

konst

**Westerly
Club
Nederland**

*Clubblad
Maart 2001*





Boven (2 x)
Bukh workshop

Rechts:
Barbecue-Z 2000



Voorwoord

Door: Frans Walraven

Misschien vraagt u zich wel eens af, wat het bestuur van de Westerly Club Nederland zoal doet om zijn taak in te vullen. Om u daar een idee van te geven, ga ik kort in op een aantal onderwerpen van de laatste bestuursvergadering.

Zo hebben we gesproken over de grote aanwas van nieuwe leden, te weten 38 in het afgelopen jaar, zodat we nu gegroeid zijn tot 160 leden. Zoiets zorgt voor nieuwe uitdagingen in de club. Je kunt voor sommige evenementen bijv. te maken krijgen met teveel deelnemers, iets waar we nog nooit van gedroomd hadden. Wat kun je dan doen als organisator? Splitsen en er twee evenementen van maken? Of een beperking van het aantal deelnemers doorvoeren?

We hebben ook uitvoerig stilgestaan bij ons clubblad en hebben ons gerealiseerd dat het clubblad een belangrijke bindende factor is voor veel leden, vooral voor hen die weinig of niet (kunnen) meedoen aan evenementen. Om de inhoud van het overigens uitstekende blad nog wat diverser te maken en onze eindredacteur Hans Veldhuyzen wat te ondersteunen in het arbeidsintensieve productieproces, hebben we besloten een redactiecommissie op te richten waarvoor zich vanuit het bestuur meteen al een aantal redacteurs hebben aangemeld. Tevens zijn daarbij namen genoemd van clubleden die wij verdenken van een

vaardige pen en dus spoedig benaderd zullen worden met een verzoek.

Ook zijn wij ons, als bestuur, bewust van het belang van aantrekkelijke na-jaarsbijeenkomsten en om die kwalitatief goed in te kunnen vullen, ligt er het voorstel om daarvoor op de begroting meer geld uit te trekken. Mede daarom, maar vooral ook om onze sterk teruggelopen financiële buffer aan te zuiveren, heeft het bestuur besloten een contributieverhoging voor te stellen aan de algemene ledenvergadering. (ALV).

Verder stelt het bestuur een bestuurswijziging voor in de komende ALV. Na ca. 5 jaar in functie te zijn geweest wil uw voorzitter de hamer overdragen aan John Smit. John Smit is een echte zeiler in hart en nieren, die bovendien al eens een jaartje interim voorzitter is geweest en te kennen heeft gegeven er zin in, en tijd voor te hebben. De vicevoorzitter, Theo van Lammeren is periodiek aftredend en stelt zijn functie beschikbaar. Ook daarvoor hebben we een routinier, te weten Jan Sluiter, bereid gevonden om zijn plaats in te nemen.

Ik heb er alle vertrouwen in, dat de bemanning van het nieuwe bestuur onze Westerly Club goed op koers zal weten te houden.

Ik wens u een uitstekend seizoen en een behouden vaart toe. Tot ziens op 31 maart.

Inhoud Clubblad WCN maart 2001

Club		Varia	
Voorwoord	1	Gelezen	23
Inhoud	2	Over Scheepsnamen	24
Evenementenkalender	3	Westerly	
Correctieformulier Ledenlijst	3	Laatste nieuws Westerly	25
Nieuwe leden	4	De Konsort en de Konsort Duo	27
WCN toertochten	4	Techniek	
Domeinnaam	6	De Bukh Workshop	30
Life Before the Computer	7	Vaste buiskap voor Centaur	32
Contributie	7	Uitzakkende plafonds	34
Advertenties leden	12	Jaarvergadering	
Bestuur en commissies	43	Agenda	37
Advertentie importeur	44	Notulen algem. ledenverg. 2000	38
Reisverhalen		Financieel overzicht 2000	40
Naar Denemarken via de Eider	8	Toelichting fin. Overzicht	41
Naar de Golf van Biskaye	13	Contributievoorstel	42

Redactiecommissie:

Gerard Versluis	Techniek
Jan Sluiter	Varia
John Smit	Leden
Hans Veldhuyzen	Eindredactie

Overige medewerkers:

L. van Denen
Gerda van Dillen
Frans van der Heide
Elly Rutgers
Marjan Sluiter
Frans Walraven

Redactieadres:

Frank Santmanstraat 23
7552 GM, Hengelo Ov
Tel 074 - 242 42 44
e-mail:
veldhuyz@introweb.nl

Evenementenkalender 2001

*Samenvatting van het zomerprogramma
Om te noteren in uw agenda 2001*

zaterdag 31 maart **Voorjaarsbijeenkomst**

donderdag 24 - 27 mei **Hemelvaartsweekend Noord & Zuid**

zaterdag 9 - 16 juni **Lowestoftocht**

zaterdag 1 - 2 september **Barbecue-weekends Noord & Zuid**

zaterdag 25 aug - 1 sept **Tocht om de Noord**

donderdag 13 - 16 sept **Garnalentocht**

Najaarsbijeenkomst
(Nog niet bekend)

Voor het **Hemelvaartsweekend** dient U zich aan te melden bij het secretariaat
Voor de **Toertochten** van de club (Lowestoft, Om de Noord en Garnalentocht)
geldt weer een intekenregeling. Dit jaar een inschrijfgeld van f 60,- per schip.
Het gele inschrijfformulier treft U aan bij dit clubblad. Zie ook pagina 4

Correctieformulier Ledenlijst

Groene formulier

Jaarlijks ontvangt U de ledenlijst van onze club. Ook ditmaal ontvangt U het bekende groene boekje. Het is een uitdraai van onze ledenadministratie. Als een nieuw lid toetreedt vult hij/zij een uitgebreide vragenlijst in, waarvan de gegevens zorgvuldig worden verwerkt. Maar, om allerlei redenen blijken deze na verloop van tijd vaak niet meer correct te zijn. Verhuizing, aanschaf van een mobiele telefoon, verandering van schip, wijziging van de ligplaats en zo voort. Ook worden enkele nieuwe gegevens gevraagd, die U bij de inschrijving als lid niet hoefde op te geven. Daarom willen wij dit jaar ons bestand grondig aanvullen en corrigeren om de volgende ledenlijst weer up-to-date te maken. Wilt U ons daarbij helpen door het bijgaande correctieformulier in te vullen en terug te zenden naar het aangegeven adres? Inleveren bij de secretaris of de penningmeester op de jaarvergadering 31 maart kan natuurlijk ook.

Nieuwe Leden

Het ledenbestand heeft dit jaar een ongekende groei laten zien. Er traden 38 leden en 3 donateurs toe tot de club. Daartegenover stond het vertrek van 12 leden, merendeels in verband met de verkoop van hun Westerly. Een saldo dus van 26 leden en 3 donateurs. Het nieuwe groene ledenboekje van 1 januari 2001 vermeldt nu 160 leden en 5 donateurs.

Wij wensen alle nieuwkomers een hartelijk welkom in de club. Profiteer vooral van de vele evenementen die de club U biedt om andere leden te leren kennen en de sfeer in de club te ervaren.

Achter in het clubblad vindt U op blz. 43 de namen en adressen van bestuurs- en commissieleden waartoe U zich kunt wenden als U nadere informatie wenst.

WCN Toertochten

Dit jaar organiseert de club 3 toertochten. De Lowestofttocht en de Tocht om de Noord hebben inmiddels een bekende klank. Het zijn tochten van een week. Nieuw is de Garnalentocht naar Blankenberge met een duur van 4 dagen.

Inschrijving

Voor de tochten geldt het volgende.

Om praktische redenen zijn er grenzen aan het aantal schepen dat kan deelnemen. Dit is dan ook de reden dat we tijdige inschrijving vragen (vóór 1 mei).

U vindt het inschrijfformulier bij het clubblad. Stuur dit in een envelop naar de penningmeester als U deel wilt nemen aan één of meer tochten. Inleveren op de jaarvergadering 31 maart as. kan natuurlijk ook. Wij vragen dit jaar een inschrijfgeld van f. 60,- per schip om het budget voor de tochten te verruimen.

Met het inschrijfformulier geeft U tevens een *éénmalige* machtiging om het verschuldigde bedrag van uw rekening af te schrijven (in mei). U mag ook op andere wijze betalen, mits de betaling *vóór 1 mei* binnen is. De bankrekening van de Westerlyclub is 47 07 12 600

Waar U rekening mee moet houden

Een voorwaarde voor deelname is dat op elk schip, behalve de schipper, minimaal een tweede ervaren bemanningslid aanwezig is. Een bemanning van meer dan twee is aan te bevelen in verband met de afstanden en eventueel minder gunstige weersomstandigheden. Zorg vooral dat schip, tuig, motor, accu's, navigatieapparatuur en veiligheidsvoorzieningen in prima conditie zijn. Denk om warme kleding voor koude nachten. Vraag uw internationale documenten voor schip en schipper tijdig aan bij de ANWB.

Lowestofttocht 9 - 16 juni

Ook dit jaar staat een Lowestofttocht op het programma. Zowel 'oudgedienden' als nieuwkomers zijn weer van harte welkom. Een 'briefing' bijeenkomst is gepland op vrijdagavond 18 mei bij Bob Stapleton in Kockengen.

Verzamelen donderdagavond 8 juni in IJmuiden of Stellendam, vertrek zaterdagochtend 9 juni naar Lowestoft, waar zondagavond het traditionele 'Safe Arrival' dinner plaats zal vinden in de Royal Suffolk & Norfolk Clubhouse (stropdas verplicht!).

Maandagochtend gaat de tocht dan zuidwaarts met als programma: river Deben (Woodbridge), river Orwell (Suffolk Yacht harbour & Ship Inn; Wolverstone Marina & Pinn Mill) en misschien river Blackwater (Tollesbury Marina voor een 12-uurs overnachting. Dit jaar slaan we dus de river Blythe en Southwold over. Als alles volgens plan verloopt zijn we zaterdag 16 juni terug aan de Nederlandse kust, zodat ieder zondag (vaderdag!) thuis kan zijn.

Voor alle verdere informatie kunt U bij de Commodore, Bob Stapleton terecht.

Tocht 'Om de Noord' 25 augustus - 1 september

De tocht 'Om de Noord' staat dit jaar een week eerder dan gebruikelijk op het programma, omdat dit voor enkele deelnemers beter uitkomt. Deze keer zal de tocht onder leiding staan van Peter Dreef. Ook voor deze tocht geldt: Tijdig inschrijven, bij voorkeur voor 1 mei

Het reisplan is niet zo ambitieus als in vorige jaren. De bedoeling is om in het gebied van de Duitse waddeneilanden tot Nordeney en de oostelijke Nederlandse waddeneilanden te blijven. Hier worden verschillende eiland- en kusthavens aangedaan, afhankelijk van wind en tij. Wadvaart betekent een beperking van diepgang tot ca. 1,35 m. Alleen een deel van westelijke Duitse Wad is tot Nordeney ook goed bevaarbaar voor iets dieper stekende schepen. Verzamelpunt is weer Lauwersoog, op vrijdagmiddag/avond. 24 augustus. We vertrekken zaterdagochtend, tijdstip afhankelijk van het tij, met het doel om vrijdagavond 7 of uiterlijk zaterdag 8 september de tocht te beëindigen in Lauwersoog.

In overleg met de deelnemers kan in mei een briefing bijeenkomst in worden belegd. In ieder geval krijgt iedere inschrijver voor de tocht 'Om de Noord' in mei een deelnemerslijst en een voorlopig vaarplan.

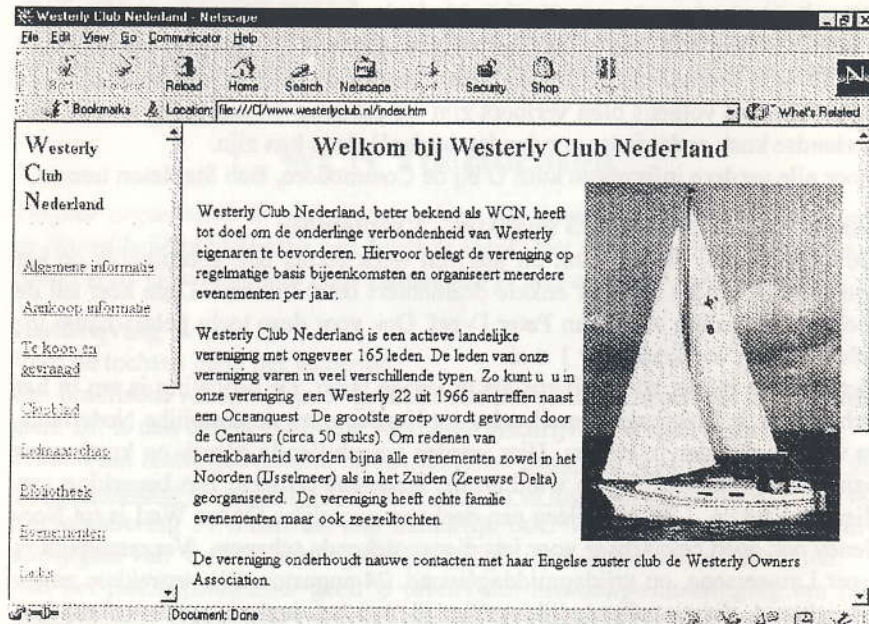
Garnalentocht 13 - 16 september

De Garnalentocht is een nieuwe loot aan de tak. De tocht zal onder leiding staan van Gerard Versluis. Het wordt een vierdaagse reis naar Blankenberge in België. Op donderdagavond verzamelen aan de Roompotsluis. Vrijdag varen naar Blankenberge. Daar garnalen eten met Belgisch bier. Zaterdag terug naar de Roompot en zondag weer thuis. De data zijn gekozen in verband met het tij.

