

Westerly Club Magazine

Inhoud

<i>Van de voorzitter</i>	2
<i>Van de redactie</i>	3
<i>Workshop “Varen op Zee”</i>	4
<i>Hemelvaart Noord: WCN naar Waddenzee</i>	4
<i>Hemelvaart Zuid: een rustige Oosterschelde</i>	7
<i>Engelandtocht 2010</i>	8
<i>Dutch customs Encounter</i>	11
<i>Agenda Evenementen 2011</i>	13
<i>Zomertocht 2010</i>	14
<i>Versterking bezetting Evenementencommissie</i>	23
<i>Nieuwe WCN-website</i>	23
<i>WCN 35 jaar: het LUSTRUM!</i>	24
<i>Westerly Club Nederland</i>	26
<i>Het WCN lustrum kookboek</i>	28
<i>Navette trofee</i>	29
<i>Over schippers en scheepnamen</i>	31
<i>Westerly over de grens</i>	32
<i>Geschiedenis Westerly</i>	35
<i>Een high aspect genua voor “Ginger”</i>	39
<i>Tussen de grote jongens</i>	41
<i>Beleggingsadvies</i>	42
<i>Only the lonely</i>	44
<i>Whoops!</i>	46
<i>Toegestane alcoholpromillage voor schippers verlaagd</i>	47
<i>Route beschrijving Correct Marine voor “Varen op Zee”</i>	48
<i>Te koop aangeboden</i>	49
<i>Westerly Club Nederland Colofon</i>	52



Van de voorzitter

Beste WCN-leden,

Het Lustrumjaar is weer bijna voorbij. En wat een jaar was het!

Er zijn behoorlijk wat WCN-mijlen gemaakt. Buitengaats zowel als op binnenwater, waarbij de factor 10 (het aantal schepen dat op Loosdrecht bemand werd) zwaar meetelt in het eindresultaat. Een geweldig feest met alleen maar glunderende (en veelal kletsnatte) WCNers! Een klasse-dag!

Bij deze uitgave van het Magazine treffen de meesten onder u ook aan het Boordboek met 35 jaar Kombuis-ervaring. Een waarachtig naslagwerk met voor elk wat wils, zolang het maar over eten gaat. Zij, die het niet meegeleverd krijgen, hebben hun exemplaar al persoonlijk overhandigd gekregen tijdens het Lustrum. Valt u tussen wal en 't schip? Meldt het onze secretaris.

Ik heb het al gelezen. En een beetje geprobeerd. Voor mij heeft het waarde; en ik dank hier de Lustrum Commissie voor hun inspanningen om tot de samenstelling te komen.

Naast de drukte wordt er ook niet stilgezeten. Voor het eerst sinds (mijn) heugnis worden de data van de eerste evenementen in 2011 al in deze uitgave gepresenteerd. Zodat u er rekening mee kunt houden als u uw vakanties plant. Het ligt in de bedoeling om de overige data nog vóór 1 januari te presenteren. Een en ander moet leiden tot ware armada's Westerly's.

Over presenteren gesproken: er wordt ook hard gewerkt aan een nieuwe website voor de WCN. Het streven is 2011 te starten met de presentatie; daarover wordt u nader geïnformeerd. Een modernere uitstraling, en méér mogelijkheden om interactief te communiceren met uw WCN.

Ik roep u op tot deelname en betrokkenheid! Hoe meer zielen, hoe meer vreugd: echt, het werkt. Samen opvaren en 's avonds de dag herbeschouwen; een buitengewoon genoegen!



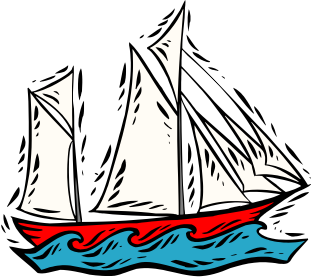
Lustrum 35

En als u zich betrokken voelt, wilt u dan ook nadenken over een bijdrage als lid van de EC?

Nu nog even een wintertje door. Maar volgend jaar: ik zie u op het water! Toch?

Tjerk Tjeerde
voorzitter

Van de redactie



Z *éér* gewaardeerde lezer,

Er was weer een hoop kopij te verwerken. Dat ziet u aan het aantal pagina's in dit Magazine. WCN-leden beperken hun bezigheden niet alleen maar tot hun thuiswater, en ze doen daar konde van!

Ik heb daar wat laat op geanticipeerd, maar laat u zich niet weerhouden van het opsturen van nog méér Westerly-reisverhalen; de volgende keer ben ik er op voorbereid. Voor deze keer mijn verontschuldigen voor het vertraagd uitgeven van dit Magazine.

Bovendien aarzelde ik. De vorige uitgave bevatte 4 pagina's foto's in kleur. Daar zijn positieve reacties op gekomen. Dus was de keus: minder tekst en meer kleur? Het is minder kleur geworden. We geven de verhalen door en voor onze leden toch de voorkeur. Maar dat gaan we binnenkort oplossen via internet. Op onze nieuwe site-to-be is ruimte voor foto's.

Over foto's gesproken: in het kader van het Lustrum bekeek ik wat foto's van jaren terug. Inmiddels kan ik 2 dvd's volbranden met historische gebeurtenissen van de WCN. Alleen: historische gebeurtenissen kun je alleen maar later laten zien, als je ze NÚ maakt. Dus of u er nu een verhaal bijschrijft of niet (wel graag, trouwens), stuur die foto's nu maar wel op! Upload ze voor me, stuur ze per mail, stuur een disk of een stick (die krijgt u terug), maar stuur de foto's! Voor het WCN-archief. Voor later. Voor het volgende Lustrum. Of voor het volgende Magazine.



We spreken, horen en zien schrijven elkaar vast.

Een voorzichtige winter toegewenst.

Tjerk Tjeerde
015-2614075
tjeerde@hetnet.nl

Uit de Evenementenhoek

Workshop “Varen op Zee”

Zeezeilen kent vele facetten. Welke uitrusting moet ik aan boord hebben? Hoe pak ik tochtplanning aan? Wil ik wel of niet 's nachts doorzeilen? Korte trips of juist in één ruk snel naar de vakantiebestemming? Wat voor papieren moet ik allemaal aan boord hebben? Waar haal ik de weerberichten vandaan?

Op deze vragen, en nog veel meer, zal Ted Jansen in zijn lezing “Varen op zee” antwoord geven. Ted Jansen is zeer een bekende naam binnen de watersport wereld. De lezing is dan ook een echte aanrader! Interessant voor de meer geroutineerde zeezeiler, maar buitengewoon leerzaam voor de voor de adspirant-zeezeiler.

De lezing wordt gehouden op **zaterdagmiddag 15 januari van 12:15u tot 17:00u**. De lezing staat open voor leden van de Westerly Club en hun 'vaste bemanning'.

We houden de lezing in een zaal, die beschikbaar is gesteld door Correct Marine (**zie pag. 48**)

De agenda voor de dag ziet er als volgt uit:

- 12.15 uur verzamelen in de showroom van Correct Marine
- 12.30 uur gaan we naar het Correct Marine Museum waar allerlei oude jacht navigatie apparatuur ten toon is gesteld
- 13.00 uur Begin van de lezing
- 14.30 uur Koffie pauze
- 15.00 uur Vervolg Lezing
- 16.30 uur Einde

Als u komt stuurt u dan even een mailtje naar mij (Gerard Versluis) waarin u aangeeft met hoeveel personen u wilt deelnemen. Mijn emailadres is: Gerard.Versluis@wanadoo.nl



Hemelvaart Noord: WCN naar Waddenzee

Deelnemers:

“**Banjer**” met Johan en Henriëtte en hond Banjer

“**Big Wish 2**” met Theo en opstapper Alfred en hond Kia

“**Mah Jong**” met Imco en Coby

“**Wilde Gans**” met Klaas en Dinie

“**Boxer**” met Ron en Anne

“**Lady May**” met Cees en Truida

“**Vive**” met Coen en Simone

Nog even met mijn gedachten terug naar de maand mei..... de dagen voor het Hemelvaart-weekend waren nat en guur en met veel wind. Bijna de neiging om het weekend af te zeggen, maar als echte stoere “Westerly mensen” aangespoord door onze dappere roedelleider RON is iedereen toch komen opdagen.

Donderdag 13 mei

We begonnen in de Pekelhaven te Medemblik. Ron en Anne heetten ons welkom in de haven, iedereen hielp elkaar met aanleggen en we hebben op de "Boxer" van Ron en Anne geborrelt met wat lekkere hapjes en drankjes. De stemming zat er meteen al in. De warmte die we van elkaar hadden, vrolijkte het sombere weer lekker op!

