogenaamde G4-fitting . Dat is de bekende fitting met twee metalen pennen. Op onze Westerly's komt een hele variëteit aan "lampvoetjes" voor. Dat varieert van bajonet naar schroefdraad en weer terug. In dat soort gevallen zijn converters nodig. Dat zijn hulpstukken die aan de ene zijde een G4-aansluiting hebben en aan de andere zijde een bajonet, schroefdraad of wat dan ook. Deze converters zijn in iedere watersportzaak te koop en kosten een euro of drie-vier.



Het makkelijkste werkt het om met de LED-lamp en de oude gloeilamp naar een watersportzaak te gaan en daar de juiste converter uit te zoeken.

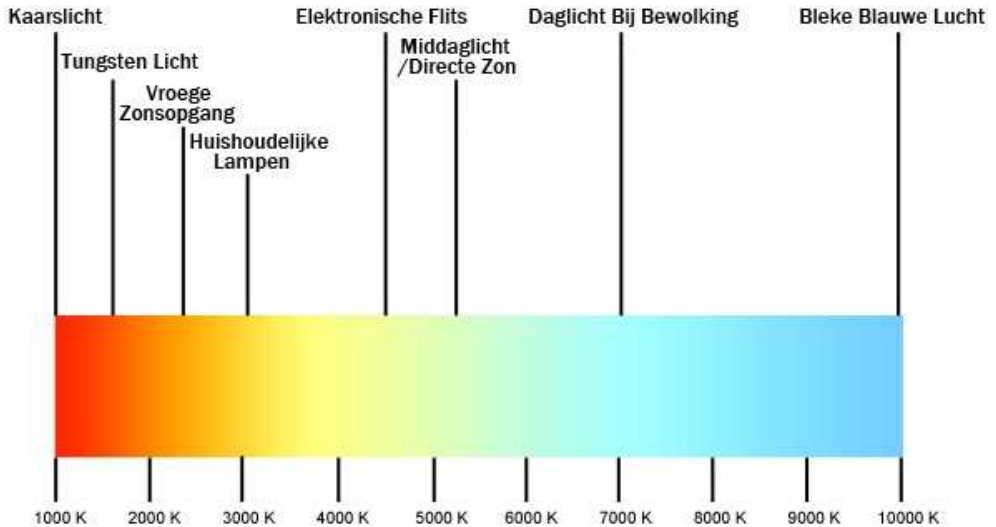
Vermogen

Eigenlijk moet je lichtopbrengst uitdrukken in lumen, maar ieder gewoon mens spreekt over Watts. Voor onze boten kun je gebruik maken van de volgende tabel:

Vermogen oude gloeilamp	Vermogen LED-lamp
5W	1W
10W	1,5W
15W	2W
20W	2,5W
25W	3W

Kleurtemperatuur

Over de kwaliteit van het licht van LED-Lampen zijn hele academische verhandelingen te schrijven en geschreven. De belangrijkste specificatie van de kwaliteit van licht is de kleurtemperatuur. De kleurtemperatuur wordt uitgedrukt in graden Kelvin. 1000°K is romantisch rood licht terwijl 10.000°K "keihard" blauw is.



De gloeilampen in onze Westerly's hebben een kleurtemperatuur van ongeveer 2700°K.

De meeste Westerly zeilers zullen hun bestaande gloeilampen dan dus ook willen vervangen door LED's met een gelijke kleurtemperatuur (dus rond de 2700°K).

Nu bestaan er LED-Lampen met de beschrijving "warm wit". Dit is echter een beschrijving van het kaliber "vernieuwd", "light", "hydro-IQ" of "verrijkt met actieve hydraterende bestanddelen". Bij 3000 begint "warm wit" al akelig wit te worden. Dus gewoon naar de kleurtemperatuur vragen.