Domeinnaam WCN

Door Gerard Versluis

Op het internet kun je een domeinnaam laten registreren. Daarmee leg je wereldwijd vast wat jouw domeinnaam is. In het verleden was dit fenomeen alleen bereikbaar voor het bedrijfsleven, wegens de aanzienlijke kosten. Overigens zijn hiermee een aantal slimmeriken heel rijk mee geworden. Zij kochten voor een paar duizend gulden domeinnamen zoals Shell.com en Disney.com. Vervolgens verkochten zij deze namen voor veel geld aan deze bedrijven.



Sinds kort kunnen de minder draagkrachtigen gratis een domeinnaam aanvragen. Dat heeft onze vereniging dan ook gedaan en zij heeft de domeinnaam WWW.WESTERLYCLUB.NL laten registreren. Het belangrijkste voordeel is met name het feit dat onze naam op het internet vanaf nu altijd hetzelfde zal blijven hoe vaak we ook (moeten) veranderen van provider.

De website heeft bewezen een aanwinst te zijn voor onze vereniging. Om de continuïteit te waarborgen was het gewenst dat er een "tweede" man zou komen voor het onderhoud en beheer van onze site. Het bestuur heeft Remco Allard hiertoe bereid gevonden.

Life before the Computer

Ontvangen van Marjan Sluiter

An application was for employment
A program was a TV show
A cursor used profanity
A keyboard was a piano

Memory was something that you lost with age
A CD was a bank account
Compress was something you did to garbage
Not something you did to a file

Log on was adding wood to a fire
Hard drive was a long trip on the road
A mouse pad was where a mouse lived
And a backup happened to your commode

Cut – you did with a pocket knife
Paste you did with glue
A web was a spider's home
And a virus was the flu

I guess I'll stick to my pad and paper
And the memory in my head
I hear nobody's been killed in a computer crash
But when it happens they wish they were dead!

Contributie

Gebruikelijk wordt de contributie geïnd in de loop van de maand maart. In de algemene ledenvergadering komt dit jaar echter een voorstel tot contributieverhoging aan de orde. Daarom zal de inning niet eerder plaats vinden dan in april. Van enkele nieuwe leden die in de laatste maanden van 2000 zijn toegetreden zal dan tevens het inschrijfgeld worden geïnd.

Naar Denemarken via de Eider

Door Frans van der Heide

Alweer ruim een jaar geleden ontving de redactie een verslag van de reis naar Denemarken v.v. van Frans en Rina van der Heide en de scheepskat, met hun Centaur FEMKE. Een tocht van vijf weken uit en thuis.

Veel clubleden hebben al ervaring met een retourtje Denemarken, maar weinigen zullen ooit hun route via de Eider hebben gekozen. Door het ruime aanbod van kopij in het lustrumjaar moest dit verslag even blijven liggen. We hebben het iets ingekort, met excuses aan de inzenders voor het uitstel.

Vertrek

Op 29 mei 1999 begint de tocht met het vertrek uit Hellevoetsluis. Het eerste traject gaat, met weinig wind, op de motor naar IJmuiden. De volgende dag door naar Durgerdam via de Oranjesluizen. Nog steeds op de motor, maar nu gedwongen door stevige tegenwind. De derde dag via de Houtribsluizen naar Makkum. De wind is weer weg, dus de motor gaat weer bij. De eerste drie dagen zijn weinig spannend, maar wel comfortabel.

Dan gaat het op 1 juni het wad op. Door de sluis varen we via de Boontjes naar het Molengat voor een goede ankerplaats. We zien onze eerste zeehond, altijd weer een belevens. De wind is variabel 2 bft. We liggen als koningskinderen en slapen uitstekend. Het wad is weer erg mooi.

Over het wad naar Lauwersoog

Volgende dag verder richting Lauwersoog. Wind 3/4 bft. Op het eerste wantij lopen we omstreeks 11.00 uur zo vast als een huis, er is ook geen prik meer te bekennen. Ze zijn zo

maar verdwenen. Door al maar te juttten komen we telkens weer los en zien na verloop van tijd een rood restant van een baken. Op goed geluk er langs gevaren en na regelmatig vastlopen verschijnt er weer een prik. Op het tweede wantij lopen we na ongeveer driehonderd meter weer vast. Erg merkwaardig, want er zou al minstens 1,10 meter water moeten staan volgens de kaart en die is zo recent als wat. Het is ongeveer een uur voor hoogwater en we zijn bang dat we dit tamelijk grote wad niet zullen halen. Een nieuw weerbericht vertelt ons ook nog dat we toenemende wind uit het Oosten kunnen verwachten, compleet met regen en onweer. Door de oostenwind staat het water een stuk lager boven de geulen en platen, maar hoeveel lager is altijd gissen. We besluiten terug te keren naar het Molengat.

Geluk! Een peilschip van Rijkswaterstaat komt zomaar uit het niets opduiken en vertelt ons dat de geul is dichtgeslibd en een nieuwe nog niet is gemarkeerd. Door onbekende geu-

len kunnen we het schip volgen en bereiken na verloop van tijd keurig het Westgat. Met toenemende wind 5/6 uit oostelijke richting varen we naar Lauwersoog, schutten en vinden een riant box in de jachthaven. Natuurlijk weer veel gemoterd. We zijn toch wel een beetje happy dat we onder deze omstandigheden niet op het wad liggen, want het regent en onweert er ook nog vrolijk op los. Van slapen komt er dan op het wad meestal niets of heel weinig terecht.

Via Groningen over het Duitse wad

Volgende ochtend: windkracht 7/8 met regen en onweer. Allemaal wat te veel voor een tocht op groot water. We besluiten 's middags dan ook om maar op de motor binnendoor naar Delfzijl te varen. De tocht door het Reitdiep en de stad Groningen met de vele bruggen, overnachten in de haven van de motorbootvereniging 'Abel Tasman' is 'Om de Noord'-vaarders wel bekend. Het weer en het weekend (bruggen) zitten niet mee en pas vijf dagen later verlaten we Delfzijl op weg naar Nordeney via Borkum. En daar liggen we weer twee dagen verwaaid

Dan, op 11 juni, is het zover. Weerbericht Z/0 2/3 bft. Wegwezen dus. Om 7.00 uur al. Fok en Grootzeil er op. We gaan proberen zoveel mogelijk wantijen te doen: Nordeney, Baltrum, Langeoog, en Spiekeroog, om te eindigen in de haven van Wangeroog. Mijlen maken dus, want onze bestemming zal uiteindelijk toch Denemarken moeten zijn. Het moet

kunnen! Voorspoedig goed gevaren en genoten, al moet gezegd dat het laatste wantij wel spannend was (afgaand water). We hebben ongeveer 32 mijl gedaan en zijn erg tevreden. Aankomst op Wangeroog 15.00 uur. Lekker lunchen, watertanken en rondneuzen op dit typische eiland zonder auto's en met een antiek treintje, dat samen met de veerboot het eiland helpt bevoorraden.

Het grote water.

Naar Helgoland. Voor het eerst gaan we de rode rots bekijken, daarna de Eider of de Elbe op. Wind ZW 2/3 bft., bakstag. Vertrek 06.15 uur. Zeilvoering: Genua en Grootzeil. De stroom loopt nu steeds dwars, dat is ongunstig. Om koers te houden en niet te veel te verlijeren vaar je dan schuin tegen de stroom in. Motor bij dus. Het weer is prachtig, dus niet klagen. Wel duurt de tocht daardoor wat langer. De kat vindt het minder leuk, hij wordt van dat gekeutel ook een beetje zeeziek (we rollen nogal). De aankomst in de haven van Helgoland is een verademing, want wij zijn ook wat katterig geworden. Op ruwe zee, zelfs met slecht weer, hebben we doorgaans weinig last, maar met een holle zee en zwakke deining worden we knap eng. Wij denken dat het een stuk gunstiger zou zijn geweest van Nordeney te vertrekken naar Helgoland, de stroom loopt dan over het algemeen mee in plaats van dwars.

Helgoland moet je een keer gezien hebben, maar in het hoogseizoen is

het kermis. Drank en wat andere zaken zijn goedkoop, maar zo erg veel scheelt het nu ook weer niet.

De volgende dag vertrek uit Helgoland om 06.00 uur met zon en aangename temperatuur Wind N/O 2/3 bft Het lijkt ons interessant om via de Eider naar het Oostzeekanaal te varen. Er is weer nauwelijks wind. Dan maar weer motoren. Het is een vlekkeloze tocht met vlak water en nog aardig wat scheepjes uit diverse richtingen.

De aankomst bij Tönnig via het Eider-Sperrwerk verloopt gladjes. Veel zeehonden, zandbanken en prachtig weer. Het is zondag en de brug bij Tönnig draait dus niet. Dan maar het schilderachtige haventje in voor een goede ligplaats. De douane is meteen al op de steiger. Of we nog drank, sigaretten of parfum te veel aan boord hebben? Dat hebben we dus niet, maar wel altijd voldoende.

Aan de wal zijn leuke terrassen en eethuisjes. Het weer blijft mooi, we voelen ons bevoorrecht. De boot is dan inmiddels helemaal drooggevalen en ligt keurig rechtop. We lenen een sleutel van een Duitse watersporter en kunnen alsnog gaan douchen, na eerst wat gegeten te hebben op een terrasje. Noord-Duitsland is naar onze mening tot nu toe, voor de watersporter wat gemoedelijker en goedkoper dan de eilanden. Een harde commerciële aanpak hebben wij nog niet ondervonden, maar dat komt misschien nog.

Verder door de Eider

Wind 2/3 bft. Het weer is erg mooi. We zijn op weg naar Frederikstad, via wat bruggen die nu allemaal keurig draaien. Door een sluis (er is nog steeds tijverschil op de Eider) arriveren we in de jachthaven, vriendelijk en comfortabel. Het stadje zelf is pittoresk-kitcherig, zo erg zelfs dat het weer leuk is. Hier verversen we de olie in het carter en de keerkoppeling, vrezend nog veel te moeten motoren. We lummelen nog wat rond en gaan niet te laat naar bed. De volgende dag met tegenwind op de motor en af en toe de genua bij, naar de sluis van Gieselau. We zijn blij als we er zijn. Vanaf het Eider-Sperrwerk was het toch een reis van 90 km. Hiervandaan is het nog 60 km naar Kiel.

De volgende ochtend moet het vertrek even worden uitgesteld voor iets dat we nog niet eerder hebben gehad: Mist! Deze trekt gelukkig spoedig op en we vertrekken met een variabele 2/3 bft, maar die doet er even niet toe. Weer zon en weer 24 graden. Weinig beroepsverkeer en watersporters al helemaal niet. De sluis in Holtenau geeft geen problemen, wel wat wachttijd waardoor het niet meer lukt voorbij de sluis diesel te tanken.

De Oostzee

Het is al 17 juni als we lekker zeilende op genua en grootzeil de Kielerfjord uitvaren en richting Schlei koersen. Dan zien we een nieuwgebouwde onderzeeër proefvaren.

Tot onze verbazing voert het schip een Israëliische vlag. We kunnen het even niet geloven en kijken er nog lang naar

Vanwege hevige onweersbuien en toenemende wind meren we af in de niet echt prettige haven bij Maasholm. Vlakbij is ook een mooie ankerplaats. Die nemen we de volgende keer wel. We hebben nu brandstof nodig en al gaat het allemaal wat gecompliceerd, we kunnen bijtanken. Er komt gelukkig ook weer een hevige bui met regen, onweer en windstoten

Na al dit geweld knapt het weer de volgende dag weer op. We beleven een machtige zeildag naar het piepkleine eilandje Lyø. Er is een heel klein vissershaventje met ruimte voor wat jachten in boxen. Buiten de haven is ook nog een ankerplaats, achter een soort dam. Omdat de wind weer aantrekt, kiezen we voor het haventje. We liggen goed en gaan nog even een wandeling maken, ondanks de harde wind. Autoriteiten zien we niet. De andere dag is er ook niemand te zien, behalve een visser die spoedig vertrekt.

Dan krijgen we een bericht via onze gsm. We moeten eerder dan gepland richting thuishaven

Terug naar huis

De terugtocht begint op 19 juni en gaat via de grote commerciële jachthaven van Strand, waar de Kielerwoche al stevig aan de gang is. De

volgende dag naar Holtenau waar we wachten op een opstapper. Rina gaat terug naar huis. Onze zoon en opstapper Tom arriveren per auto om 18.00 uur na een rit van 600 km, een leuk stukje.

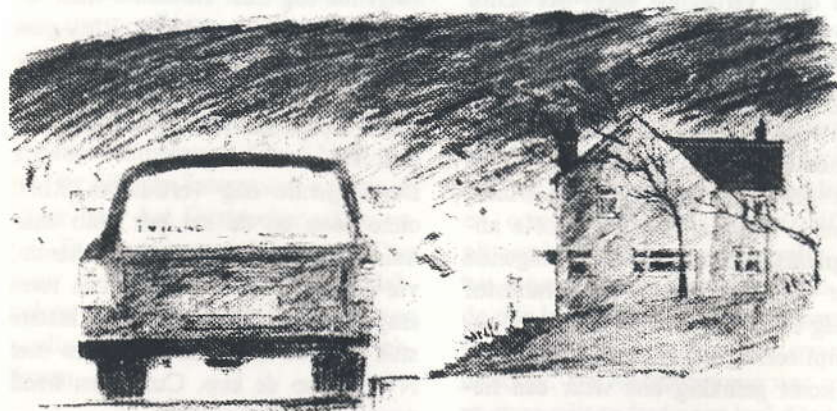
De volgende dag vertrekken Rina, onze zoon en de kat per auto naar huis. Wij vertrekken uit Holtenau, via Giesenu en Brunsbüttel in twee etappes naar Cuxhaven. Het laatste stuk over de Elbe valt wel tegen met NW 5/6 op de kop. Cuxhaven heeft een prima jachthaven.