Vrijdag 14 mei

Eitje koken, koffie zetten, boterhammetje eten en de boot optuigen was het degelijke begin van een Westerly-zeildag. Het Palaver van de vorige dag stuurde ons via Den Oever naar Oudeschild op Texel. De wind stond gunstig en het was dan ook niet moeilijk om de haven op Texel binnen te varen. De "Banjer" moest voor de sluis helaas even afhaken met een motorprobleempje, maar kon na drie kwartier gelukkig weer inhaken bij de club. Veel zon hadden we die dag nog niet gezien. Maar, zoals Ron het zo mooi kon uitdrukken, "zorgde de prachtige meteo-rogische omstandigheden" ervoor dat we buiten op de steiger konden genieten van de borrel met pot luck. Het was niet te geloven, dat geheel tegen de weersvoorspellingen in, precies op onze steiger de zon doorbrak!



We genoten van de pot luck, je proefde aan alle gerechten dat de Westerly Club bestaat uit Bourgondische levensgenieters en mede door de drank zat ook nu de stemming er al meteen in. Rug aan rug, zittend op de steiger, hielden we elkaar in evenwicht. En wie de Westerly Club een beetje kent, begrijpt meteen dat de boel opgevrolijkt werd door de muzikale ondersteuning van Imco met zijn gitaar, Klaas met zijn viool en Coen met zijn accordeon! Dit trio kreeg de rest aan het zingen en de teksten werden ons aangeleverd door mapjes, die Imco had meegenomen. Jullie snappen het al..... de haven werd gevuld met schitterend gezang van onze club. Vanuit de steigers hoog bij het clubhuis werden we zelf aangemoedigd door applaus en er waren zelfs mensen die meezongen, waardoor ze zelf ook een beetje het gevoel hadden er bij te horen..... Kortom: het was voor ons allemaal een heerlijke avond.

Westerly Club Nederland

Zaterdag 15 mei

Je bent een zeilclub of niet..... dus in “wedstrijd-vorm” gingen we via Den Oever naar de Buijshaven te Enkhuizen. Het leuke van zo'n wedstrijd is dat je in ieder geval zeker weet dat de prijzen gewonnen worden door Westerlyboten. Boten, die normaal kansloos zijn om over de finish te gaan als de wedstrijdleiding nog aanwezig is, omdat iedereen al lang aan de borrel zit, kunnen nu ineens in de prijzen vallen! Het gaf mij een dergelijk gevoel van wat ik als kind had: zou Sinterklaas dan toch echt bestaan? Iedereen, die dit leest, begrijpt dus dat de wedstrijd voor ons een dagvullend programma werd, ook al stond de wind bijzonder gunstig. We werden links en rechts continue ingehaald door boten zonder Westerlyvlag, maar dat mocht de pret niet drukken: we deden immers mee aan een officiële zeilwedstrijd!

Omdat jullie vast en zeker willen weten wie er gewonnen heeft maak ik de uitslag bekend: **1^e prijs:** “*Wilde Gans*”, **2^e prijs:** “*Vive*” (met een stagje verschil), **3^e prijs:** “*Banjer*”! Met andere woorden: des te kleiner de boot, des te groter de prijs. Ron had voor echte bekens gezorgd; deze bekens werden uitgereikt tijdens ons gezamenlijk diner in restaurant Markerwaard te Enkhuizen. Je begrijpt, dat dit voor alle deelnemers een leuke avond was. Degenen die niet in de prijzen vielen, gunden de kleine bootjes het voordeel van de twijfel en zij waren extra blij want géén prijs betekende: wel een grote boot! We hebben die avond weer ontzettend veel gelachen.



Voor bijna iedereen was het diner een culinaire afsluiting. Alleen Theo was over zijn groenteschotel niet echt tevreden, omdat het meer een “zalm” schotel was. Ja... als “Westerly zeilers” blijven we natuurlijk kritisch, anders hadden we wel een andere boot gekocht!

Mensen, bedankt voor jullie gezelligheid en Ron bedankt voor het organiseren..... ik reken weer op een spannend Hemelvaartweekeind, we zijn nu al benieuwd waar de reis volgend jaar naar toe gaat!

Westerly-groeten,
Henriëtte
“*Banjer*”

Hemelvaart Zuid: een rustige Oosterschelde

Tijd om ergens met de boot te komen, hebben we allemaal nodig. Maar bruggen en sluisen, en stroom tegen, maakt de af te leggen afstand per dag beperkt. Daarmee rekening houdend verzamelde de zuidelijke vloot op een centraal punt: de Krammersluizen tussen Volkerak en Oosterschelde. Wind was er nauwelijks, en warmte ook nog niet. Desondanks werd het seizoen door vijf schepen en hun bemanningen geopend met een steigerborrel. De stoelen stonden op scherp op het randje van de steiger; de ritsen waren hooggesloten. Hemelvaart was weer gevierd.



Vrijdag werd via Zijpe, Keeten, Brabantsch Vaarwater en Oosterschelde (wat een namen!) de jachthaven van Wemeldinge opgezocht. In navolging op Hemelvaartsdag zelf was er weinig tot geen wind, maar was er wel een strakblauwe hemel. Het was dus weer koud! In Wemeldinge kreeg ieder zijn eigen box.

Na het eten werd verzameld bij een windstille plek in de haven voor het broodnodige borreltje-ná. Het terrasje werd in eerste instantie gedeeld met een andere ploeg zeilers met hééél veel jeugd. Hartverwarmend (en net

wat we nodig hadden). Toen hun eten echter op was (waarbij wij stevig hielpen), en het tijd werd om het Wemeldings uitgaansleven wat dieper te beschouwen, was de Westerly Club al snel weer op zichzelf aangewezen.

Desondanks zette het flottielje zaterdag koers naar Zierikzee. Weer geen wind, en een vlakke Oosterschelde. Met laag water had zelfs de "Horus" nog ruimte onder de brug.

Om te voorkomen dat we de avond weer her en der verspreid door de haven zouden doorbrengen, werd het plaatselijke eetcafe de Banjaard -waarnaar ook de zandbank vóór de Zeeuwse kust is vernoemd- benut voor een gezamenlijk diner.

Het was een relaxed weekend. Moeten we vaker doen. "Adamas", "Horus", "Njord", "Ginger" en "Christina", weer bedankt voor de gezelligheid. En de "sMilestone".

Tjerk Tjeerde
"Members Only"



Westerly Club Nederland

Engelandtocht 2010

Westerly Club tocht 5-6 t/m 12-6-2010

Oversteek "Roompotsluis" naar "River Orwell" en omgeving.

Voorafgaand aan deze tocht werd bij de organisator, Gerard Versluis, een uitgebreide briefing gehouden.

Wij vertrokken met de "Ginger", een Westerly Oceanranger, een dag na de eerste groep om in één dagtocht naar de overkant te varen. Na een aantal zeemijlen op de motor te hebben gevaren, kwam er een bericht dat de "Christina" de nacht ervoor was omgedraaid, omdat zij een visnet in haar schroef had gekregen. Omdat we vlakbij waren, voeren naar de opgegeven positie en wachtten totdat de KNRM ter plaatse was om de betreffende boot terug naar Roompotsluis te slepen. Toen eenmaal de sleeplijn was aangebracht, hebben wij afscheid genomen van het noodlijdende schip en hebben onze reis weer voortgezet.

Na de shippinglane gepasseerd te zijn, kwam er genoeg wind om de zeilen te hijsen en de rest van de tocht zonder motor te voort te zetten. De oversteek liep voorspoedig en na enige tijd kwamen we aan de overkant en voeren we de rivier Orwell op. We legden aan in Woolverstone waar we hartelijk werden ontvangen in "The Royal Harwich Yacht Club" met een welverdiende "Pint" bier.



Hier ontmoetten wij ook de leden van de Engelse Westerly Owners' Association, die ons zouden vergezellen tijdens de rest van de tocht langs de Engelse oostkust.



De volgende morgen was er nog genoeg tijd voor een wandeling naar Pin Mill met zijn meest bekende kroeg "Butt & Oyster".

Rond het middaguur zijn we samen met de enkele Engelse Westerly clubleden met het afgaande tij de rivier de afgevaren. Langs de kust in zuidwestelijke richting zeilend kwamen we eind van de middag in het plaatsje Bradwell-on-

Sea aan. In de deels drooggevallede toegang moest voorzichtig tussen de voor ankerliggende boten worden doorgevaren om in de haven uit te komen.