Waar te krijgen

Op internet zijn vele websites, die LED's aanbieden. Zelf heb ik goede ervaringen met de topledshop. (www.topledshop.nl). Daar heb ik LED's gekocht om de halogeenlampjes van "Ginger" te vervangen. Dat was een mooie testcase. Een armatuur had nog de oude halogeenlamp en zo'n zelfde armatuur werd voorzien van een LED-lamp met een kleurtemperatuur van 2800°K. Ik kon geen verschil zien.

Gerard Versluis

Apple interested in Westerly



Gespot in The Apple Store, Fifth Avenue in New York (USA): een beeldscherm met een Westerly.

Westerly: een Wereldmerk!

10

Tien dingen aan boord van Ginger die het leven veraangenamen

Gekscherend wordt wel eens gezegd dat polyester jachten comfort-containers zijn. Voor onze "Ginger" klopt dat zeker. Voor het Magazine heb ik 10 zaken op een rijtje gezet, die het verblijf aan boord voor ons veraangenamen.

1. Een ingebouwd 12 Volt sigaretten stopcontact. Daarin zit een USB-oplader (gekocht voor 2,95 euro bij de Action) met een mini-USB snoertje. Daarmee laden we al die gadgets op, waar we tegenwoordig niet meer buiten kunnen.
2. Een E-book reader. Dat scheelt bergen boeken aan boord, die van en naar huis gezeuld moeten worden..
3. Een extra gaspitje. Voor twee tientjes gekocht bij een Turkse bazar in Rotterdam. Reuze handig als je een pit tekort komt. Maar nog leuker is het om het ding op de steiger te zetten en vis te bakken.
4. Speakers in de kuip. Wat muziek op een lange oversteek maakt dat de oversteek wat sneller verloopt.
5. De hotspot-functie van de smartfoon. Daarmee heb je een internet verbinding op je boot ongeacht waar je bent. Ook op die mooie ankerplaats. De combinatie van de hotspot met het grote scherm van een iPad werkt erg prettig. Daarmee zijn we eindelijk af van die vaak gebrekkige jachthaven WIFI-netwerken.
6. Op onze boot konden we een douchje maken. Op de wal naar de douche gaat natuurlijk ook prima, maar als je ergens bent waar je niet kunt douchen, is het wel erg prettig als je jezelf na een hete dag even kunt verfrissen.
7. Een middenbolderlijntje. Sinds vorig jaar leggen we bijna altijd aan met een lijn op de middenbolder. Als u wilt weten hoe dat werkt, neem dan contact op met Tjerk Tjeerde. Hij heeft mij dat ook geleerd.
8. De high aspect fok. Weliswaar een hele investering, maar het werkt geweldig. Een effectief en niet te groot zeil. Dat scheelt een heleboel gesleur aan de lieren in vergelijking met een reguliere genua.
9. Een plottertje nabij het stuurwiel (heet bij ons ome Cor). Dat scheelt veel gestress als het er echt om gaat spannen (een tablet met Navionics werkt even goed).
10. Gebreide pantoffels. Mijn schoonmoeder breidt geweldige pantoffels voor aan boord..



Te koop aangeboden



*"I know you sail to get away from your wife,
but surely she can't be as bad as this?"*



Westerly 25 (1965)

Voor de echte Westerly-liefhebber.
Het schip staat al 20 jaar droog.
Originele papieren aanwezig.
Osmosevrij. Origineel pomptoilet en 2-
pits vast gasstel.
Torengetuigd met bruine zeilen in goede
staat. Reefinrichting aanwezig.
Tegen elk aannemelijk bod.

Voor informatie:
dhauzendorfer@msn.com

Westerly Club Nederland

Westerly Longbow

Fantastisch mooi en degelijk Westerly Longbow kajuitzeiljacht.

L: 9.40 mtr x B:2.90 mtr x D:1.38 mtr.

Dekopbouw wit, romp kobaltblauw, o.w.

schip: zwarte Hempel Combic AF.

De Westerly jachten staan bekend om hun degelijke bouw en zeer grote binnenruimte.

Stahoogte in kajuit: 1,95-1,86 mtr.

Heel veel bergruimte door gehele schip.

Bouwjaar 1979. Met Lloyd's certificaat.