Na een rustige nacht met gunstige wind en tij mee naar Wangeroog. Een tocht van 8½ uur. Nu volgen enkele lange dagen met veel motoren en tussenstops in Nordeney, Delfzijl, Dokkemerzijl en Harlingen. In Harlingen komen we twee dagen verwaaid te liggen. Bar weer met ZW 7.

Binnendoor

Dan maar binnendoor, via Heeg en Stavoren en met gunstige wind via Enkhuizen naar Amsterdam.

Via de staande-mast route 's nachts om 02.00 uur door Amsterdam en door naar Gouda. Dan via de Hollandse IJssel, de Noord en de Oude Maas naar de haven van Oud-Bijerland aan het Spui. Op 2 juli varen we de laatste etappe naar de thuishaven Hellevoetsluis. Schoon schip gemaakt en naar huis met een voldaan gevoel. De echte mooie zomer moet dan nog beginnen, maar dat is een ander journaal.



Wat bedoel je met, "ik heb me bedacht?"

Advertentierubriek

Te koop aangeboden

Westerly Centaur, bouwjaar 1969

Goed onderhouden en uitgerust, kajuit met dinette, wandbekleding 1998, parket, kachelkje. Besturing met stuurrad, doch helmstok nog aan boord.

Motor 25 pk Volvo Penta, gerevideerd in 1995. Marifoon, echolood, acculader, gassnuiwer. Tuig compleet met zware en lichte rolgenua.

Prijs f29.000 Telefoon: 072-581 33 84

Te koop aangeboden

Westerly Fulmar 32, hoge mast, bouwjaar 1990, in zeer goede staat en zeer compleet. Motor: Volvo Penta 2002, 20 PK,

6 persoons reddingsvlot op dek (gekeurd), reddingslijnen, brandblussers, 2 grootzeilen, 2 rolgenua's, 1 halfwinder.

3*Autohelm ST 50 (diepte, log en wind 360 graden), Autohelm ST 4000 stuurautomaat (nieuw) Radar detector, compass, oven en magnetron, Eberspacher hetelucht verwarming en 2 elektrische heaters. Teak interieur, diverse 220 V wandcontactdozen, zwemladder, nieuwe buiskap, Vraagprijs f 146.000.

D.F. Mulder, Nijenburg 6, 1613 LB Grootebroek Tel. 0228 521558 (thuis), 020 6303722 (werk) E-mail: don.f.mulder@opc.shell.com

Met de PATIENCE naar de Golf van Biskaye

Door Gerda van Dillen

In de vorige aflevering van ons clubblad beschreef Gerda in het artikel met de kop "Anders actief" hoe het echtpaar zich voorbereidde op de reis naar het zuiden. Hier volgt het reisverslag van de eerste etappe. (red.)

Het is half juni 2000. We hebben van alles geregeld voor een lang verblijf aan boord. Het plan is richting Zuid-Frankrijk te varen. We hebben alle tijd; in ieder geval tot half september, om een eindbestemming te vinden. Het Nederlandse weer nodigt niet uit tot langer aarzelen. We willen ZON en een prettige wind! Verwaaid liggen in Scheveningen lijkt ons niet aantrekkelijk. Dus gaan we vanaf het IJsselmeer binnendoor naar Zeeland. In Zierikzee schijnt de zon volop. We zeilen langs de Belgische kust tot Oostende. Onderweg blijkt dat de genua niet goed inrolt. Dus hebben we een probleempje. Boven in de mast is het geleideblokje van de reefinstallatie losgeraakt. Met 'Top-climber' klimt Frits in de mast en tracht dit te repareren. Het 'poppen' vergt nogal wat kracht, dus zoeken we hiervoor een professional. Het weer slaat om, regenachtig en veel wind. Maar bij Jachthaven RYCO is het gezellig. De 'grijze golf' stroomt binnen, de Belgen noemen deze groep mensen 'de Zilvervloot'. RYCO heeft een gezellige bar. Op loopafstand is de Vuurtorenwijk. Hier zijn allerlei winkels en een supermarkt. Met tram of fiets is de stad goed bereikbaar. Kortom we raken in zes dagen aardig wat frankjes kwijt, maar je krijgt wel waar voor je geld.

Via Duinkerken, waar het ook gezellig is met veel Nederlanders, steken we over naar Dover. In het Granvilledock liggen veel Westerly's. We bezoeken Dover Castle per fiets. Bergop is wel inspannend, terug met gierend remmen ook, maar het is zeer interessant. Vooral het ondergrondse gangenstelsel, waar in de tweede wereldoorlog een militair hoofdkwartier en een ziekenhuis ondergebracht waren, maakt veel indruk op ons. Naast ons ligt de Westerly Conway NEW DAWN. De eigenaar heeft dit schip in Holland gekocht, met de naam DE HORIZON. Gezamenlijk zeilen we naar Eastbourne. Hier nemen we afscheid. Wij gaan via Brighton naar Littlehampton. Het aanlopen van deze haven was echt spannend. Ten eerste moesten we goed rekening houden met het tij: 1 uur voor hoog water is de haven toegankelijk. Ten tweede staat er in de havenmond een forse dwarsstroom, die de boot flink opzij zet. Gelukkig laat de PATIENCE zich goed sturen; ofwel heb ik een goede schipper? Kortom we kwamen heel goed binnen en konden aan de Town Quai afmeren. We hadden vooraf per VHF gevraagd of er een plek was, er zijn er namelijk maar 3 tot 5 voor kielschepen, dus werden we opgewacht.

Littlehampton is een gezellig plaatsje met een leuke winkelstand en een soort van Lunapark op de kop van de haven. Tegenover de Town Quai ligt de Arun Yachting Club. Deze jachthaven valt droog en dus zijn er alleen kimkielers welkom. 's Avonds laat kwam een britse Southerly naast ons. Hij moest eigenlijk aan de overkant zijn maar moest even op hoogwater wachten. Hij kwam uit Cherbourg met zijn boot volgeladen met Franse wijn.

We vertelden dat wij naar Cherbourg wilden. Hij adviseerde ons via Seaview op Wight te gaan. Seaview ligt even ten noorden van Bembridge. Er is geen haven, maar een jachtclub met ankerboeien voor kleine zeilboten en enkele rode boeien voor bezoekers.

De volgende dag hebben we deze raad opgevolgd. Door het Looe Channel naar Nab East. Tussen No Man's Fort en St. Hellens Fort vonden we inderdaad de boeien van Seaview. Bij de jachtclub werden wedstrijden gezeild. We zijn met de bijboot naar de club gevaren. We werden hartelijk ontvangen, konden er een prima sandwich eten en hoorden dat we welkom waren aan de gratis boei. We beleefden een schitterende zonsondergang met uitzicht op de drukke vaarweg voor Portsmouth.

Na een schommelende nacht vertrokken we om 6.45 uur, voor onze langste oversteek - 65 mijl - naar Cherbourg. In de loop van de ochtend ging het 'miezeren'. Gelukkig konden we onder de buiskap zitten; de automaat deed het werk.

Na 10 uur varen voelen we een klap onder het schip. We hebben geen voortstuwning meer. Frits geeft achteruit, en daarna hebben we weer vooruit. We varen weer. Het zicht wordt steeds minder, een krappe 200 meter. De VHF meldt: "zicht voor Cherbourg is 50 meter!" Onze snelheid is afgenomen tot 3,5 mijl. Komt dit door de stroom of de klap??? Maar we gaan nog steeds vooruit, denkt de optimist. Het zicht wordt beter als wij voor de breakwater zijn. Met een inktzwarte lucht boven Cherbourg varen we de haven binnen.



We vinden een plaatsje aan de volle bezoekerssteiger. Bij het afmeren hebben we geen achteruitstuwning, maar Engelse zeilers zijn behulpzaam en die waren er genoeg.

De volgende dag is het mooi weer. Na het dagelijks ritueel: douchen, ontbijten, boodschappen, lunchen, willen we eens onder water kijken. Het water is nog te fris voor Frits. Dus duik ik naar de schroef. Na 3 keer duiken haal ik een vierkante meter visnet van de schroefas. Het lijkt alsof er verder geen schade is.

Cherbourg is vol met Engelsen uit Poole. Zij zorgen voor levendigheid en gezelligheid. (Zie de foto binnenzijde achterflap). De haven is niet erg klantvriendelijk; de douche is ver weg en kost 10 franc = f 3,50! We douchen dus aan boord. Liggeld is ook behoorlijk: 140 frank per nacht; hoewel de 3^e nacht gratis is. De stad heeft een grote hypermarkt en een aardige winkelstand. Maar na 11 dagen ben je er wel uitgekeken! Er zijn weinig mogelijkheden om het achterland te bezoeken met openbaar vervoer. We hebben veel gefietst en jeux des boules gespeeld. Op 14 juli liggen we nog in Cherbourg. De Engelsen hopen op een feestdag; zij pavoiseren de schepen. De Franse boten blijven kaal. En in de stad is weinig te beleven. Tot om 23.00 een prachtig vuurwerk losbarst, en daarnarust alom.

Of het aan het vuurwerk heeft gelegen weet ik niet, maar de volgende dag gaf het weerbericht goede wind: Noordwest 4. Dus konden we eindelijk weg.

Het volgende doel was St. Peters Port op Guernsey. Tot Cap de la Haye hadden we een beetje stroom tegen. Bij de la Haye maakte de PATIENCE vreemde capriolen, dook met de neus volkomen onder in het warrelige water en soms leek het me dat we achteruit voeren. Maar toen kwam de kick, De Alderney race! Hier maakten we 9 tot 10 mijl. Voor St. Peter Port moesten we aan de volle wachtsteiger afmeren. Ondanks dat we de Q-vlag vergeten waren, kwam de douane langs. Deze dienst is er, volgens mij, alleen ter werkverschaffing, want het stelt niets voor. Na 2,5 uur wachten was er voldoende water boven de drempel. De Harbour Patrol boten begeleiden de schepen naar hun plaats in de haven. De sfeer in de haven is internationaal en gemoedelijk. Na onze slecht-zicht ervaring voor Cherbourg schaffen we in Guernsey een radar aan. De prijzen zijn hier nog zonder BTW, dus wat voordeliger dan elders. Frits hangt een halve dag in de bezaan om de antenne te monteren. Daarna sluit hij de kabels aan. Als de leverancier de installatie komt controleren, varen we een uurtje naar buiten. Frits heeft prima werk verricht. Dit rechtvaardigt een rustdag. Winkelen en genieten van het Carnaval met vuurwerk.

De volgende dag gaan achter Cornet Castle in een baai voor anker. Het is zeer zomers. De baai wordt steeds voller. We zien allerlei manieren van ankeren, erg leerzaam. 's Nachts om 24.00 uur gaan we ankerop.

We zetten koers naar Bretagne. Het is een prachtige, rustige nacht. Geen wind, dus motoren we. De GPS en radar helpen goed bij de navigatie naar deze onbekende kust. De Bretonse kust is fascinerend met grillige rotsformaties. We



koersen naar Perros Guirec. De baai voor Perros valt droog tot één mijl uit de kust. De haven is daarom beperkt bereikbaar. Vandaag tot 11.30 uur. De toegang tot de haven is aardig smal, bijna 6 meter er staat 3,5 meter boven de drempel. De haven is verder omgeven door een muur, deze

is bij hoog water niet te zien. Daarom zijn er witte staken opgezet. Het verval is minstens 6 meter. Bij laag water lig je dus echt in een grote vijver. We zijn mooi op tijd, we meren om 10.15 af in de haven. De wijk bij de jachthaven heeft een beperkte winkelstand.

Het centrum ligt boven op de berg. Hier zijn veel leuke winkels. Bretagne is erg Engels georiënteerd. Zo gauw mijn pogingen om in het Frans te communiceren wat haperen, begint men in het Engels. Leuk, maar wel jammer voor mijn ontwikkeling van de Franse taal. Het Bretonse volk heeft duidelijk een eigen cultuur; ze willen zeker geen Fransen zijn.

Na twee dagen verlaten we Perros. We varen langs de grillige kust richting Roscof. Deze haven is voor ons schip niet toegankelijk. In de Port Blosson, achter de ferry zouden ankerboeien liggen. Deze liggen er wel, maar zijn allemaal bezet. Dus zoeken we een andere plek. Tegenover de haven van Roscof bij de Ar Chaden boei is een baai. Hier zijn wel 40 ankerboeien. Er is nog veel plaats, dus pikken we er één op. Het weer wordt minder; weinig wind en regen. Vlakbij zijn rotseilandjes met krijsende watervogels. Frits vindt het wat sinister. Eigenlijk willen we 's nachts weg, maar we blijven toch maar in de kooi. We hebben inmiddels ontdekt dat het visnet meer schade heeft aangericht, dan we dachten. Achterin hebben we een klein lek, 1 druppel zoutwater per minuut. Uit de Shell Channel Pilot en Reeds Almanac ontdekken we dat in L 'Aberwac'h de meeste faciliteiten zijn om hiernaar te laten kijken.