De door ons meegebrachte steigerborrel werd uitgesteld tot een later moment, omdat we moesten vluchten voor het naderende regenfront.

De dag erop klaarde het gelukkig snel op en we hervatten de tocht naar Burnham on Crouch, alwaar we waren uitgenodigd bij de Royal Yacht Club voor een diner.

Na een aangename avond en een wederom goed ontbijt zijn we naar Brightlingsea afgevaren.

Hiervoor moesten we voor een tweede keer over de “Spitway”. Dit is een grindbank waar we alleen met voldoende hoogwater overheen konden. De wind was zeer matig, maar wel net voldoende om tot aan Brightlingsea te zeilen. We konden in de haven de lang beloofde steigerborrel neerzetten. Verschillende Nederlandse biersoorten, met onder andere Goudse kaas, worst en zoutjes werden hiervoor in het gang-boord neergezet, waarna er een zeer gezellig onderons ontstond. De laatste dag voor de terugreis zijn we met een stevige bries naar Shotley Marina gezeild van waaruit we de dag erop naar de Roompotsluis over zijn gestoken.



Ik was als opstapper mee en vond het een zeer geslaagde tocht. Het was een leuke ervaring om deze oversteek mee te maken met deze clubtocht.

Met dank aan de schipper en medeorganisator van deze Westerly tocht 2010.

Rogier Visser.

Opstapper “Ginger”

De Engelandtocht 2010 van de Westerly Club Nederland stond in het teken van samenzijn met de East Coast Group van de Engelse Westerly Owners' Association.



Hoewel er oorspronkelijk zes schepen werden vertegenwoordigd op het voorbereidend palaver, waren er slechts drie die uiteindelijk wisten af te meren in Woolverstone.

De Longbow “Beaufort” kreeg zijn bemanning niet rond.

De Conway “Big Wish 2” keerde na een aantal uren onderweg weer om, omdat het onverantwoord was met een totaal uitgevallen electronica –zonder de oorzaak te weten- de reis voort te zetten.

De Merlin “Christina” vluchtte de shippinglane weer uit, nadat een visnet zich hardnekkig rond de schroef had vastgezet, en kon niet anders –zoals hierboven beschreven- dan zich door de KNRM terug laten slepen naar de Roompot.

De Centaur “Baleeka” leed -nabij de zandbanken noord van Harwich- aan een luchttek in de brandstof-zuigleiding, en werd door de RNLI naar Shotley Point gesleept. Na reparatie zag “Baleeka” kans om zich bij het gezelschap in Woolverstone te voegen.



Westerly Club Nederland

De Oceanranger “Ginger” vertrok bijna 24 uur later vanwege nog wat andere verplichtingen, maar had verder een vlekkeloze tocht.

De Conway “Members Only” kwam derhalve als eerste aan in Woolverstone en liet dat de haven weten: na 22 uur motoren, en om rond 05:00u afmerend langs zij een ander schip, sprong mijn bemanning met luid geraas aan boord, zich niet realiserend dat er mogelijk mensen aan boord zouden kunnen liggen slapen. Nou, die waren er!

De straf kwam snel: onze burens –inmiddels ontwaakt- lieten weten om 08:00u te willen gaan varen. En tijdens het diner bleek dat onze burens vele vrienden hadden onder de WOA-leden, waardoor we wederom en herhaaldelijk geconfronteerd werden met ons on-zeemanschapelijk gedrag!

De WOA toonde zich gedurende de week aanwezig met een wisselend aantal schepen, dat toch meestal in de buurt van de 10 lag. Geweldig om zo ontvangen te worden!

De trip naar Bradwell On Sea was oké, de nadering van de haven spectaculair, gegeven wat (groene) boeien die erg ver uit de weg leken te liggen, maar beter wel gevolgd dienden te worden. Het was jammer dat het begon te regenen, waardoor velen in hun eigen boot bleven schuilen.

Het woord “ditchcrawling” ken ik nog niet zo lang. Vrij vertaald komt het neer op “kruipen door geulen”, maar gezien in het licht van geulen tussen wandelende zandbanken met op en neer gaand tij, krijgt het –op zee- toch een andere lading. Mijn hart bonkte in mijn keel bij de passage van de geul “Spitway”, terwijl ik me het Engelse schipperslatijn –of was het dat toch niet?- van de vorige dagen herinnerde. Je blijft jezelf voorhouden: **NIET** achter die Engelsman aanvaren, want die kent de weg! Of



Maar het onder zeil aanvaren van de River Crouch met toenemende wind en zandbanken vol met zeehonden bleek uiteindelijk een schitterend ervaring in een schitterende omgeving. In dezelfde categorie viel ook het gezamenlijk diner (WOA en WCN) in Burnham.

Op de weg van Burnham naar Brightlingsea leek de Spitway-geul al weer een stuk bekender. En ook Brightlingsea, de haven met de steigers in het midden van de rivier, was bekend.

Het weer en de lokatie lieten toe dat de WCN de WOA middels een steigerborrel hartelijk bedankte voor de ondersteuning, begeleiding en aanwezigheid bij deze tocht. En hoewel een “pontoonparty” ook aan de overkant niet onbekend is, was men meer dan blij verrast met de grootsheid van deze. Met dank aan de voorbereiding en uitvoering door “Ginger”.

Shotley Point nabij Harwich leek een mooie uitvalsbasis voor de terugweg van de Nederlandse schepen te zijn. “Ginger” en “Members Only” kozen voor die optie, samen met een 2-tal Engelse schepen. “Baleeka” verkoos –terecht- te blijven liggen vanwege de harde wind en de ruwe zee, beiden uit de verkeerde richting. Veel WOA-schepen bleven ook verwaaid liggen of kozen een wat beschutter vaargebied in de Thames-monding. Zwaar gereefd grootzeil, een klein puntje voorzeil, en het was weer een dag met zéér serieus zeilen in zware omstandigheden. Maar ook dit was een fraaie tocht, tijdens welke alle skills weer konden worden getest.

In Shotley Marina werd de samenwerking met de WOA nogmaals benadrukt en geroemd met een goodbye-drink aan boord van WOA's commodores schip.



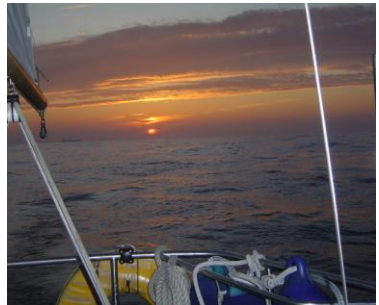
In tegenstelling tot de dag ervoor stond er tijdens onze terugtocht nauwelijks meer wind, hoewel de zeegang ons nog wel herinnerde aan de dag ervoor. Met weer 22 uur motoren in die omstandigheden was dit niet de beste overtocht die ik heb meegemaakt. Daags later bereikte ook “Baleeka” weer veilig Nederlandse wateren.

Het was een schitterende week. Het was leuk om samen op te varen met wisselende WOA-schepen om ons heen.

Zo'n week als dit vraagt om herhaling.

Met dank aan de commodores van beide clubs.

Tjerk Tjeerde
“Members Only”



Dutch customs Encounter

In Waterkampioen 15/16 van 12 augustus 2010 komt u bij het item “Vragen & Tips” een waarschuwing tegen in verband met het aan boord hebben van rode brandstof.

Ingevolge EU-regels mag er binnen de EU –al langere tijd- geen rode diesel meer verschaft worden aan pleziervaart. Engeland en België hebben daar langdurig ontheffing voor gehad, maar België volgt inmiddels de Europese regels.

Engeland nog niet; in de jachthavens aldaar kunt u nog steeds uitsluitend rode diesel tanken.

In genoemde Waterkampioen wordt gewaarschuwd voor de boete-kans in België, hoewel Belgisch begeleidend commentaar wat ontsnappings-tips geeft.

Dat nog steeds Europese disputen hun oorzaak vinden in accijns en btw's kan onmogelijk door de Vlissingse douane ongenueanceerd afgedaan worden met: “voer maar een goede administratie aan boord, dan komt alles goed”. Rode diesel mag niet!

Westerly Club Nederland

Het ANWB Watersportadvies in het betreffende stuk maakt het Nederlandse standpunt niet duidelijk. Het advies luidt: tank liever niet in Engeland. En bewaar anders in ieder geval de bonnetjes en registreer vaaruren in het logboek. De belangrijke slotzin luidt: **“Overigens is er ook binnen de controlerende autoriteiten sprake van onduidelijkheid”**. En naar mijn mening zit daar ons (watersporters-)probleem.