Vinkiel. Helmstokbesturing. Aluminium

mast & giek. RVS verstaging.

Grootzeil en rolgenua (met UV strip 2013)

Motor: Volvo Penta MD 11C, 23 pk met

keerkoppeling, schroefas en vaste schroef.

5-6 ruime slaappleaatsen in 2 kajuiten.

(Voorkooi verlengd tot 2,15 mtr)

Pomptoilet.

2 pits gastoestel met oven. Koelbox

(220/12/gas)

Hete lucht verwarming (diesel)

Jonge frisse bekleding en gordijnen.

Plus: nav. verlichting, diverse binnerverlichting, gasbun voor 2 flessen, bilgepomp, stootwillen,

landvasten, anker & ketting, sprayhood, grootzeil hulk en rolfok hoek, 2 accu's, 135 ltr RVS

drinkwatertank, 90 ltr dieseltank, dieptemeter, RVS zwemtrap, ankerbal, radar-reflector, radio/CD

speler, klok, barometer, enz enz.

Schip staat nu op de wal in Veere.

Vraagprijs: Euro 12.500

Voor informatie:

Cor Tromp

Mobiel: 06 18808683 of e-mail: ctrump@hotmail.com



Westerly Riviera 35

Te koop aangeboden wegens gevorderde leeftijd van eigenaar.

Dit mooie en degelijke kajuitzeiljacht met deksalon en een zee aan binnenruimte maakt zeilen en verblijf aan boord van deze Westerly tot een ontspannen en comfortabele bezigheid.

De hull en tuigage van deze Westerly werd door de werf voor al zijn 35fts. gebruikt zoals de Oceanquest, Falcon 35, Kestrel e.a.



L x B x D 10,54m x 3,74m x 1,45m

Motor Solé Diesel mini 44 pk (nieuw ingebouwd in 2011)

Brandstotank 270 ltr.

Bouwjaar 1988/1989 met Lloyd's certificaat

Vorm rondspant

Kiel vinkiel

Besturing: stuurwiel in kuip voor zeilen en motorbediening
stuurwiel in deksalon voor motorvaren en motorbediening

Zeilen rolgrootzeil en rolgenua
toerspinnaker met spinnakerhoes

Kompas 2x, (1x binnen en 1x buiten)

Stuurautomaat Autohelm ST 6000

GPS Philips Mark 8

Marifoon: Kelvin Hughus, type:Husun 70 zeemarifoon met atis (1w en 25w)

Anker CQR met ketting en lijn

Ankerlier elektrisch, bedieningsknop in dek is defect.

Accu's 3x, 2x elektrisch circuit en 1x startaccu

Acculader Mastervolt

Verwarming Ebenspächer met thermostaat

Gastoestel 2 pits met vleesgril en oven

Deksalon stahoogte, zitbank kan worden omgebouwd tot 2 slaappleatsen

Hutten 2x met dubbele kooien iedere hut voorzien van eigen natte cel met pomptoilet en douche voorziening

Warm water boiler 50 ltr., opwarming door motor

Watertank 400 ltr.

Westerly Club Nederland

Osmose behandeling in 2006 (Hotvac)

De gehele boot is opnieuw geschilderd in de originele kleurstelling in winter 2007/2008

Anti fouling: merk International laatste maal aangebracht in 2012

Vele extra's , o.a. afdekkovers voor de ramen ,hoes voor stuurwiel in de kuip, hoezen voor de vijf lieren en passende kussens voor de kuipbanken enz. enz.

Vraagprijs: € 54.500,=

Voor verdere informatie:

P.D.Luyckx , e-mail p.luyckx@planet.nl, tel.071-5172583 of 0620975814

Westerly Centaur " Windhondt"

Ligplaats Enkhuizen (Buyshaven)

Bouw/zeil nummer 1314 bouwjaar 1975.

Vroeger "Nieuwe Zorg" en " Grommeldor" (tot 1985)

In goede staat van onderhoud.