In de loop van de volgende ochtend klaart het weer op. We moeten goed rekening houden met de stroom. We vertrekken tegen halftwee.

We varen noord van Ile de Batz naar het puntje van Bretagne. De wind is NW-W dus weer geen zeil. Tegen 20.00 uur varen we voorbij de hoogste vuurtoren van Frankrijk, la Vierge, 60 meter hoog. Daarna hebben we wat moeite om de juiste ingang naar de rivier de Paluden te vinden. In deze delta liggen nogal wat verraderlijke rotseilandjes, vaak onder water. De almanac adviseert om het Grand Chenal te nemen. Met behulp van GPS en de kaart lukt het. We varen door een schilderachtige omgeving naar de port de plaisance van L 'Aberwac'h. De bezoekerssteiger is vol, maar we vinden een ankerboei.

We liggen in een rivier omgeven door groene beboste heuvels in een ondergaande zon; machtig prachtig! De havenmeester komt langs en is zeer behulpzaam. Hij gaat informeren wie ons kan helpen bij het lekje, morgen komt hij weer langs.

Met de watertaxi van de havenmeester gaan we de volgende dag aan

wal. Na enig zoeken vinden we de werf, waar een monteur is die ons denkt te kunnen helpen. We gaan aan de bezoekerssteiger liggen en bezoeken het stadje Landela boven op de berg. Klein, pittoresk en van alles te koop.

's Middags komt de monteur. Zijn conclusie: de boot moet droog staan om het probleem goed te kunnen zien. Dit hadden wij ook al bedacht, maar hoe? Bij de werf staan twee palen in het water met een ponton ertussen. Hier kunnen we met hoog water afmeren; daarna valt het droog. Tot 16.00 kan dit nog. Dus snelle actie! We meren af en met veel fenders, lijnen voor en achter en 2 vallen. Om 19.00 staan we in een groen wierlandschap. Een hele ervaring. Om dit te verwerken gaan we zeefruit eten.

We gaan droogstaand te kooi en droog weer op. Vreemd genoeg lijkt je schip geen schip meer. Meer een caravan op een onaangenaam hoge plek. De monteur bekijkt de schroefas, er zit speling in de steun. Hij verricht een reparatie door uitslijpen, vullen met siliconenkit en epoxy.

En nu maar wachten op het water, zodat we weer kunnen drijven en varen. Het duurt lang, maar het water komt. Om 16.30 kunnen we weer naar de bezoekerssteiger. We liggen niet erg rustig met de wind 4/5 van achter. Bovendien lekt het nog steeds. Maar we weten nu tenminste waardoor.



Aan de haven is een kleine markt, hier kopen we lokale producten; wijn, artisjokken en abrikozen. We bekijken en berekenen de beste tijd om door het Chenal du Four te gaan. We vertrekken 2 uur voor HW Brest. We zijn op het goede tijdstip bij het Chenal. Varen zeer ontspannen door deze verraderlijke trechter.

Het stroomt goed door; we maken weer 10 mijl met weinig wind en motor bij. Het rondenvan Point St. Mattieu is wat rommelig door de stroomraffelingen. Op de rede van Brest is weinig scheepvaart. De kust ten zuiden van Brest



lijkt wat op de Engelse kust.

Droog in het wiereveld

We meren af in de haven van Camaret. De haven is erg vol met allerlei nationaliteiten. Camaret is erg toeristisch, maar wel gezellig. We genieten van de artisjokken, zeefruit en wijn aan boord. We hebben nu de meest spannende vaarwaters gehad. Alleen het Raz du Seine ligt nog voor ons. Dus kan ik Frits de haren knippen, want volgens afspraak mocht dit pas na het rondenvan Ouessant. Met hulp van de getijtafel Brest en de almanac bepalen het tijdstip dat in het Raz de minste stroom staat. We vertrekken op de geplande tijd, hebben inderdaad weinig stroom en varen dus door een nagenoeg rimpeloos Raz. Bij Audierne gaan we voor het strand aan één van de laatste ankerboeien. Het is er heel druk en vol.

's Morgensvroeg vertrekken we richting de golf van Biskaje. Er waait een stevige bries; we lopen op zeil 7 mijl. Als de wind nog wat toeneemt besluiten we te reven. Dit is heel snel gebeurd met het rolgrootzeil. Voorbij Point Penmarc'h krijgen we de wind van achter. Dit vinden we niet echt leuk, want de zee is een 'peu agité'. Dus gaan de zeilen weg en de motor aan. We zien de Iles des Glénan liggen. Dit is een schitterende eilandengroep. Het is een groot natuurgebied, dat druk bezocht wordt door ferries met dagjesmensen. Het is goed mogelijk te ankeren bij de verschillende eilandjes. Wij hebben dit niet gedaan, maar zijn naar Port la Forêt gevaren. We dachten dat het hier gezellig zou zijn. Helaas was dit niet het geval. Port la Forêt is een soort Aqua Delta, een grote

haven met bungalowpark. 's Avond gegeten in de bistro. De bediening was bijzonder slecht.

Vijf mijl verderop in deze baai ligt een andere haven: Concarneau. Dit is één heel gezellig plaatsje. Leuke markt, gezellige terrasjes en muziek. De haven ligt voor het middeleeuwse vestingstadje 'la Ville Close'. Ondanks dat het een en al souvenirwinkel is, ademt dit stadje een sfeer vol geschiedenis; echt de moeite waard. De jachthaven is zeer levendig. Fransen demonstreren hier hoe je met de franse slag kunt afmeren. Er zijn verschillende methoden: als er iemand op de kant klaar staat, dan werp je 20 meter lijn naar zijn hoofd. Een andere manier is: de schipper stuurt de boot in de box en spring op de vingersteiger, vooral niet afstappen, en houdt de boot in bedwang. De bemanning kan dan rustig de lijnen opzoeken, zodat je na 10 minuten wel vastligt. Een andere bijzonderheid in deze haven is dat de bakker 's morgens het brood komt afleveren op de gewenste tijd; in ons geval om 7 uur!

Hierdoor gesterkt vertrekken we naar Lorient, bekend van de duikbootbasis uit de 2^e WO. Lorient heeft 4 verschillende havens: Port Louis, Kernevel, Locmiquelic en Lorientville. Omdat we de duikbootbasis willen zien, kiezen we voor Kernevel. De duikboothaven is verlaten, ervoor ligt een wrak te roesten. Het bouwwerk is indrukwekkend groot, vooral als je bedenkt dat het binnen 1 jaar gebouwd is. In Kernevel is weinig te beleven. We varen de volgende dag door naar Lorient-stad. Hier is een Keltisch muziekfestival. Deze muziek geeft een heel aparte sfeer. De havenmeesters zijn erg behulpzaam en een soort van vriendelijk, we kunnen fietsen lenen.

Onze tocht gaat verder. We varen langs Ile le Croix naar Belle Ile. Dit eiland heeft één haven. Hier loopt iedere 20 minuten een ferry binnen en de haveningang is niet breed, dus is het uitkijken. We melden ons via de marifoon. De 'zodiac' met de havenmeester vangt ons op en helpt ons afmeren aan een ankerboei en de muur. De haven heet 'le Palais'. De jachten liggen in twee rijen tussen de muur en boeien. Met 6 schepen aan 1 boei is heel goed mogelijk. Andere verblijfsmogelijkheden zijn: door de sluis in het stadje of buiten de haven voor anker. Dit laatste is erg onrustig. Onze buurman had een grote zeebaars gevangen, hiervan kregen we mooi stuk, dat ik lekker heb gestoofd. Om aan de wal te komen moesten we de bijboot gebruiken. Een mooie wandeling naar het stadje, waar we inkopen deden. De havenmeester kwam de volgende dag, na een VHF aanroep, helpen tussen de boten vandaan te komen. We gleden er keurig tussenuit.

Op weg naar Ile de Yeu hebben we een bijzondere ontmoeting. We motorsailen, op onze koers ligt een zeilende tegenligger. Dichterbij gekomen blijkt hij het anker uit te hebben. Onze dieptemeter geeft 30 meter aan! We wijzigen de

koers toch maar. Wat blijkt: *hij is aan het vissen*. Zeilend vissen is een Franse sport. Maar, met het anker uit, dat hebben we maar één keer gezien.

In Joinville op Ile de Yeu zijn veel gezellige eethuisjes en terrasjes; we genieten dus. Het eiland doet wat Grieks aan: golvend landschap, veel witte huisjes

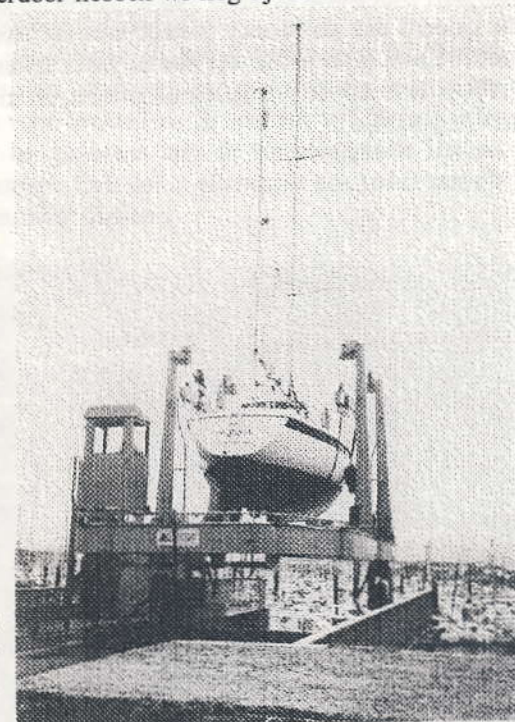
ROUTE EN AFSTANDEN NAAR DE GOLF VAN BISKAYE		
Roompotsluis	- Blankenberge	= 33 mijl
Blankenberge	- Oostende	= 9 mijl
Oostende	- Duinkerken	= 26 mijl
Duinkerken	- Dover	= 42 mijl
Dover	- Eastbourne	= 45 mijl
Eastbourne	- Brighton	= 22 mijl
Brighton	- Littlehampton	= 17 mijl
Littlehampton	- Seaview	= 20 mijl
Seaview	- Cherbourg	= 65 mijl
Cherbourg	- Guernsey	= 44 mijl
Guernsey	- PerrosGuirec	= 58 mijl
PerrosGuirec	- Ile de Batz	= 30 mijl
Ile de Batz	- L'Aberwac'h	= 40 mijl
L'Aberwac'h	- Camaret	= 40 mijl
Camaret	- Audierne	= 28 mijl
Audierne	- Port la Fôret	= 46 mijl
Port la Fôret	- Concarneau	= 5 mijl
Concarneau	- Lorient	= 35 mijl
Lorient	- Belle Ile	= 27 mijl
Belle Ile	- Ile d'Yeu	= 50 mijl
Ile d'Yeu	- Sables d'Olonne	= 30 mijl
Sables d'Olonne	- la Rochelle	= 36 mijl
TOTAAL		= 748 mijl

met blauwe luikjes in alle kleurtinten blauw. Hierna vertrekken we naar des Sables d'Olonne. Dit is een redelijk grote haven. Aan de ene kant ligt het plaatsje la Chaume, zeer pittoresk, aan de andere oever ligt Sables. We ontmoeten hier een Nederlands echtpaar met een Doggersbank kruiser. Zij hebben in Nederland hun huis verkocht, leven aan boord en zijn op weg naar de Middellandse zee. Ze willen in september het kanaal du Midi door. Wij informeren naar een plaats om op de kant te gaan voor de winter en de verbinding per trein naar Nederland. Hoewel de stadjes bezienswaardig zijn, vinden we het niet echt interessant om hier te overwinteren.

We vertrekken naar la Rochelle. Hier is de grootste jachthaven van Frankrijk: 3000 ligplaatsen met een wachtlijst voor vaste liggers!. Er zijn 300 plaatsen voor bezoekers. Hier krijgen we een 'belle place' toegewezen. Onze steiger wordt regelmatig bezocht door wandelaars, die elkaar hier in allerlei standen fotograferen. Jachthaven des Minimes ligt in een buitenwijk van la Rochelle. De stad is bereikbaar met een watertaxi, fiets, bus of te voet. Het is zondag 13 augustus als we arriveren. Op maandag gaan we op onderzoek naar een winterplek. Maandag is bij de bedrijven de rustdag en omdat het woensdag een feestdag is *zijn ze ook dinsdag gesloten*. Frits gaat met de trein naar huis om de auto op te halen. Hij vertrekt om 14.30, om 23.00 is hij thuis! De treinverbinding is voortreffelijk met de TGV naar Parijs en de Thalys naar Holland. De volgende avond is hij weer terug.

Nu kunnen we per auto verder rondkijken. We rijden naar Royan en langs de oever van de Gironde. Hier is de natuur weer heel anders; laag en veel oesterkwekerijen. We bezoeken diverse havens. In Royan is geen mogelijkheid om te overwinteren; wel in Port Bloc op de andere oever van de Gironde. Er is weinig beschutting tegen stormwinden en alleen bereikbaar per ferry. Aan de Gironde zijn nog enkele haventjes. Deze vallen bij laag water droog of hebben geen botenkraan voor ons schip. Dus gaan we terug naar de 'chantiers' van la Rochelle.. Het is niet echt eenvoudig met Frans informatie te krijgen en afspraken te maken. Ons Frans blijkt toch tekort te schieten, maar als er een Engels sprekende Fransman aanwezig is, is er nog hoop. Gelukkig kunnen we nog een plaatsje krijgen bij de Beneteau-dealer. We kunnen 6 september op de wal. Hierdoor hebben we nog tijd om allerlei klussen te doen. Het dek moet nog geschilderd worden, een winterluik gemaakt worden, enz.enz..