De weersomstandigheden tijdens de WCN Engelandtocht in juni 2010 noopten ons de volledige afstand van de Roompot naar Woolverstone aan de River Orwell te motoren. Wij hebben een dieseltank van 140 liter inhoud, en verbruiken bij stevig motorgebruik zo'n 3 liter per uur met onze viercilinder Mercedes. Na 22 uur motoren ben je dan ong. 66 liter kwijt. Inclusief het varen op de motor een weekend daarvoor –na het voltanken- en de tocht naar de Roompot kwam de resterende brandstofhoeveelheid bij de RHYC neer op 65 liter, iets minder dan de helft. Met nog een paar dagen wisselende wind voor de boeg, en een terugtocht naar de Nederlandse kust lijkt de beslissing om te gaan tanken (in Woolverstone danwel later, maar zeker vóór de terugreis) verdedigbaar. Wij tankten 75 liter, kregen het bonnetje, registreerden wat gegevens in het logboek.

De terugtocht naar de Oosterschelde betekende wederom 22 uur motoren.

Op de sluis werden we verwelkomd door een man in een groenig uniform, die ons verzocht na de sluis even langs de wachtsteiger te varen, zodat hij paspoorten kon controleren. Een paar uur eerder, zo wist ik, was de “Ginger” van Gerard Versluis op paspoorten gecontroleerd. Verder niets. Kortom, een steekproef aan de kust. Geen probleem, de paspoorten waren aan boord.

Zo gezegd, zo gedaan, en wij ontmoetten de meneer, die wel zijn naam zei en vroeg om paspoorten, maar niet zei voor welke dienst hij werkte, noch een ID liet zien.

Toen ik hem vroeg naar een identiteitsbewijs, verstrakte de man enigszins. “Ligt in de auto”, zei hij. Mijn stilte daarna was veelzeggend. “Ik ga hem wel halen”. Toen hij terugkwam, had hij niet alleen zijn ID bij zich, maar ook zijn handpompje om brandstof uit de tank te trekken.

Van de complete bemanning werden de paspoorten gechecked en doorgebeld. En, naar verwachting, in orde bevonden.

Toen kwam de vraag: “Heeft u nog getankt in Engeland”, met zijn hand aan de pomp. Uiteraard bevestigde ik dat. Haalde het bonnetje uit de kajuit en gaf het hem. Toen sprak hij de legendarische woorden: “Als het aan mij ligt, krijgt u een boete”. Verbazingwekkend genoeg voor de volle 75 liter, getankt in Engeland, en niet voor bijv. het restant in de tank, of de helft van het restant in de tank (rekening houdend met het verbruik tijdens de overtocht terug naar Nederland).

Hij belde zijn baas om goedkeuring te krijgen voor de boete. Er ontstond echter een discussie, die we maar half hebben kunnen volgen. Uiteindelijk was de conclusie: “Er bestaat wat onduidelijkheid, dus u krijgt de boete niet nu, maar we gaan een en ander uitzoeken, en er is een goede kans dat u over een poosje de boete thuisgestuurd krijgt”.

Mag ik verwachten dat een ambtenaar zijn werk goed doet, dus inclusief het tonen van een ID, en niet pissig wordt als hij daarop gewezen wordt!? De man was onbehoorlijk, ik was kwaad en er was overal water om ons heen. Maar ik heb me ingehouden.

We kregen toestemming onze tocht te vervolgen. We gooiden los, en zetten zeil.

Vlak voor onze thuishaven moest ik de financiële afwikkeling van deze Engelandreis klaren. Daartoe behoorde ook het peilen van het brandstofniveau. Een galmende “plonk” van mijn peilstok in de tank gaf al aan dat de tank GEHEEL LEEG was. Nog los van het technisch probleem, dat erin resulteerde dat de diesel in de bilge lag, schoot het door me heen: “Ga ik nu een maximale boete krijgen voor een lege dieseltank?”.

Tot aan het ter perse gaan van dit Magazine heb ik de beschikking nog niet mogen ontvangen. Maar de onduidelijkheid binnen onze eigen overheid doet mij aarzelen: ga ik ooit nog naar Engeland?

Tjerk Tjeerde
“Members Only”

Agenda Evenementen 2011

Omdat vakanties steeds vroeger vastgesteld lijken te worden, heeft de Evenementen Commissie alvast wat activiteiten-data vastgelegd. Vooruitlopend op de agenda in de volgende uitgave van het Magazine, waarin ook de uitgebreide programma's en lokaties aan bod komen, wordt u uitgenodigd de volgende data alvast in uw agende te noteren:

Workshop “Zeilen op zee”: zaterdag 15 januari (zie ook pagina 4)

WCN ALV: zaterdag 2 april 2011

Hemelvaartweekend: van donderdag 2 t/m zondag 5 juni

Korte Engelandtocht: van vrijdag 17 juni t/m zondag 26 juni

WCN Zomertocht: datum en bestemming worden vóór 01-01-2011 vastgesteld en bekendgemaakt via e-mail en de website. Voor de evenementen “Tocht om de Noord”, workshop “'s Nachts varen”, BBQ noord en de Garnalentocht moeten de data nog worden vastgesteld. U leest alles in de volgende uitgave van het Magazine.

Noteert, en houdt de website in de gaten!

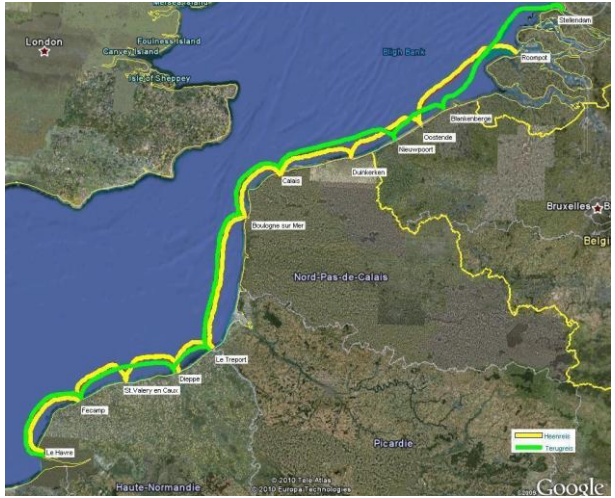
Controleert u ook nog graag even uw e-mailadres zoals die in de ledenlijst staat. Fouten en/of wijzigingen gelieve u door te geven aan onze secretaris Jaap Riesenkamp.

Zomertocht 2010

Gezamenlijk verslag van een geslaagde zomertocht.

Zaterdag 24 juli.

De deelnemende schepen hebben zich verzameld in de Roompot. Helaas niet alle 6 schepen die zich in eerste instantie opgegeven hadden. Lenny en Emiel ("Horus") moesten afhaken in verband met de ziekte van Emiel. Extra vervelend voor hen, omdat zij al het voorbereidende werk hadden gedaan. Jan Willem en Joke ("Texelstroom") hadden problemen met de stuurinrichting en Henriëtte en Johan ("Banjer") kwamen in tijdnood in verband met hun verhuizing.



Er resten dus drie deelnemende schippers:

Willem en Pietske ("Walvis"), Coen en Simone ("Vive") en Corrie en Theo ("Big Wish II") met opstapper Terry. Tijdens het eerste palaver op zaterdagmiddag wordt afgesproken om zondag om 9:00 uur te vertrekken en het door Emiel opgestelde vaarschema in principe te handhaven.

Zondag 25 juli: Roompot - Oostende

De eerste etappe naar Oostende. Mooi weer, maar een verkeerde wind: tegen! Maar ach, het is de eerste dag, dus de wind zal in de loop van de reis nog wel keren.

Eind van de middag zonder problemen gearriveerd en naar het Mercatordok geschut waar we mooi beschutte ligplaatsen hadden. Wel weinig tijd om de plaats te bekijken, maar het doel is tenslotte Frankrijk!

Maandag 26 juli: Oostende – Duinkerken

Weer een bijtijds (voor de vakantie vroeg) vertrek. Wind nog steeds uit de verkeerde hoek, dus opnieuw laverend naar de volgende haven, Duinkerken, waar we half in de middag aankwamen.



Dunkerken: de eerste Franse haven

Hierdoor hadden we wat tijd om de eerste Franse stad te bekijken, hetgeen door iedereen gedaan werd.

Frankrijk hebben we dus in elk geval gehaald.