Romp geschilderd in 1985/86, (van geel naar wit/blauw), osmose behandeld in 1988/89, mast fundatie 2004, grootzeil vernieuwd in 1998, rolfok 2003.

Motor: Volvo penta MD 2, 25 pk, bouwjaar 1975

Apparatuur: o.a. marifoon(PE 8350),

stuurautomaat, Sestrell Moore stuurkompas, Origo spiritusfornuis, twee brandblussers

Vraagprijs: € 13900,-



Na 28 jaar met veel plezier met dit schip gevaren te hebben wordt het op mijn 75e langzaam aan wat te bewerkelijk, te krap en misschien wat te spartaans.

Zie ook de advertentie op internet www.yachtfocus.com en bij Raat Yachts in Andijk

www.andijkyachting.nl

J.D.Waller

Dorpsstraat 42

1842 GV Oterleek

Telefoon: 072-5717340 of e-mail: j.d.waller@kpnplanet.nl

Westerly Berwick, kimkieler (1974).

Lengte: 9,45 m, diepgang: 1,10 – 1,20 m
Osmose behandeling in 2003.
Motor (gereviseerd 2007): Volvo Penta.
Kachel: Eberspächer.
Marifoon: Navman VHF 7200.
Log / diepte: Navman Multi 3100.
Windmeter: Navman Wind 3150.
Stuurautomaat: Autohelm 1000.
Kooktoestel: Plastimo 2000 Range LPG Cooker met oven
Rolreeffok
Vraagprijs: € 10.000

En dan maar hopen dat er iemand reageert.
Dat kan natuurlijk telefonisch op 0229243190 of
0648504697.
Rein Schippers



Westerly Griffon

kimkieler, bouwjaar 1987.
In uitstekende staat van onderhoud.
Nieuwe genua, nieuw zeil, nieuwe huiken
Nieuwe sprayhood en kuptent.
Volledige inventaris.
Marifoon, gps/plotter.
Zeewaardig.
Ligplaats: Lelystad.
Op afspraak te bezichtigen.
Vraagprijs € 17.000,=
Contact: B. Spaans
0031 639467467
0031 320844385



Westerly Club Nederland

Westerly Club Nederland Colofon

Bestuur

Tjerk Tjeerde	voorzitter	015-2614075
Willem van Leeuwen	secretaris	06-55552158
Jan Willem Gombert	penningmeester	040-2233404
Rein Schippers		0229-243190
Cees Tanis		0113-211148

Adres secretariaat:

Willem van Leeuwen	06-55552158
Schepstad 1	wvl6852@xs4all.nl
6852 BT Huissen	

Evenementencommissie:

Emiel Pyckevet	040-2467022	Corrie Scholman	030-6300610
Cees Beije	0113-340675	Ben Prins	030 2202575
Wini Goedegebure	0113-211148	Sander Kaat	06-22274293
		Bart Kuiper	06-11515891

Technische commissie:

vacature

vacature

Websites:

Westerly Club Nederland (en bibliotheek)

www.westerlyclub.nl

Westerly Owners Association

www.westerly-owners.co.uk

Redactiecommissie: Gerard Versluis

Eindredactie: Tjerk Tjeerde

redactie-adres: Togostraat 46

015-2614075

2622 EW Delft

tjeerde@hetnet.nl

Contributie:

Voor leden die betalen per automatische incasso: € 35,- per jaar.

Betaalt men op andere wijze: € 37,-. Inschrijfgeld € 15

Donateurs betalen minimaal € 15,- p.j. De contributie wordt geïnd in april.

ABN AMRO rekeningnummer: 49.39.39.377 t.n.v. Westerly Club Nederland, Ermelo

Clubvaantjes: De prijs van de WCN-clubvaantjes is € 10,-.

De Westerly Club Nederland aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid verband houdende met de inhoud van dit Magazine. Voor de volledige tekst van de disclaimer kunt u terecht bij secretariaat en/of website.

Westerly Club Nederland





Westerly Centaur “Tarka” van Pieter en Petra Kramers