In de jachthaven worden voorbereidingen getroffen voor de Grand Pavois. Dit is een grote bootshow. Begin september moesten alle bezoekers de haven uit. We zijn naar la Rochelle, de Vieux Port gegaan. We hebben la Rochelle en omgeving goed leren kennen. De stad is gespaard gebleven in de oorlog. De haveningang wordt geflankeerd door twee middeleeuwse vestingtorens. De haven wordt omgeven door vele eethuizen en terrassen, waar allerlei straatartiesten en kunstenaars aanwezig zijn.



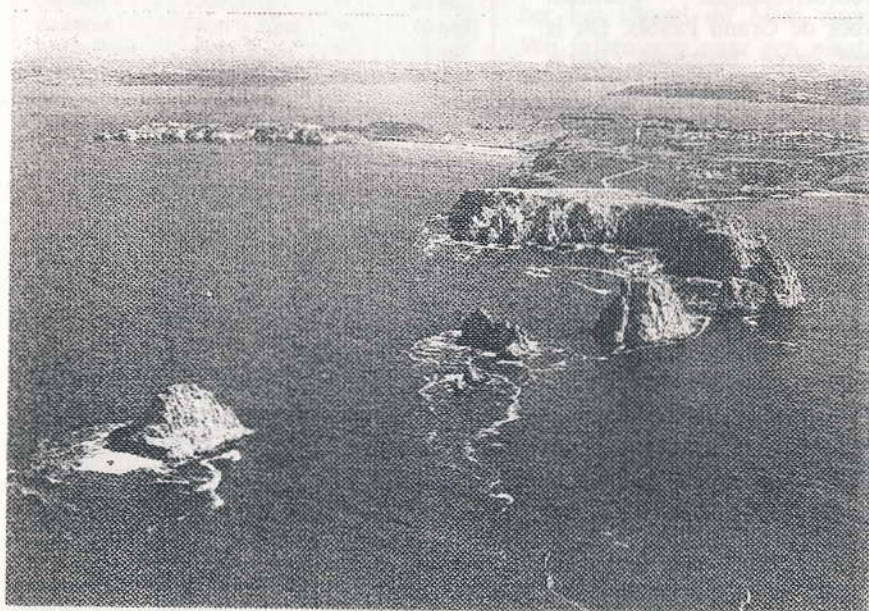
Bijna op de kant in Larochelle

Achter een deur en een bruggetje is het Bassin de la Flotte. (Zie de foto binnenzijde achterflap). Vanuit het Bassin de la Flotte heb je een schitterend uitzicht op het aaneengesloten middeleeuws huizenfront. Hier hebben we de laatste

week gelegen. Heel prettig, met de kont naar de wal, uitzicht op de terrassen en ijsklontjes uit de bar. Begin september zijn we bijna gereed voor de winterstop. Dan krijgen we te maken met de brandstof acties. We willen onze dieselauto voltanken. Maar er is geen diesel meer. Gelukkig hebben we een dieseltank in de boot. Dus proberen we hieruit een jerrycan te vullen. Hierbij kun je gebruik maken van de heveltechniek. Maar omhoog hevelen lukt echt niet. Met behulp van een slang met een pomp ertussen lukte het ons toch. Het leek wel een hartlong operatie. Met twee jerrycans was de auto vol. Bij des Minimes lukte het ook nog de boot vol te tanken. Uiteindelijk zijn we gehesen en met veel zorg naar de winterplaats gereden.

Hier ligt de PATIENCE nu, bewaakt door videocamera's, te wachten op het voorjaar. Dan wordt de steun van de schroefas gerepareerd. In Frankrijk hebben we geleerd dat als je met fransen omgaat ons schip een toepasselijke naam heeft. Alleen moet je het wel met de juiste intonatie uitspreken. Het is namelijk PATIENCE dus de i duidelijk uitspreken, en niet zoals de nonchalante Hollander *Pasjanche*.

(Wordt vervolgd)



De rotsen bij l'Ile de Crozon

GELEZEN

TIDES.

Gratis getijden programma's komen regelmatig op internet voor. 'Tides' kenden we echter nog niet. Het heeft met afstand de mooiste vormgeving van alle getijden software. De nauwkeurigheid is vergelijkbaar met andere programma's die het getij met harmonische constanten berekenen. De verschillen tussen de computerberekening en de werkelijke situatie zijn meestal gering, maar kunnen oplopen tot een half uur. Wanneer je op tijd over het wantij wilt zeilen, blijft een gedrukte tabel dus de voorkeur houden.

Voor een scala aan persoonlijke instellingen en opties moet u niet bij 'Tides' zijn. Dat is nauwelijks een gemis. Het programma is er eenvoudig door te bedienen en doet precies waar het voor bedoeld is. Er worden vijf Nederlandse referentiehavens gegeven. Voor de gegevens van de tussenliggende havens moet u de tijdsverschillen dus kennen. Ook dat is allerm minst een reden om dit fraaie programma niet te proberen. (uit: 'Zeilen')

<http://www.arachnoid.com/tides/index.html>

STAAL uit tube

'JB Weld' is volgens importeur Technautic een epoxy-staal waarmee een veelheid van materialen gelijmd en gerepareerd kan worden. Het gaat daarbij zowel om lijmen als opvullen en ook is het met dit materiaal mogelijk opnieuw te modelleren. 'JB Weld' is bestand tegen olie, water en chemicaliën en temperaturen tot 300 gr. Celsius Het materiaal is zo sterk dat het mogelijk is te boren, tappen schuren en polijsten. Zelfs na opening zou 'JB Weld' 20 jaar houdbaar zijn.

Er zijn twee varianten, een sneldrogende(4-10 min.) en een langzaam drogende (4-6uur).De langzaam drogende is in uitgeharde toestand wel bijna twee keer zo sterk. De prijs voor een setje met beide componenten is NLG.19,50.

(uit: 'Zeilen')

Informatie en dealeradressen 075-647 45 45

Over scheepsnamen: HOOKER

Als we de schepenlijst van onze Clubleden doorkijken, achter in het groene boekje, komen we een wel zeer bonte verzameling scheepsnamen tegen. Het zijn de meer of minder creatieve uitingen van de eigenaars. Of soms de vorige eigenaar, want het zeemans-bijgeloof wil dat het ongeluk brengt een schip te herdopen.

De scheepsnaam heeft een belangrijke functie. Hij schenkt het schip een identiteit, maakt het herkenbaar. Een goede scheepsnaam moet daarom aan enkele praktische eisen voldoen:

Creatief OK, maar bij voorkeur uniek, liefst kort en bondig in verband met het mondelinge (radio-) verkeer. Stel je eens een noodsituatie voor waarin je een naam van vijftien of twintig letters moet spellen. Het is handig als de naam van je schip ook in andere talen goed uitspreekbaar is, maar zou je daarom een Nederlands schip een Engelse naam geven? En voor de leesbaarheid op zee is het geen luxe de naam in grote letters op de spatzeilen te vermelden.

What's in the name?

Vaak verraadt de naam van het schip iets van de identiteit van de eigenaar, maar het verband is niet altijd even duidelijk. Dat wekt nieuwsgierigheid op. Soms verzinnen creatieve eigenaren een naam die je op het verkeerde been zet. Als voorbeeld nemen we het schip van onze inkomende voorzitter.



John Smit heeft zijn Centaur de naam HOOKER gegeven. Nee, deze naam heeft niets te maken met de Happy Hooker, maar is afkomstig uit de rugbysport. John is tot zijn 48^e jaar actief hooker geweest in de scrum van de Rugby Club Hilversum, met als taak de bal naar de goede kant te 'hooken'. Dat wil zeggen, aan de goede kant uit de scrum te tikken.

'Hooker' heeft ook een link met de scheepvaart. In het Engelse woordenboek lezen we als betekenis voor 'the old hooker': 'de oude schuit' Geen wonder dat John zijn schip met de naam HOOKER heeft gesierd.

Laatste Nieuws Westerly

Eind februari ontvingen wij het laatste nieuwsbericht van de nieuwe eigenaren van Westerly. De vooruitzichten lijken hoopvol.

Het is alweer februari 2001. We hebben hard gewerkt en veel bereikt. Helaas hebben we ons ambitieuze plan qua tijdschema moeten bijstellen. Maar toch hebben we een aantal zeer belangrijke stappen genomen op de weg naar het herstarten van de productie van Westerly zeiljachten.

De afgelopen maanden hebben Mick Johnstone (voormalig Westerly werknemer) en Peter Thomas (voormalig commercieel directeur) en wij zelf plannen gemaakt voor de introductie van de nieuwe modellen. We hebben 'opwindende' plannen en een aantal innovatieve ideeën die we graag met u zouden willen delen. Helaas kunnen we dat nog niet doen daar we nog met een aantal partijen in onderhandeling zijn. Ons streven is om aanwezig te zijn op de Southampton Boat Show met het allerlaatste nieuws. Om nieuwe Westerly jachten te zien zult u echter geduld moeten hebben tot de London Boat Show in januari 2002.

Naast dit alles zijn wel een aantal andere zaken waarvan wij u op de hoogte willen stellen. Zeer recent hebben we een overeenkomst afgesloten met een nieuwe onderneming genaamd Caledonian Yachts Ltd.. Zij zullen de mallen kopen van de **Fulmar, Tempest, Storm, Consort, en Griffon**. Op basis van deze mallen zullen zij een range van jachten op de markt gaan brengen. We zijn er zeker van dat u de komende maanden meer van hen zal gaan horen.

Wij zouden het op prijs stellen als u ons een e-mail wilt sturen met daarop u mening t.a.v. de volgende vragen:

1. Moeten onze nieuwe Westerly's namen krijgen of een aanduiding in lengte (of beide?)
2. Als u kijkt naar de Westerly jachten die u kent wat zijn dan de eigenschappen die u het meest bevallen?
3. Als u een eigenschap van de Westerly constructie zou mogen wijzigen wat zou dat dan zijn?

We zien met belangstelling uw e-mail tegemoet. Ons e-mail adres is:
info@westerlyoceanoyachts.com

Tegen de tijd dat uw volgende WCN-clubblad uitkomt zullen we in staat zijn u meer te vertellen over onze plannen.

Jermey R. Hood en Gordon R. Mowat.

(U mag uw reactie ook aan Gerard Versluis zenden, e-mail: zie ledenlijst)

De Konsort en de Konsort Duo

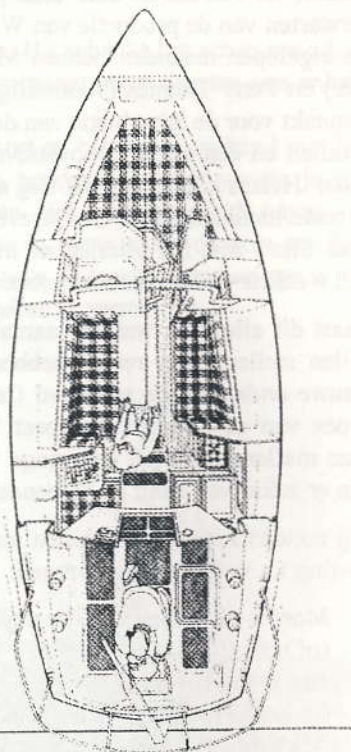
Uit "De volledige Westerly gids" door David Brook-Smith

De Konsort zou uiteindelijk het laatste ontwerp van Laurent Gilles voor Westerly worden. Na de Centaur is de Konsort hun meest succesvolle ontwerp geworden. De boot werd in de lente van 1979 aan het publiek gepresenteerd. De Konsort was door Westerly bedoeld als de boot die het gat moest opvullen tussen de Centaur en de Westerly 31 (Berwick, Pentland, Renown, Longbow). In de praktijk nam ze echter de plaats over van de Westerly-31 serie. De reden hiervoor was dat Konsort nagenoeg dezelfde binnenruimte bood als de 31-serie. Daarnaast zal de introductie van de Fulmar in 1980 ook een rol gespeeld hebben.

Het interieur van de Konsort is het toonbeeld van wat ik de ESL (Engelse Standaard Lay-out) noem. Deze lay-out met zijn voorpunt, toilet, kajuit met kombuis en kaartentafel is optimaal afgestemd op de eisen van zeilers die varen op en rond de Noordzee. Ik weet dat ik niet de enige ben die denkt dat de 'Franse' lay-out ongeschikt zijn voor onze manier van varen.

Deze ESL-layout voorziet in veel bergruimte, lange brede kooien en een zeer ruime kajuit. Ontwerpen met een achterhut duwen de kajuit naar voren. En daar is de boot nu eenmaal smaller. Dat resulteert in een verkrampd kleine ruimte met niet al teveel bergruimte. Het bed onder de kuip vereist een hoge kuipvloer waardoor deze overdag oncomfortabel ondiep is. Waarom koopt iemand in hemelsnaam dat soort boten?