Dinsdag 27 juli: Duinkerken – Calais.

De eerste afwijking in het vaarschema. Na twee redelijk lange tochten (niet zozeer wat betreft afstand, maar door het laveren wel in tijd) is besloten niet door te varen naar Boulogne, maar naar Calais. De tocht verliep voorspoedig en we kwamen begin van de middag voor Calais aan. Het is een behoorlijk drukke haven met veel ferry's, zodat goed uitkijken naar de haven-toegangslichten en marifooncontact met de "Captainerie", het Franse equivalent voor Port Control, beslist niet voor niets was.



De haven nog niet binnen of de volgende ferry is er al

Het grootste deel van de middag was nog beschikbaar om het oude centrum van het plaatsje te bekijken.

Woensdag 28 juli: Calais – Boulogne-Sur-Mer

Vroeg op, vertrek 5.30 uur om de stroom mee te hebben. Doordat zelfs de westenwind verstek liet gaan, moest het meest gemotord worden.

Wel lekker vroeg, zo half in de ochtend, aangekomen in Boulogne-sur-Mer. Ook hier weer opletten, en wachten, op in- en uitvarende ferry's.

Corrie en Terry hebben hier een fietstocht gemaakt. De banden van Terry's fietsje waren wat zacht, dus op zoek naar een benzinepomp met luchtapparaat. Dit was niet te vinden. Maar Terry staat voor niets en bij de eerste werkplaats waar motoren (Harley's) werden gerepareerd gaan vragen, Met franse woorden, gebaren en wijzen naar pomp en banden lukte het zowaar. Het tatoeagegehalte was erg hoog en het was maar goed dat we niet verstonden wat al die stoere Harleyrijders onder elkaar over ons te vertellen hadden. Maar het blijven Fransen. Hoffelijk en aardig. Ze gingen er zich allemaal mee bemoeien en de banden werden keurig opgepompt.

De andere bemanningen hebben te voet ook dit stadje verkend. Hierbij was het oude centrum, dat nog helemaal ommuurd is, een gezellig centraal punt met gezellige terrasjes en een "Gulliver tuin" op het marktplein.

Frankrijk heeft deze zomer een actie. Vrij vertaald heet het "Fleurig Frankrijk". Het resulteerde in prachtige perken en bloembakken. Alle havenplaatsen zagen er fantastisch uit door al die bakken en bloemperken in de steden en rond de havens.

Westerly Club Nederland

Donderdag 29 juli: Boulogne – Le Tréport

Weer geen uitslapen, opnieuw om half zes weg. Nu gelukkig wel wat westenwind, zodat we al kruisend en stroom mee toch in de goede richting kwamen.

Met op het laatste stukje nog wat hulp van de motoren kwamen we mooi op tijd in de getijhaven van Le Treport aan -de voorhaven valt bij laagwater helemaal droog- en konden na een franse tien minuten, die bijna drie kwartier duurde, schutten naar de jachthaven.

Theo's verjaardag was al op zee ingezet door hem vanaf de "Walvis" toe te zingen. 's Avonds in Le Treport heeft hij het verder gevierd door ons allemaal uit te nodigen voor een etentje. Alleen een Franstalige kaart, dus het was enigszins een verrassing wat we op ons bord kregen. Het was in elk geval lekker. Een heel gezellige avond.

Le Treport ziet er geweldig uit als je aan komt varen. Prachtige huizen en geweldige krijtrotsen. Alle huizen in de smalle straatjes hebben namen en schattige balkonnetjes. Met een liftje konden we bovenop de krijtrotsen van het uitzicht genieten.



Het liftje naar de top van de Falaise (franse krijtrots)

Vrijdag 30 juli: rustdag

Na de lange tocht van de vorige dag was de rustdag bij iedereen van harte welkom en werd benut om het stadje eens helemaal te verkennen.

Corrie en Terry gingen fietsen naar Les Bains au Mer, wat achteraf gezien ook makkelijk lopend te doen was. Dit plaatsje heeft prachtige oude huizen met veel kleur en prachtige uitbouwjes.

's Avonds was daar ook een Abba-Generation concert wat door alle bemanningen, op verschillende tijdstippen, in delen is bijgewoond.



Het oude stadshotel in Le Treport

Zaterdag 31 juli: Le Tréport – Dieppe

In het begin van de middag, door dat gedoe met de droogvallende voorhaven, pas vertrokken uit Le Treport. Hierdoor en ook door de nog steeds stevige westelijke wind die opkruisen nodig en nat

maakte, werd ook het maken van afstand niet gehaald en werd in afwijking van het oorspronkelijke schema Dieppe aangedaan, waar in het begin van de avond werd afgemeerd. Veel tijd om het stadje te bekijken was er dan ook niet meer.

Zondag 1 augustus: Dieppe – Saint Valéry en Caux

Half in de ochtend na douchen, ontbijten, water tanken (gasolie tanken lukte niet omdat, zoals bleek de meeste Franse automaten alleen creditcards lusten en geen bankpasjes) en het bezoeken door sommigen van de lokale rommelmarkt zijn we vertrokken richting St. Valéry en Caux.

Dit was wederom als nieuwe tussenhaven ingepland vanwege stevige westenwind en stroom tegen. Daar ook dit een haventje was achter een sluis met een droogvallende voorhaven, was de tijdige aankomst cruciaal zodat ook hier de motoren het laatste stukje een handje moesten helpen voor een tijdige binnenkomst die in het begin van de avond goed lukte.

De “Vive”, die wat achterstand had opgelopen, kwam toch goed binnen.

De sluis/brugwachter werd lang genoeg aan de praat werd gehouden door Terry en Willem in hun beste Frans-Nederlands-Engels om de “Vive” de gelegenheid te geven aan te komen varen op het moment dat hij de sluis wilde gaan sluiten. De sluismeester haalde zijn hand over het hart, zodat ze dus toch nog door de keersluis mocht.



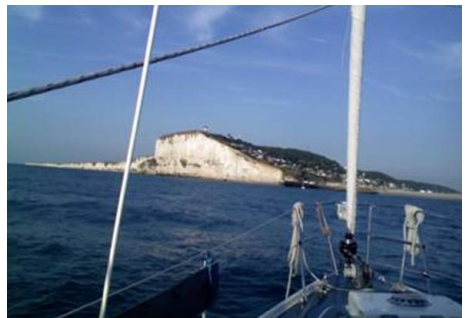
Keersluis St. Valéry met droge voorhaven

Maandag 2 augustus Saint Valéry - Fécamp

Doordat het vertrek uit St.Valerie au Bain weer door het getij en de sluisbediening bepaald werd, konden we pas half in de middag vertrekken met als voordeel dat het stadje en directe omgeving goed verkend kon worden.

Een zwakke westenwind zorgde ervoor dat het stuk naar Fécamp weer kruisend aflegden.

In Fécamp kwamen we te laat aan waardoor we niet meer in de binnenhaven terecht konden (wat achteraf alleen voor langer verblijf toegestaan bleek), maar in de voorhaven moesten blijven die met het getij meer of minder diep wordt.



Haveningang Fécamp recht vooruit ?

Westerly Club Nederland



Nogmaals bedankt, Coen en Simone.

Vooral voor “Big Wish II” lastig omdat het waterpeil in de haveningang tot 1,5 meter zou zakken en hij 1,9 meter steekt.

Ook waren de boxen vol zodat we langszij moesten liggen en de hond uit moeten laten met behulp van de bijboot. Gelukkig wilde Coen de volgende ochtend voor watertaxi spelen wat het hond uitlaten een stuk makkelijker maakte.

Dinsdag 3 augustus Fécamp - Le Havre

Na een onrustige nacht -de boten lagen behoorlijk op korte golven te schommelen die ongehinderd de haven inliepen- werd het vertrek uit Fécamp weer een vroegertje en om zes uur voeren wij weer buiten met een matig westenwindje en stroom mee richting de verste haven van de tocht. Voor Le Havre, waar de “Vive” ruim voor haar grote zusters aankwam, werd besloten niet door te gaan naar Honfleur omdat dit toch teveel tijd zou kosten. In het begin van de middag werd afgemeerd in Le Havre. Keerpunt bereikt. De rest van de dag besteed aan het bekijken van de stad en dat was meer dan genoeg, want van alle tot nu bezochte havenstadjes was dit de minst aantrekkelijke. Het centrum had een hoog blokkendoos-gehalte met veel hoogbouw en weinig ouds. Theo, Terry en Corrie zijn naar boven gelopen (hoog, ver en vermoeiend). Daar zou een mooie tuin zijn. Dat viel bij nader inzien erg tegen. Het uitzicht was mooi, maar daar hield het wel zo'n beetje mee op.