De eerste Konsorts hadden een tafel die, net zoals de Griffon, opklapte tegen het hoofdschot. Deze werd in 1980 vervangen door een veel beter ontwerp na-

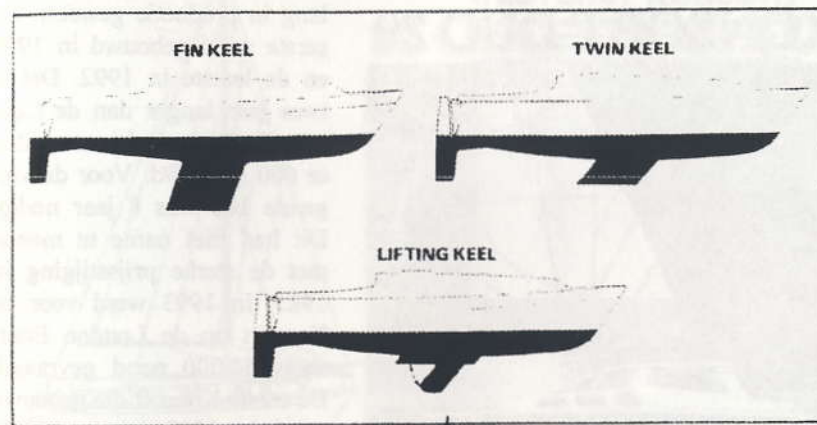


The 1979 layout with the table that folded and stowed against the bulkhead and the fixed hand basin to starboard.

melijk een vaste tafel met twee opklapbare tafelbladen met in het midden een drankkabinet. Daarnaast biedt deze tafel houvast in een woelige zee.

Bij de eerste Konsorts kon men kiezen tussen de Volvo MD11C van 25 PK en de 20 PK sterke Bukh DV20ME. Omdat de Volvo vanaf 1980 niet meer geleverd werd besloot Westerly om de Bukh in alle boten tot 33 voet in te bouwen.

Sommige van de eerste boten hadden problemen met het voordek. De eerste vinkielers hadden hetzelfde probleem als de GK24  rs. De kielophanging bleek onvoldoende zwaar geconstrueerd te zijn. Hierdoor kon deze constructie het gewicht van de boot niet goed verwerken wanneer boot op de wal stond. Behalve dit probleem zijn er bij mijn weten geen verdere problemen met Konsorts.



Originally there was a choice of three keels types

Vanaf 1982 werd het interieur in teak afgetimmerd en de kastjes werden voorzien van perspex raam-schuifdeurtjes. In 1983 werd de kajuit afgetimmerd met drie kastjes aan beide zijden met daarboven een open bergruimte à la de Fulmar. De laatste Konsort werd in 1992 gebouwd. Deze werd afgeleverd in Nederland.

Het zeilplan is naar hedendaagse standards tamelijk klein. Dat mag misschien een minpuntje zijn bij weinig wind maar het voordeel is dat er pas gereefd hoeft te worden als windkracht 5 zich begint aan te kondigen. Veel zgn. Performance cruiser/racers worden door de Konsort voorbij gezeild zodra er een fatsoenlijke wind staat. In de race van Poole naar Yarmouth die Yachting Monthly in 1985 organiseerde werd de Konsort derde.

Op de motor heeft de Consort uitstekende vaareigenschappen. Dit geldt voor alle moderne Westerly's met hun grote balansroeren en sterke motoren. Ze vaart bijna even makkelijk achteruit als vooruit. Dat is wel zo makkelijk in drukke marina's en ankerplaatsen.

De laatste motorwisseling vond plaats in 1986. Met tegenzin ging Westerly over op de Volvo 2002 van 18 PK. Het probleem was dat de holding die eigenaar was van Bukh dreigde Bukh te sluiten ten gevolge van slechte financiële resultaten. Dat dreigement leidde tot een management buy-out. Het nieuwe management schroefde de prijzen naar een niveau op dat onaanvaardbaar was voor Westerly.

KONSORT DUO 29



Ondanks dat verkocht Westerly er nog dozijnen per jaar van.

Over het algemeen gesproken zal een goed onderhouden exemplaar uit 1979 zo'n &23.000 pond op moeten brengen (prijspeil '94!). Een Consort uit '90 gaat voor zo'n &40.000 pond over de toonbank. Hierbij moet ik opmerken dat sommige oudere Consorts erg afgeleefd zijn waardoor deze aanzienlijk minder opbrengen. Ik vermoed dat de prijzen voor Consorts alleen maar hoger zullen worden, omdat er geen vergelijkbaar schip is.

In 1984 verstuurde Westerly een enorme mailing naar Centaur eigenaren en anderen. Gevraagd werd hoe de perfecte motorsailer eruit zou moeten zien. Het resultaat van deze antwoorden was de Consort Duo. De Duo was dankzij een andere opbouw een geheel ander schip.

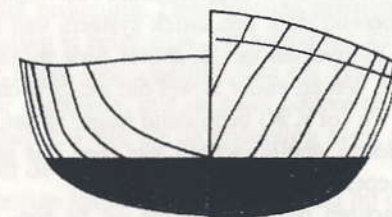
De Consort is buitengewoon lang in productie geweest. De eerste werd gebouwd in 1979 en de laatste in 1992. Dat is twee jaar langer dan de Centaur. In de eerste 6 jaar werden er 600 gebouwd. Voor de volgende 100 was 8 jaar nodig. Dit had met name te maken met de sterke prijsstijging in 1985. In 1993 werd voor de Consort op de London Boatshow 54.000 pond gevraagd. De eerste Consort die gebouwd werd in 1979 kostte 16.000 pond. Opmerkelijk is dat er weinig of geen geld uitgeven werd aan advertenties.

Uitgangspunt van de Duo was het bieden van optimaal comfort aan twee personen. Ze had een enorme suite voorin. Daarachter zat een enorm toilet met warm en koud water. Uiteraard zat er ook een douche in. Tegenover het toilet werd een loodskooi gesitueerd. De salon en de kombuis bevinden zich in het dekhuis. Omdat ze enorme hoeveelheden water en diesel kan meenemen (resp. 350 en 150 liter) is ze, als ze volledig is afgetankt, zo stijf als de Consort. Dientengevolge zeilt ze voor een motorzeiler buitengewoon goed. Maar het grootste pluspunt blijft dat je altijd lekker van binnen naar buiten kunt kijken, zowel in de haven als achter stuur op zee.



WESTERLY KONSORT

Lay-ups are predominantly chopped strand mat. Minimum on the hull (topsides) is 9oz. increasing to 22oz. on the bottom, with extra reinforcement through the centre-line and round the keels. Decks, which are bonded and bolted to the hull, use 1/4" balsa, sandwiched between 5 and 4oz. laminates, with wooden backing pads let in where appropriate. Keels are attached with stainless steel studs.



Zoals altijd bij motorzeilers was ook de Duo een groot succes bij haar introductie. Helaas was dat succes snel voorbij, omdat de markt voor motorzeilers een bijzondere is. Ten eerste is het een erg kleine markt en ten tweede zijn motorzeiler duur om te bouwen t.g.v. grotere motoren, grote tanks, etc. Daarnaast blijven de ontwikkelingskosten, malkosten etc. gelijk. Omdat er maar weinig van verkocht worden gaat de prijs omhoog. En als de prijs omhoog gaat worden er minder verkocht waardoor de prijs nog verder omhoog gaat, waardoor er nog minder verkocht worden, etc. Uiteindelijk slaagde Westerly erin om er 108 te bouwen. Dit was het verhaal van de Consort, Er zijn 812 Consorts gebouwd in 14 jaar. Dat was ongetwijfeld een hele prestatie was van Westerly.

De Bukh Workshop

Door Hans Veldhuizen

Zaterdag 20 januari werd een groep geïnteresseerde leden van onze club gastvrij ontvangen bij de importeur van de Bukh-diesel, de fa. Clouds International te Waddinksveen. De opkomst van 10 personen was kleiner dan onze enthousiaste evenementencommissaris Gerard Versluis had verwacht, niettemin was het een geslaagde dag, van 's ochtends tien uur tot 's middags half vier. De foto's van Gerard Versluis staan op de binnenzijde van de omslag vóór.

De dag begon met een stukje theorie over het concept van de Bukh diesel. Een uiterst degelijk Deens concept, dat door de jaren heen het predikaat 'betrouwbaar' heeft waargemaakt. Niet voor niets vaart het grootste deel van de traditionele Deense vissersvloot met Bukh motoren. Kenmerken van Bukh zijn het gietijzeren blok en de grote mate van trillingsvrijheid van de motor. Dit laatste wordt bereikt door een uniek systeem van balanceren van de inwendige krachten en momenten van de motor door middel van roteren contragewichten. Gevolg van één en ander is wel dat het gewicht van een Bukh diesel, uitgedrukt in Kg per Pk (of KW) beduidend hoger is dan van moderne lichtgewicht motoren. In moderne, snelle jachten ziet men dus geen Bukh motoren meer, maar voor toerschepen blijft de Bukh populair.

Voor jachten bestaat de serie uit de één-, twee- en driecilinder motoren van respectievelijk 12, 24 en 36 pk. Daarnaast is nog een turboutvoering van de drie cilinder leverbaar met een vermogen van 48 pk. Ook een sail-drive toepassing behoort tot de mogelijkheden. In zeiljachten wordt de tweecilinder het meest toegepast. Het oudere type was goed voor 20 pk, de nieuwe uitvoering is echter 24 pk.

Na de 'theorieles' werd de werkplaats bezocht. Clouds International verzorgt de grotere reparaties die dealers niet zelf (kunnen) uitvoeren. Meestal betreft het schadegevallen van drooggelopen of bevroren motoren. Problemen als gevolg van slijtage van lagers en voeringen komen uiterst zelden voor. In normale gevallen is slijtage nauwelijks meetbaar. De bezichtiging van gedemonsterde motoren leidden tot een reeks van detailvragen, waar we in dit bestek onmogelijk op kunnen ingaan.

Uw redacteur noteerde wel een aantal tips:

- Het koelsysteem vraagt aandacht bij het winterklaarmaken. Velen denken dat het voldoende is het koelsysteem met antivries door te pompen. Dat werkt

niet, ook niet als de motor warm is. Aftappen is de enige betrouwbare oplossing.

- Problemen met het koelsysteem tijdens het varen kunnen het gevolg zijn van lucht aanzuigen. Zo wil de wierpot wel eens lucht doorlaten.
- Een andere reden kan zijn dat de impeller van de waterpomp versleten of kapot is. Controleer dat, of beter nog: verwijder de impeller jaarlijks bij het winterklaar maken en vervang hem (zo nodig) bij het vaarklaar maken in het voorjaar. Smeer hem in met vasaline bij het monteren.
- Achter de waterpomp zit een dubbele set keerringen (met de rug tegen elkaar) die zowel het water van de pomp als de olie van de motor keren. Houdt een stel keerringen op reserve.
- Als impellers een heel korte levensduur krijgen, ga dan na of er iets mis is met het koelsysteem, zoals: Stukje van afgebroken lamel in de leiding? (Opzoeken) Kalkvorming? (je kunt het koelwatersysteem uitstekend reinigen met schoonmaakazijn). Thermostaat goed? (moet 60 graden zijn bij direct gekoelde motor) Vuil in het blok? (zand opgezogen?)
- Veel motoren hebben een éénhandel bediening. Daar kunnen problemen uit voortkomen. De lever van de koppeling is belangrijk. De koppeling kan gaan slippen bij hogere toerentallen. Er zitten stel mogelijkheden op, zowel op de kabel als op de handel. Stellen door losmaken, met de hand schakelen en kijken of dat overeenkomt met de kabel. De olie uit de koppeling moet schoon blijven. Als de koppeling slipt wordt de olie pikzwart.
- Meedraaien van de schroef bij het zeilen kan absoluut geen kwaad bij de koppelingen die Bukh toepast.
- Stoppen van de motor gaat tegenwoordig door middel van een stopmagneet. Deze zet de brandstofpomp op 0. Er zit op de brandstofpomp ook nog een handeltje. Mocht je, om welke reden dan ook, de motor niet meer kunnen stoppen is de eenvoudigste oplossing: Vlakke hand op de luchtinlaat houden.
- Voor dit soort langzaam lopende, gietijzeren motoren met lage temperatuur koeling is voor de smering traditionele minerale olie het beste. Hoogwaardige synthetische olie is beslist niet beter.
- Voor de aanschaf van oliefilters de aanbeveling van de fabriek volgen. Als de draad past hoeft het nog niet het juiste filter te zijn.
- Motorsailen (draaiende motor onder het zeilen) is geen bezwaar tot ca 15 graden helling. Dus niet extreem op één oor gaan liggen!
- Bukh levert een diodeblokje dat je op de dynamo kunt monteren als je twee gescheiden systemen aan boord hebt.

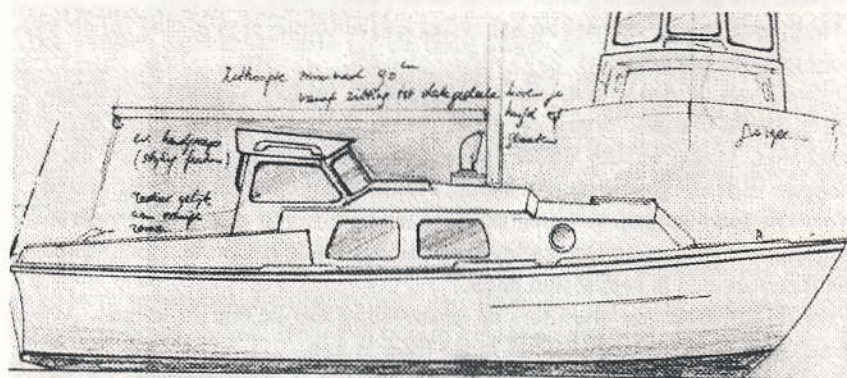
Tot zover de lessen uit een leerzame dag. Met dank aan Clouds International.

Een Centaur met een vaste buiskap

Door L. van Demen

De buiskap van mijn Centaur uit 1971 was aan vervanging toe. Toen ik op mijn vorige boot aan een nieuwe buiskap toe was heb ik daar zelf een vaste kap op gemaakt. Dat was mij zo goed bevallen dat ik besloot om de oude sprayhood van mijn Centaur ook te vervangen door een zelf te maken vaste buiskap. Daarnaast heb ik altijd al de halfronde garage (dat is het ding waar het schuifluik in verdwijnt) veel te grofstoffelijk gevonden. Dus als ik toch bezig was zou ik die tegelijk vervangen. Nu heb ik veel vaste buiskappen gezien en vaak zijn ze lomp en niet goed doordacht. Nu heb ik het geluk dat een vriend van mij de vader is van een in Nederland bekend jachtarchitect. Deze zoon heeft voor mij een tekening gemaakt. Tot zover ging alles vanzelf.

Meteen toen de boot op de wal was gezet voor de winter ben ik eraan begonnen. Met allerlei stukken hout heb ik mallen gemaakt van de buiskap. Dat is een erg lastig karwei dat dan ook veel tijd heeft gekost. Toen de mallen klaar waren heb ik deze overgenomen op watervast multiplex van 10 mm. De multiplex platen heb ik aan elkaar verbonden met epoxyfillet verbindingen. Thuis heb ik de buiskap geïmpregneerd met epoxyhars en vervolgens afgewerkt met twee lagen doublecoat van De IJssel.



*Bijlschriften in de tekening van boven naar beneden:
- Zithoogte minimaal 90 cm vanaf zitting tot dakgedeelte boven je hoofd gemeten. – e.v. handgreep (styling feature). – radius raamhoek gelijk aan overige ramen. Bijlschrift rechts: - garage*



Thuis zie je pas hoe groot zo'n ding eigenlijk is. Als laatste heb ik de ramen gemaakt van Lexan. Deze zijn aan de binnenzijde van de kap gemonteerd, zodat de kap een mooi strak uiterlijk heeft.

Ik vaar nu twee jaar met de buiskap rond en ik ben er erg tevreden over. Ik kan het u aanraden. Maar zoals een bekend spreekwoord luidt, "Bezint eer gij begint". Je bent er zó een winter mee bezig. Op de website van onze vereniging (www.westerlyclub.nl) vindt u meer foto's van de buiskap.

Gezocht!

De vereniging is op zoek naar "oude" testen uit (Engelse) watersportbladen. Als u in het bezit bent van een test van uw schip dan zou de vereniging daar graag een kopie van willen hebben. Wilt U dan een kopie opsturen naar het secretariaat? Het adres van Elly Rutgers:
Kon. Julianalaan 533738 VB Maartensdijk.

The continuing Westerly story: uitzakkende plafonds

Door: Gerard Versluis

Plafonds van Westerly's worden, zoals bekend, afgewerkt met een vinyl 'behang'. Dat Westerly gekozen heeft voor deze vorm van afwerking is waarschijnlijk toe te schrijven aan onderstaande voordelen:

- Het ziet er fraai uit;
- Door de hoge isolatiewaarde krijgt condens iets minder kans;
- De schuimlaag verbergt oneffenheden van het polyesterwerk;
- Als het geplakt is op platen hout kun je later gemakkelijk bij de onderkant van het dek om b.v. een kabeltje te trekken voor de windmeter die je met kerst gekregen hebt;
- Het is brandwerend.

Het vinyl 'behang' bestaat uit een dunne laag wit kringeltjesmotief-vinyl met daarachter een laag van polyetherfoam. Deze polyetherfoam-laag varieert in dikte van 5 tot 10 mm afhankelijk waarvoor men het heeft gebruikt.

Het is deze foamlaag die uiteindelijk zorgt voor de problemen. Polyether heeft een levensduur van ongeveer 15 jaar. Wat veel mensen niet weten is dat polyether vanaf het moment dat het de fabriek uitkomt onderhevig is aan oxidatie. Net zoals ijzer door oxidatie uiteindelijk ijzeroxide wordt (roest in normaal Nederlands) wordt polyether uiteindelijk polyetheroxide (en daar is geen normaal Nederlands woord voor). Het resultaat is dat het veerkrachtige polyether uiteindelijk veranderd is in een soort zandachtige massa zonder veel samenhang.

De staat waarin de foamlaag zich op een zeker moment bevindt is gemakkelijk te testen. Druk maar eens met je duim hard op het vinyl. Als het vinyl de duimafdruk 'vasthoudt' (dus niet terugveert) weet je dat het vinyl zijn beste tijd gehad heeft. Doordat bovengenoemde zandachtige massa geen samenhang meer heeft leidt dan uiteindelijk tot het loslaten en doorzakken van het vinyl.

Zo ook bij onze Fulmar uit 1983. In 1998 begon het plafond op een aantal plaatsen langzaam maar zeker door te hangen. Het loslaten verliep in een steeds sneller tempo en in de zomer van 1999 was het duidelijk dat er iets aan gedaan moest worden. Het ging hierbij om het plafond in de voorpunt en het plafond in de kajuit. Het vinyl in de kajuit is op houten multiplex platen geplakt. Deze platen zijn vervolgens vastgeschroefd in het kajuitdak.

Voor het plafond in de voorpunt heeft men een soort van binnentent genaaid. Deze binnentent is vervolgens direct op het polyester geplakt. Voor het repareren van beide plafonds heb ik verschillende werkwijzen gevolgd.

Voorpunt

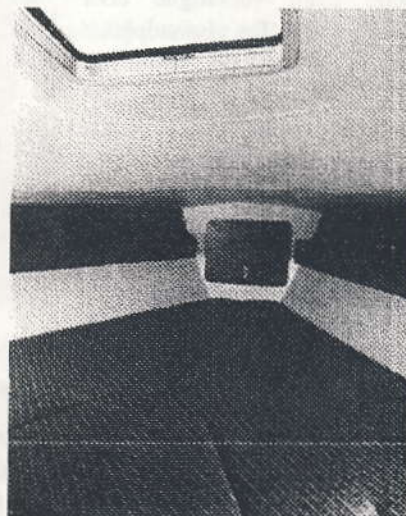
Begin september 2000 ben ik aan de voorpunt begonnen. Eerst de afwerklijsten van de ramen en het vluchtluik gedemonteerd. Daarna alle andere zaken die in de weg zaten verwijderd. Vervolgens viel de binnentent bijna vanzelf naar beneden. Toen was ik toe aan het meest vervelende werk van de hele klus en dat is het verwijderen van de lijmresten op het polyester. Dat gaat heel simpel met een staalborstel. Met het schoonborstelen van de hele voorpunt ben je zo'n uur of twee zoet. De rest van de dag heb je dan nodig om de boot schoon te krijgen.

De binnentent mee naar huis genomen en daar in de garage de resten polyetherfoamdrab (mooi woord voor scrabble) van de binnentent verwijderd. In de baas zijn tijd even gestopt bij Viva-vinyl in Badhoevedorp. Daar een flink stuk nieuw polyetherfoam gekocht van 6 mm dik en een pot acrylaatlijm. Uit het nieuwe polyetherfoam de stukken geknipt die aan de binnenzijde van de binnentent gelijmd moesten worden ter vervanging van het oorspronkelijke foam. De binnentent ingesmeerd met de acrylaatlijm en de geknipte stukken erin geplakt.

Ik begon deze paragraaf met te zeggen dat ik deze klus begin september uitgevoerd heb. De reden hiervoor is dat acrylaatlijm een minimale temperatuur vereist van 15 graden Celsius.

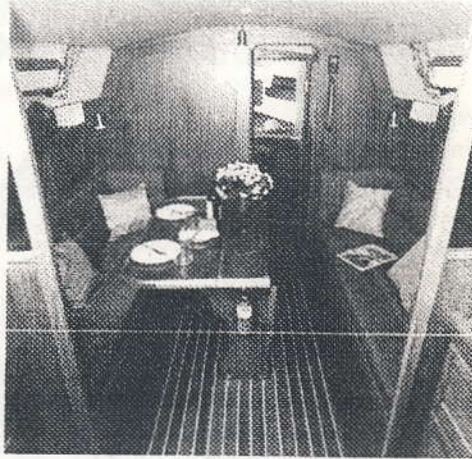
Dus op een warme dag het plafond van de voorpunt ingesmeerd met de acrylaatlijm. Een half uurtje wachten en toen was het zover. De binnentent erin plakken. Beginnen bij een vast punt, in mijn geval het vluchtluik, en vervolgens de binnentent erin "strijken". Hierna de binnentent gestut met latjes, kusentjes en boeken. Het is mij niet gelukt om de binnentent er weer exact zo in te krijgen als dat hij erin had gezeten. Dus vervolgens hier en daar bijsnijden en sierlijstjes van teak erin schroeven.

Het resultaat mag er wezen.



De kajuit

Voor de kajuit heb ik nieuw vinyl aangeschaft. Dat werkt een stuk makkelijker en netter dan, zoals bij de voorpunt, het oude foam vervangen door nieuw foam. De plafondplaten heb ik de afgelopen winter eruit geschroefd en mee naar huis genomen. Het oude vinyl verwijderd en de houten platen schoon gemaakt. In de huiskamer het nieuwe vinyl uitgerold en daar de plafondplaten opgelegd. Vinyl afgetekend en m.b.v. een vriend er weer opgeplakt. De plafondplaten er weer ingeschroefd en klaar was Kees.



Tips

- Als u gaat lijmen zorg er dan voor dat de boot de juiste temperatuur heeft. De meeste lijmen willen onder de 15 graden niet erg meer plakken waardoor promotie tot winterklus niet mogelijk is;
- Heb geduld als u moet wachten totdat de lijm gaat 'pakken';
- Gebruik nooit tapijtljm van Bison, dat heeft onvoldoende plakkracht om de zwaartekracht het hoofd te bieden. (maar dat is bij tapijt dan ook natuurlijk niet nodig)
- Gebruik nooit, tenzij u kunt toveren, contactlijm. Als u acrylaatlijm gebruikt kunt u naar hartelust een uur lang het vinyl rondschuiven en los trekken. Bij contactlijm is het gelijk "kets-boem" en krijgt u geen kans om meer te schuiven.
- Druk niet te hard op het vinyl tijdens het vastplakken. De kans bestaat dat u de lijm in het polyetherfoam perst waardoor het niet meer kan terug veren. U blijft dan uw vingers zien;
- Zorg voor veel ondersteuningslatjes als u direct moet lijmen op polyester.

Nog een vraag aan u!

Als u een bedrijf weet dat dit werk wil doen laat het dan even weten. Op onze website krijgen we regelmatig de vraag van mensen die iemand zoeken die dit werk wil uitvoeren.

Jaarvergadering.

Datum **31 maart 2001** Aanvang **20.00 uur**.

Locatie: **A.C. Restaurant Bodegraven**, Goudseweg 32 Bodegraven,
Afslag Recuwijk/Bodegraven, Alphen a/d Rijn, aan de A12

*Zie ook de uitnodiging voor de voorjaarsbijeenkomst, die apart is bijgevoegd.
Vergeet niet te reserveren bij het secretariaat (0346-211676) als U komt dineren.*

Agenda voor de Algemene Ledenvergadering:

1. Opening
2. Eventuele inbreng nieuwe punten en goedkeuring agenda
3. Bestuursmededelingen en ingekomen stukken
4. Notulen van de ledenvergadering 2000 (pag. 38)
5. Financieel verslag van de penningmeester
 - Jaarrekening 2000 (pag. 40)
 - Verslag van de controlecommissie, bestaande uit Mv. C. Verschure en Dhr. P. Dreef.
6. Benoeming van een nieuwe controlecommissie.
7. Contributieverhoging en begroting 2001 (pag. 42 & 40)
8. Plannen Evenementencommissie (pag. 3)
9. Uitreiking Navette Trofee
10. Bestuursverkiezing;
 - Het bestuurslid Th. van Lammeren is periodiek aftredend. Hij stelt zich niet herkiesbaar. Het bestuur draagt als kandidaat voor: J. Sluiter
 - De voorzitter F. Walraven treedt tussentijds af. Voor deze functie stelt het bestuur als kandidaat: J. SmitClubleden kunnen eveneens kandidaten stellen. Namen kunnen ingediend worden bij het secretariaat tot aan het begin van de vergadering.
11. Rondvraag.
12. Sluiting

Notulen algemene ledenvergadering 2000

Door Elly Rutgers

De jaarlijkse algemene ledenvergadering werd gehouden op 25 maart 2000 in het AC Restaurant Bodegraven. Hier volgt een kort verslag.

1. Opening en bestuursmededelingen

De vergadering wordt om 20.00 uur geopend door de voorzitter Frans Walraven, die de aanwezigen welkom heet. Er zijn 3 berichten van verhindering binnengekomen. Aanwezig zijn 43 personen

2. Notulen algemene ledenvergadering 1999

Er zijn geen opmerkingen over de notulen van de vorige ALV. Zij worden vervolgens met dank goedgekeurd.

3. Financieel overzicht 1999

De penningmeester licht het financiële gedeelte toe. Hij vraagt of de vergadering er mee instemt dat aan de deelnemers van de toertochten een financiële bijdrage zal worden gevraagd. Dit jaar vast te stellen op f 40,- per deelnemend schip. De vergadering stemt hiermee in.

De Kascontrole Commissie, bestaande uit Ben Ackerman en Corry Verschure brengt verslag uit en stelt de vergadering voor de penningmeester te dechargeren voor het gevoerde beheer. De vergadering is akkoord.

4. Benoeming KCC.

De nieuwe Kascontrole Commissie zal bestaan uit Peter Dreef en Corry Verschure.