Woensdag 4 augustus Le Havre - Fécamp

Half in de ochtend na diesel tanken, wat hier als enige plaats in Frankrijk wel lukte, vertrokken uit Le Havre om de terugtocht te aanvaarden. Nog steeds westenwind maar nu 5 Bft. zodat we ondanks stroom tegen toch aardig opschoten en tegen het eind van de middag konden afmeren in Fécamp. Nu was er wat meer tijd om het stadje te bekijken en hiervan werd dan ook druk gebruik gemaakt.



Haveningang Fécamp met wind



Ook in Fécamp een “Fleurig Frankrijk”

Donderdag 5 augustus Fécamp - Dieppe

Om half negen vertrokken uit Fécamp met nu als bestemming Dieppe, de westenwind stond nog steeds, maar was wel afgezakt tot 4 Bft. Als compensatie stonden er wel hogere windgolven zodat het er vooral bij vertrek en binnenkomst spectaculair uitzag. Na een vlotte tocht lagen we dan ook al om vijf uur weer afgemeerd in de haven van Dieppe.

Vrijdag 6 augustus: rustdag

Vandaag mogen we een beetje uitslapen, want we blijven hier een dag liggen, lekker slenteren door de stad, winkelen, museumpje kijken, monumenten bezien (daar staat de hele kust trouwens vol mee), stokbroodje eten op een bankje en 's avonds lekker uit eten. En wat eet je dan als je aan de Franse kust bent? Alles uit de zee, bijvoorbeeld fruit-de-mer. Allerlei vreemdsoortige schelpen, waar je het beestje probeert uit te krijgen, oester, mosselen, garnalen, gamba's en bovenop ligt dan een krab. Dus maar even bij de Fransen die naast ons zaten afgekeken hoe zij dit gingen eten. Het is wel even wennen, maar na een glaasje wijn en bier lukte het aardig om het beest een poot uit te draaien.



Zaterdag 7 augustus Dieppe-Le Tréport

Om 7:30 vertrokken en met de stroom mee verliep de reis sneller dan verwacht. We waren om 11:30 op de bestemming dus hadden we nog lekker de tijd om voor de tweede keer dit plaatsje (naar mijn mening de leukste) te bezoeken.

En natuurlijk nog een keer in de gondelbaan het blijft leuk! Zo'n mooi uitzicht vanaf de krijtrotsen! En het prachtige lichtgroene melkachtige water aan de kust is héél bijzonder. In de grote vishal zagen we VIVE vissen liggen, tja, die moesten we natuurlijk proberen, dus gekocht en Coen de keuken in, even later op de "Vive" een VIVE gegeten.....mmm.

Zondag 8 augustus Le Tréport - Boulogne

De bedoeling was 8:00u door de sluis, maar omdat we wat vertraging hadden door de bakker, gingen een paar vissersboten ons voor en moesten we een tijdje wachten op de volgende schutting. De wind was noord noord west, en knobbelige nare golven en toen na een uurtje of twee de wind wegviel is er besloten de motor bij te zetten, want met 2,5 knoop door het water, schiet het niet echt op als je nog 40 mijl moet varen. 's Middags trok de wind wat aan en kwam uit de goede richting, waardoor we de motor weer konden stoppen, zeil zetten en tot Boulogne zeilen. Met een zonnetje erbij was het voor de bemanning aardig vertoeven.

Westerly Club Nederland

Om 21:00u voeren "Vive" en "Walvis" de haven binnen, waar "Big Wish II" allang als eerste binnen was. Morgen is Theo ook de eerste, maar dan bij de bakker en neemt lekker stokbrood en croissants voor ons mee. Merci Theo!

Maandag 9 augustus, Boulogne - Calais

's Ochtends zodra het tij het toeliet, de "Walvis" lag helemaal achter in de haven met de kiel in de bagger, weer vertrokken uit Boulogne. In de voorhaven zeilen gezet en met een redelijke westenwind naar Calais gevaren. Aangekomen bij Calais weer wachten op veerboten.

Wel waren we mooi op tijd om door de brug en keersluis weer de jachthaven in te komen. 's Middags nog lekker weer om het stadje weer in te gaan passagieren.

Dinsdag 10 augustus: verwaaid

De dag begon met buiig weer en de verwachting was toenemende wind 5-6 Bft. met in buien uitschieters naar 7 zodat op het ingelaste palaver werd besloten te blijven liggen.

Corrie nam de gelegenheid waar om nog wat te wassen. In de middag werd het gelukkig weer droog en zijn Terry en Corrie met een bus naar Cap Gris-Nez gegaan. Daar heb je een prachtig uitzicht naar Engeland. De terugweg hebben we gelopen van Cap Gris-Nez tot aan Sangatte.



Cap Gris-Nez: waar letterlijk niets te beleven valt

Woensdag 11 augustus: Calais-Nieuwpoort

De start was gepland met de eerste brug, twee uur voor hoog water, te vertrekken naar Nieuwpoort. Maar doordat de "Big Wish II" nu tekort kwam wat de "Vive" al de hele vakantie al teveel had, nl. koelwater, werd het vertrek nog even uitgesteld om het probleem te vinden en te verhelpen, wat gelukkig vlot lukte. Met de volgende draaiing van de brug een uur later konden we allemaal vertrekken richting Nieuwpoort.

Nieuwpoort is een oud stadje. Waar de nieuwbouw in oude stijl is opgebouwd. We kwamen daar in de avond aan, maar het stadje was toch erg leuk om te bekijken. Er was een expositie van kunst. "Kunst rond de kerk", erg leuk om te zien. Ook de kleurige fonteinen waren erg leuk .

Donderdag 12 augustus: Nieuwpoort –Blankenberge

Met prachtig weer uit Nieuwpoort vertrokken richting Blankenberge. Ondanks de wat pessimistische voorspellingen van regen en onweer was het helemaal bezaaid in goed weer, hoewel er achter ons toch de nodige buien opkwamen. We waren precies op tijd binnnen, want eenmaal in Blankenberge werd het weer slechter.

Het weer werkte daar, met harde wind en hoogbouw naast de haven, niet echt mee om ligplaatsen te vinden en de havens waren erg vol. Palaver bij Willem op de boot. Daar moesten we van de "Big Wish II" een heel eind voor lopen omdat we in verschillende havens terecht gekomen waren. Vanuit Blankenberge gaat de reis nu toch serieus huiswaarts.



Binnenlopen Slijkgat in de schemering

Vrijdag 13 augustus: Blankenberge-Stellendam

Om half negen vertrokken we voor de laatste gezamenlijke etappe van de zomertocht met een wat betrokken lucht en stroom tegen, maar met een gunstige westenwind.

In de loop van de dag klaarde het steeds meer op en werd het zonnig, alleen werd de wind zwak en zuidwest zodat het laatste deel van de tocht voor de wind hobbelend en met soms slaande zeilen werd afgelegd.

Dit was wel een heel lange dag. In Stellendam hadden we afgesproken gezamenlijk te eten, met Emiel en Lenny.

Daar kwam, mede door de aankomsttijd van half elf 's avonds, weinig van terecht. Een ieder nam de restantjes mee aan boord bij Theo en Corrie, en we hebben ons maal gedaan met toastjes met Brie en vis, chips en nootjes. De verhalen konden we kwijt bij Emiel en Lenny; het werd erg

gezellig en erg laat. Daarna ging ieder zijn of haar eigen weg en was een geweldige vakantie voorbij.

Naschrift van Theo:

Toen ik van Emiel en Lenny te horen kreeg dat ze door ziekte niet mee konden varen, werd mij gevraagd om het over te nemen; dit omdat we het in eerste instantie samen zouden doen. Nu vind ik zeilen heel leuk, maar om alle verantwoording zelf te dragen leek mij niets. Gelukkig wilde Willem Doelman, toen ik het vroeg, mij met alle plezier helpen. Ik moet eerlijk toegeven dat hij een stuk serieuzer te werk ging dan als ik het (misschien) alleen zou hebben gedaan. Na 3 weken kon hij nog precies nagaan wat, hoe en hoelang we gevaren hadden. Ik mag wel zeggen dat we mede dankzij de "Walvis" en de "Vive" (let op de uitspraak, anders luisteren ze niet) 3 leuke weken met veel wind tegen hebben gehad.

Willem en Coen, en natuurlijk de vier leuke dames niet te vergeten: **bedankt**.