5. Bestuursverkiezing.

Elly Rutgers is dit jaar periodiek aftredend, doch stelt zich herkiesbaar. Er zijn geen andere kandidaten voorgedragen. Elly wordt bij acclamatie herkozen.

6. Plannen 2000

Bob Stapleton zet de plannen uiteen voor het Hemelvaartswekend Noord en de Lowestoftocht. Rinus Kanaar geeft toelichting op de plannen voor het Hemelvaartswekend Zuid op de Grevelingen. Hans Veldhuyzen geeft nadere informatie over de Tocht om de Noord.

7. Uitreiking van de 'Navette-Trofee'

De Navette Trofee gaat dit jaar naar Tom Kuhlman. De voorzitter resumeert zijn vele verdiensten voor de club. De winnaar is door ziekte verhindert aanwezig te zijn. De trofee wordt door zijn zoon Willem in ontvangst genomen.



Achter de bestuurstafel v.r.n.l.: Theo van Lammeren (vice voorzitter), Elly Rutgers (secretaris), Frans Walraven (voorzitter) en Hans Veldhuyzen (penningmeester). Het vijfde bestuurslid, Gerard Versluis, maakte de foto

8. Lustrum 2000

Rosmarie Stapleton zet de plannen uiteen voor het grote Lustrumfeest in september.

9. Rondvraag.

Corry Verschure spreekt haar waardering uit voor de uitvoering van de Jubileum editie van het Clubblad en vraagt of het blad ook in het vervolg in deze fraaie uitvoering kan blijven verschijnen. Het bestuur meldt dat de kosten van deze uitvoering beduidend meer zijn dan van de bekende rode boekjes, doch wil haar voorstel graag overnemen. De vergadering stemt daarmee in.

Jan Verschure vindt de eigen bijdrage aan het lustrumfeest aan de hoge kant.

10. Sluiting.

Er zijn geen verdere punten meer aan de orde. De voorzitter sluit de vergadering met een dankwoord aan de aanwezigen.

Financieel overzicht 2000

Balansen ultimo 2000 en 1999.

Activa	2000	1999	Passiva	2000	1999
Kas	211	330	Kapitaal	4.672	4.483
Giro Postbank	5	141	Resultaat	-2.473	189
Plusrekening Postbank	1.193	7.506	Wordt	2.199	4.672
Rek.courant Bank	142	595	Lustrumfonds	0	4.250
Liquide middelen	1.551	8.572	Nog te betalen	260	155
Nog te ontvangen	100	165			
Vooruitbetaalde kosten	283	0			
Voorraad clubvanen	525	340			
	2.459	9.077		2.459	9.077

Rekening 2000 en Begrotingen 2001 en 2000

	Begroting '01		Rekening '00		Begroting '00	
	Baten	Lasten	Baten	Lasten	Baten	Lasten
Contributie	10.750		7.760		7.000	
Donaties	120		100		50	
Entreegelden	750		975		400	
Advertenties	50		25		50	
Bankrente -/- kosten	80		149		150	
Uit Jubileumfonds	-		4.250		4.250	
Clubblad		3.600		3.067		2.000
Administratie/Post/Tel.		1.600		1.903		1.000
Bestuur/Promotie		250		262		200
Kosten nieuwe leden		350		385		200
Diverse kosten.		200		-		100
Lustrum: Viering		-		4.923		5.000
Lustrum: Clubvanen		-		1.908		-
Jaarvergadering		900		875		600
Najaarsbijeenkomst		1750		944		800
Hemelvaart Noord		300		276		300
Hemelvaart Zuid		300		331		300
Bar-B-Q Noord		300		305		300
Bar-B-Q Zuid		300		278		300
Lowestoftocht		200		225		250
Tocht "om de Noord"		200		50		250
Overige activiteiten		300		-		150
Saldo		1.200		- 2.473		150
	11.750	11.750	13.259	13.259	11.900	11.900

Toelichting op het financieel overzicht

De Balans.

De Balans voor 2000 vertoont duidelijk de sporen van de lustrumviering. Voor het Lustrum is het volledige Lustrumfonds ingezet, dat daardoor tot 0 is gereduceerd. U ziet het bedrag van f 4.250 terugkomen als "inkomsten" op de Rekening 2000. Daarmee waren voor de club nog niet alle kosten van het lustrum gedekt. Het Lustrumjaar laat dan ook een negatief saldo zien van f. 2.424. (tekort) Een tekort komt ten laste van het kapitaal (de buffer in deze gevallen). Gelukkig waren de Liquide middelen voldoende om één en ander op te vangen. Zij daalden van f. 8.572 ultimo 1999 tot f. 1.551 ultimo 2000

De Jaarrekening 2000.

De bijdrage van de Club voor de lustrumviering bij Ottenhome in Loosdrecht is met f. 4.923 juist beneden de begrote f. 5.000 gebleven. De totale kosten van het jubileumfeest beliepen f. 9.913, waarvoor de deelnemers zelf f. 4.990 hebben bijgedragen. Omdat de ruime kasmiddelen het toelieten heeft het bestuur besloten aan alle leden een lustrumvaantje uit te reiken, vooral ook als gebaar naar de leden die niet hebben deelgenomen aan de lustrumviering. Deze 'greep in de kas' betekende wel een overschrijding van de begroting en heeft dus bijgedragen aan het negatieve exploitatieresultaat.

In verband met het lustrum is nog een derde post te noemen, t.w. het clubblad. Door de grotere oplage en de luxe uitvoering met een omslag in kleurendruk is hier de begroting ruim 50% overschreden. De extra kosten konden deels worden gedragen door de stijging van de normale clubinkomsten. Met name de ongekend grote toevloed van 38 nieuwe leden heeft de inkomstenposten Contributie en Entreegelden aanzienlijk doen stijgen. Hetzelfde moet echter ook gezegd worden van uitgavenposten zoals Clubblad, Administratie e.d.

De bijdragen van de club voor de twee toertochten zijn binnen de begroting gebleven dank zij de eigen bijdrage per deelnemend schip. (die dus niet in de Rekening 2000 zijn vermeld). Voor de Lowestoftocht droegen de deelnemers in totaal f. 560 bij, voor de tocht Om de Noord f. 160 Ook dit jaar wordt weer een eigen bijdrage gevraagd voor deze toertochten.

De Begroting 2001.

In de begroting voor 2001 is uitgegaan van een voortgezette ledengroei met 25, het gemiddelde van de laatste jaren. In de begroting is gerekend met de voorgestelde verhoogde contributie. Zie hiervoor elders in dit clubblad.

Nieuw is de toertocht naar Blankenberge, die voorlopig is opgenomen onder Overige activiteiten. Voor het overige gaat de begroting uit van extra kosten voor de najaarsbijeenkomst en voortzetting van de bekende activiteiten.

Contributievoorstel

Het bestuur is van mening dat er dit jaar aanleiding is voor een voorstel tot verhoging van de contributie. Hiervoor heeft het bestuur drie overwegingen:

1. Vorig jaar heeft de Algemene ledenvergadering haar waardering uitgesproken over de nieuwe vorm en kwaliteit van het clubblad en besloten dat dit ook in de komende jaren zo zou moeten blijven. Het bestuur was het van harte eens met dit besluit, vooral omdat het clubblad het belangrijkste middel is voor het contact met alle leden en donateurs. Dit betekent wel dat de kosten van het clubblad belangrijk hoger zullen blijven dan voorheen en beslist nog zullen stijgen bij toekomstige verbeteringen.
2. Een tweede punt van belang is de jaarlijkse najaarsbijeenkomst in november. Wij verheugen ons de laatste jaren in een toenemende belangstelling voor deze avonden. Een belangrijk aspect is en blijft het informele contact tussen de aanwezigen. Maar het formele programma; de lezing, de film of het reisverhaal, blijft toch het centrale punt. Een goede, bekende spreker is daarbij een belangrijke 'trekker'. Om hierin te voorzien is een drastische verruiming nodig van het budget voor de najaarsbijeenkomst.
3. Tenslotte heeft het jubileumjaar een bres geslagen in de middelen van de club. Jarenlang heeft de club bescheiden positieve resultaten geboekt, waardoor een geleidelijke aanwas van kapitaal en reserves ontstond. Dat was ook noodzakelijk om de financiële 'buffer' van de club gelijke tred te laten houden met de groei van het ledental en het daarmee samenhangende jaarbudget. De jaarrekening laat zien dat de spaarpot nodig moet worden bijgevoerd. Voor een club zoals de onze is een eigen vermogen van zo'n 75 tot 100% van het jaarbudget wenselijk.

Dit jaar zal de contributie voor het laatst in Nederlandse guldens worden geïnd. In 2002 luidt de contributie in Euro's.

Het bestuur stelt voor de contributie in twee stappen te verhogen als volgt:

Als eerste stap de contributie in het lopende jaar met *f* 10 te verhogen tot *f* 60
 Als tweede stap in het jaar 2002 de contributie op 30 Euro te stellen (= *f* 66)
 Donateurs betalen 50%. Genoemde bedragen gelden voor automatische incasso. Voor andere betalingswijzen geldt thans een toeslag van *f* 5. Dit jaar blijft dat gelijk, in 2002 wordt de toeslag gesteld op 2 Euro.

Nieuwe leden betalen, naast de contributie, 50% toeslag als entreegeld. Wordt men lid na 1 augustus dan gaat de contributie de helft van de jaarcontributie bedragen. In schema samengevat:

Clubjaar	2001	2002
Contributies: (Automatische incasso)	NLG	EURO
Jaarcontributie - Autom. Incasso	60,-	30,-
Donateurs en donateur/medeleden	30,-	15,-
<u>Nieuwe leden:</u> (eerste jaar)		
Contributie, lid geworden voor 1 aug.	60,-	30,-
Contributie, lid geworden na 1 aug.	30,-	15,-
Entreegeld	30,-	15,-
<u>Voor alle contributies:</u>		
Toeslag voor niet automatische betaling	5,-	2,-

Bestuur en Commissies

Bestuur.

F. Walraven, voorzitter. (aftredend)	015-261 43 33
J. Smit, (voorgesteld als voorzitter)	035-621 49 98
Th.W.M. van Lammeren, vice voorzitter (aftredend)	0497-38 16 59
J. Sluiter (voorgesteld als vice voorzitter)	0317-61 36 01
Mw. E. Rutgers, secretaris.	0346-21 16 76
J.P. Veldhuyzen, penningmeester.	074-242 42 44
G. Versluis, Evenementen Commissie.	0180-43 01 02

Adres Secretariaat.

Mw. E. Rutgers	0346-21 16 76
Koningin Julianalaan 53 3738 VB Maartensdijk	

Evenementen commissie.

G. Versluis, voorzitter	0180-43 01 02
P.S.I. Dreef	0172-53 97 27
M. Kanaar	010-434 87 63
R.K. Stapleton	0346-24 19 84
T.K. Tjeerde	015-261 40 75
J.A. Verschure	0416-37 77 24

Technische Commissie

H.F. Walraven	0294-28 18 21
A. Kuhlman	0299-43 71 86
G. Versluis	0180-43 01 02

ALTIJD "SCHOON SCHIP"!



Skipshandel Stavoren

SPECIALIST IN EIGEN MERKEN
 * import * verkoop * handel *
 * bemiddeling * service *

Bezoekadr.: Marina Stavoren/Binnenhaven
 Internet : www.waterwerf.nl/skipshandel
 E-mail : skipshandel@planet.nl
 Telefoon : +31(0)514 684 694
 Fax : +31(0)514 68 1975
 Corresp. : Pastorieweg 22, NL- 8721 GS WARNS

ACTUEEL AANBOD

GEBRUIKTE WESTERLY'S

Type	waar	Bouw jaar	Afmetingen			Motor		Prijs
			LOA	Br.	Diepg	Pk	Merk	
WESTERLY:								
-CENTAUR 26	wal	'69	8.00	2.60	0.90	15	VOLVO	Aannem.bod
-MERLIN 29	wal	'93	8.84	3.04	1.03	18	VOLVO	f. 117.500
-PENTLAND 31 AK	wal	'76	9.54	3.00	1.18	25	VOLVO	f. 69.500
-PENTLAND 31 AK (k	box	'77	9.54	3.00	1.18	36	VOLVO	f. 72.500
-REOWN 31 AK/KITS	wal	'76	9.90	3.00	1.38	23	VOLVO	f. 69.500
-STORM 33 OD	wal	'87	10.11	3.52	1.68	18	VOLVO	f 152.500
-CONWAY 36 AK SCOOP	wal	'76	11.50	3.41	1.83	42	MERCED	f. 154.500
-OCEANRANGER 38 CC (o	box	'93	11.58	3.86	1.55	28	VOLVO	f. 319.500

e=ligt elders k=komt o=optie Bouwjaar: met *, dan jaar ingebruikname!

Specificaties beschikbaar. Wijzigingen voorbehouden. 23/02/2001

* EEN FINATA FINANCIERING * EEN EERDMANS VERZEKERING * INRUIL BESPREEKBAAR*



Van der Weij-Yachts CV.
 K.v.K. Leeuwarden nr.: 01064046
 Leveringen: HISWA-voorwaarden

Bankrelatie : Rabobank te Balk
 Rek.nr. 33.35.05.522
 BTW nummer: 8006.76.646 B 01

Openingstijden:
 Dagelijks van 09.00 tot 12.00 uur
 en van 13.00 tot 17.00 uur.
 (van 1/11 tot 1/3: zondag op afspraak)



Met de PATIENCE naar de Golf van Biscaye
 Cherbourg



Gemeerd in de binnenstad van La Rochelle,
 Bassin à la Flotte (Tweede van links)