Westerly Club Nederland

Met de nautische elektronica van de Renown "Walvis" werd nauwgezet het verloop van de WCN Zomertocht 2010 bijgehouden. Onderstaand een weergave van gegevens uit het logboek.

Etappes		Datum	Dagafstand	Vaartijd	gemidd	
		dd.	mijl	uur:min	knopen	
1	Roompot	Oostende	25-07	51,5	11:50	4,4
2	Oostende	Dunkerque	26-07	29,8	06:10	4,8
3	Dunkerque	Calais	27-07	21,2	04:45	4,5
4	Calais	Boulogne sur Mer	28-07	18,8	04:45	4,0
5	Boulogne sur Mer	Le Tréport	29-07	46,3	10:05	4,6
		Le Tréport	30-07			
6	Le Tréport	Dieppe	31-07	30,7	06:15	4,9
7	Dieppe	St.Valery en Caux	01-08	34,0	07:10	4,7
8	St.Valery en Caux	Fécamp	02-08	31,0	06:10	5,0
9	Fécamp	Le Havre	03-08	31,2	06:15	5,0
10	Le Havre	Fécamp	04-08	25,8	05:55	4,3
11	Fécamp	Dieppe	05-08	44,6	08:45	5,1
		Dieppe	06-08			
12	Dieppe	Le Tréport	07-08	14,4	03:55	3,6
13	Le Tréport	Boulogne sur Mer	08-08	60,2	13:20	4,5
14	Boulogne sur Mer	Calais	09-08	19,5	04:23	4,3
		Calais	10-08			
15	Calais	Nieuwpoort	11-08	35,6	07:25	4,7
16	Nieuwpoort	Blankenberge	12-08	21,2	04:20	5,0
17	Blankenberge	Stellendam	13-08	71,3	14:15	5,0
		totaal		587,1	125:43	
		gemiddeld		34,5	07:23	4,6

20% motor



Versterking bezetting Evenementencommissie

De samenstelling van de Evenementencommissie mag zich, door de jaren heen, verheugen in een redelijk consistente bezetting. Maar omdat je van niemand mag verwachten, dat hij/zij 35 jaar lang dingen blijft verzinnen, is wisseling van de wacht onontkoombaar.

Er zijn jaren geweest, dat er 8 man zitting hadden in de Commissie; een grote club, maar de variëteit aan verschillende evenementen was evenredig. Wisselingen vonden plaats, nieuwe ideeën werden tot uitvoering gebracht met over het algemeen groot succes.

Door verschillende omstandigheden zullen er begin volgend jaar nog maar vier man en vrouw waken over uw bezigheden in het volgend vaarseizoen. Er is dus dringend behoefte aan versterking van de groep, die er voor zorgt dat u iets heeft om naar uit te kijken.

Overigens hoeft u niet perse in de EC zitting te hebben om Evenementjes te organiseren. Meldt u zich gewoon, overleg even, en ga aan de gang!

En het is niet zo belangrijk of u in noordelijk danwel zuidelijk Nederland vaart en/of woont. Misschien is het juist aan te raden om kennis te hebben van een vaargebied dat afwijkt van de gebruikelijke wateren. Daar ontstaan misschien nieuwe ideeën uit.

Kortom, zolang u een Westerly vaart, bent u in staat om mee te denken over WCN-evenementen. Meldt u zich aan om er over mee te denken en te doen. De EC-leden, de bestuursleden en/of de redactie helpen u graag de drempel over. **DOEN!**

Nieuwe WCN-website

We zijn druk bezig om een nieuwe website te ontwikkelen voor de Vereniging. Meer van deze tijd.

Als het allemaal een beetje mee zit, zal deze eind december te zien zijn. Behalve dat de website een nieuwe look&feel krijgt, wordt het ook eenvoudiger om informatie op te vragen uit onze bibliotheek en om in te schrijven voor evenementen. Op de nieuwe website komt ook een pagina "Mijn Westerly". Als u een website heeft over uw eigen boot, stuurt u dan de link daarvan op. Dan nemen we die op deze pagina op.



Voor degene die geen eigen website heeft, maar wel een eigen webpagina wil hebben, bieden we iets nieuws. Als u tekst over uw boot met wat foto's opstuurt naar mij (Gerard Versluis, email: Gerard.Versluis@wanadoo.nl) zorgen we ervoor dat u een pagina krijgt op onze website www.westerlyclub.nl.

Over de ontwikkelingen houden we u op de hoogte.

Overigens, we blijven u ook op papier informeren.

WCN 35 jaar: het LUSTRUM!

Lustrum

Verslag lustrumdag van de Westerly Club Nederland

De hele week werd er door de weermannen en -vrouwen de verwachting uitgesproken dat het weer een herfstachtig karakter zou hebben, behalve op zaterdag, en dan ook alleen op zaterdag zou het prachtig weer zijn. Vol verwachting trok ik op 9 september de gordijnen open en werd gelijk getroffen door een zonnestraal in mijn gezicht. Wauw, dat zag er goed uit!

Snel de zakken met versnaperingen in de auto gezet en vanuit Waalre op naar Loosdrecht. Het verkeer viel alles mee, dus reden we even na negen uur het terrein van Ottenhome op. Met de leden, die er al waren, hebben we de laatste voorbereidingen getroffen, zoals ballonnen aan de schepen van onze vloot bevestigen. Dat viel nog niet mee want de schepen lagen kriskras door elkaar, en ja, onze Westerly's liggen toch wel wat stabielier in het water dan deze 16 kwadraten, maar we waren onze behendigheid nog niet verleerd, dus uiteindelijk hing de juiste kleur ballon aan de juiste boot. Dat was belangrijk, want alle deelnemers waren per schip ingedeeld; ieder kreeg een kleur bij binnenkomst en die kleur correspondeerde met de ballon van de boot.

Het werd drukker en drukker en terwijl iedereen genoot van koffie en een lekker stuk gebak, gaf Meindert een uitleg van de te varen route. Er was een hele puzzeltocht uitgezet, met vragen die alleen te beantwoorden waren door de route nauwkeurig te varen. Beladen met de versnaperingen liepen we naar de scheepjes en na niet al te lange tijd dreven de zeiltjes de haven uit op weg naar het ruime water.



Het was voor iedereen wel wat wennen, de ouderen moesten zich weer in bochten leren wringen tijdens het overstag gaan, de jongeren hadden aanvankelijk meer oog voor elkaar, uiteraard volkomen begrijpelijk, want aan ons was niet zo veel boeiends meer te zien. Maar geleidelijk werden we een geoliede machine, die soepel over het water gleed, de boeien rondde en ook nog de vragen van de puzzeltocht wist te beantwoorden. De drukte 's morgens op de plas viel mee, het waren aanvankelijk dan ook vooral de 11 schepen van de Westerly Club die over het water gleden in de heerlijke zon en een lekker ontspannen windje. Zo nu en dan drong zich nog een sloep met bobo's tussen de zeilende leden door, maar geleidelijk verloren we de relevante scheepjes uit het oog.



Het was tegen lunchtijd, en dus moesten we op zoek naar het eiland Curacao. Het bleek dichtbij Ottenhome te zijn, de meeste schepen hadden het al gevonden. In korte tijd werd een heerlijke



overvloed van borrelhappen, belegde broodjes en diverse koele dranken uitgespreid. Zeilen maakt altijd hongerig, dat bleek ook nu weer, want de broodjes, hapjes en drankjes verdwenen als sneeuw voor de zon. Inmiddels was de wind gaan aantrekken.

Gerard Versluys kwam informeren of we het vriendje van zijn dochter een beetje enthousiast voor zeilen konden maken.

We hebben hem gelijk aan het roer gezet en dat hebben we geweten. Aanvankelijk nog een beetje aarzelend, maar al snel had hij in de gaten dat zo'n zestienkwaadraat best lekker loopt, en aan de smile op zijn gezicht te zien, genoot hij er zienderogen steeds meer van om lekker hoog aan de wind te zeilen. Dat ging ook lekker, maar de aloude kwaal van de zestienkwaadraat bleek al snel, want na 2 scheurrakken was dat deel van de bemanning dat bij de mast zat, waaronder ondergetekende, doorweekt door het buiswater. De stuurman was niet meer te houden; na een stukje rustig water waren we min of meer weer opgedroogd, maar zodra we weer in de wind lagen, begon ik weer naar de Westerlyknik te verlangen; in no time was ik weer drijfmat! Maar aan de ogen van de stuurman te zien waren we in onze opdracht geslaagd: er was weer een zeilenthousiast geboren. Gerard kan wat dat betreft gerustgesteld zijn.

Om toch nog wat te kunnen drogen voordat we aan de barbecue zouden beginnen, hebben we de haven opgezocht. Gelukkig had ik nog een ander shirt bij me ter vervanging van mijn T-shirt dat ik uit kon wringen. Het eerste biertje smaakte prima op het terras in de zon. Geleidelijk kwam iedereen weer richting haven, dat was leuk om te zien en het duurde dan ook niet lang of het was weer beregezellig, hoewel er toch wel enige competitiedrang te bespeuren was tussen de bemanningen, waar het de antwoorden van de puzzeltocht betrof. Hier en daar liepen de scheidslijnen zelfs door echtelijke relaties heen....., er stond dan ook heel wat op het spel natuurlijk. De barbecue werd al snel in gereedheid gebracht, en in korte tijd werden diverse heerlijke vlees- en visgerechten voor ons klaargezet. Binnen en buiten werden de gesprekken voortgezet, stoere zeilverhalen vooral. Nadat de uitslag van de puzzeltocht bekend was gemaakt, met ons team als winnaar, jaja, trokken de muzikanten onder ons hun instrumenten te voorschijn, en onder begeleiding van accordeon, gitaar en viool hebben we nog een groot aantal evergreens gezongen. Gelukkig waren er teksten voor mensen zoals ik, die bar weinig evergreens kennen.

Met deze vrolijke klanken nog in de oren stapten we voldaan in de auto. Terwijl we wegreden, kwamen er regendruppels op de voorruit, de aankondiging van het aanstormende slechte weer. Wat een timing, hè!

Jan Willem Gombert



Westerly Club Nederland

Westerly Club Nederland

Hoewel het hiernaast afgebeelde krantenknipseltje uit de Vaarkrant van de Telegraaf dateert van 31 januari 1976, is de WCN nog in 1975 opgericht.

Hoe, wie, waar en wanneer precies heb ik nog niet helemaal boven water, maar dat komt nog.

De bedoelingen van de oprichters zijn, zo meen ik te mogen stellen, ruimschoots gehaald. Het aantal leden benadert inmiddels de 200.

De Statuten zijn geformuleerd en gedeponeerd, en artikel 2 daarin verhaalt over de doelstelling: "De vereniging heeft ten doel het bevorderen van de onderlinge verbondenheid tussen de eigenaren van een Westerly-schip."

Aan het beleggen van bijeenkomsten, het organiseren van zowel "droge" als "natte" evenementen heeft de EC haar handen vol. De contacten met de Engelse WOA zijn er in hoge mate. Over een Belgische Westerly Club heb ik echter nog niets kunnen vinden.

Maar meer dan de oprichters hebben kunnen vermoeden, maakt tegenwoordig ook internet fors deel uit van de informatie-verstrekking en de wijze waarop de onderlinge verbondenheid gestalte gegeven wordt.

Belangrijker echter zijn de mensen in de Club. De leden, die het allemaal mogelijk maken. En de enthousiastelingen, die zich met de Club bezig houden, er voor gaan!



**Westerly Club
opgericht**

Onlangs hebben 39 enthousiaste Westerly-schippers de Westerly Club opgericht.

Er hebben zich tot op heden reeds 76 leden aangemeld. Hiermee is de Westerly Club direct een van de grootste verenigingen van een bepaald type toerzeiljacht in Nederland.

Het ligt in de bedoeling in 1976 - de vereniging verder uit te bouwen - de doelstellingen en statuten te formuleren - enige evenementen te organiseren, zoals reünies en tochten - contacten met Engelse en Belgische Westerly Clubs te leggen.

De Westerly-schippers, die zich als lid willen aanmelden kunnen zich wenden tot de secretaresse van de Westerly Club, mevrouw Sabine Dorsman, Pieter de Hoochstraat 20 III, Amsterdam, telefoon: 020-798910.

Als je dan de namen van deze enthousiastelingen sedert oprichting op een rijtje zet, en je gaat wat zitten tellen, dan zie je frappante uitkomsten.

Er zijn de nodige bezigheden te verrichten om de Club de Club te laten zijn. Je kunt je inzetten als bestuurslid, of helpen binnen de Evenementen Commissie of Technische Commissie. Er zijn zelfs mensen, die twee of drie bezigheden tegelijkertijd binnen de Vereniging vervullen/vervuld hebben. Meestal doe je dat in termijnen van een jaar (van ALV tot ALV), en niemand houdt je tegen dat lang vol te houden.

Zonder de inzet van andere enthousiaste leden teniet te doen, springt dan de naam van de heer H. Veldhuyzen in het oog. Door 13 jaar zitting te hebben in het bestuur, 4 jaar in de EC en 25 jaar in de TC heeft hij –op die manier berekend- 42 manjaren besteed aan de WCN: een absolute topper! De heer A. Kühlman is goede tweede met 40 manjaren WCN: 13 jaar als bestuurslid, en 27 jaar in de TC. En dat terwijl de WCN pas 35 jaar oud is!

In dit rijtje vrijwilligers mogen we niet voorbijgaan aan de namen van de mensen, die zich “beperkten tot één functie”, want je zal toch maar 27 jaar in het bestuur zitten, waarvan 21 met de portefeuille van secretaris, zoals mevrouw E. Rutgers-Zwagerman. Of 17 jaar in het bestuur, waarvan 12 als voorzitter –zeg ik met respect- zoals mevrouw R. Walraven-Post.

In het 35-jarig bestaan van de vereniging hebben we “slechts” 29 bestuurders –waaronder 9 voorzitters, 8 secretarissen en 7 penningmeesters- “versleten” (voor de 175 vacante stoelen), 32 EC-leden en 9 TC-leden. Ik kan niet anders dan HULDE roepen voor die geweldige inzet, die de Club heeft gebracht waar ze nu is.

Het voerde te ver om het ledenbestand uit te pluizen. Maar ik ga er van uit dat er onder de huidige leden nog zijn, die de volle 35 jaar lid zijn van de WCN.

Het betekent dat als men zich bindt aan de WCN, hetzij als lid, hetzij als lid met een bezigheid, dan blijkt men dit voor de nodige jaren vol te houden. Het kan niet anders dan dat de WCN voorziet in een behoefte. En U, leden, zorgt voor dit volstrekt terechte bestaansrecht. Dank daarvoor!

Het bruggetje is makkelijk. Om in deze behoefte te kunnen blijven voorzien, heeft de WCN niet alleen leden nodig, maar ook de hulp van leden.

Met name de bezetting van de Evenementen Commissie staat vaak onder druk. En u hoeft geen zitting te nemen in de EC; u kunt ook los daarvan evenementen (helpen) organiseren. Wij, het bestuur en de EC, vragen om uw medewerking.

Opdat de Westerly Club Nederland nog –minimaal- 35 jaar moge bestaan !

Tjerk Tjeerde
voorzitter

Het WCN lustrum kookboek

Het is gelukt!

Het **“Boordboek 35 jaar Westerly Club Nederland Kombuis”** heeft de persen bereikt!

Tijdens de Lustrum-viering op 9 september 2010 heeft het kookboek het daglicht mogen zien.

Ik ben zeer vereerd het eerste exemplaar officieel overhandigd te hebben mogen krijgen.

En inderdaad, zoals ik al vreesde, het staat vol met overheerlijke gerechten, die -zo lijkt op het eerste gezicht- betrekkelijk eenvoudig te bereiden zijn met het culinaire gereedschap dat gemiddeld aan boord van een Westerly verwacht mag worden. Dat “betrekkelijk eenvoudig” weleens voorbij zou kunnen gaan aan de vaardigheden van de kok, bracht mij zover te besluiten er eens één gerecht uit te nemen en de bereiding niet uit te besteden aan mijn egaa, maar een en ander zelf ter hand te nemen. Aan ervaring schort het bij mij ruimschoots. Net als aan creativiteit.

Men neme een stapeltje papiertjes, schrijf daar alle pagina-nummers op, vouwe ze dicht, en laat iemand anders het “lootje” trekken. Niets te kort doende aan de overige recepten –die komen volgend seizoen systematisch langs- was ik blij me te moeten verdiepen in pagina 26.

Ons culinaire gereedschap moest eerst uitgebreid worden met een sinaasappelpers. Voorwaar geen sinecure met Bft 6 in het Zeeuwse!



Tegelijkertijd hebben we de overige ingrediënten aangeschaft. Mijn probleem is dan wel, dat het recept geschreven is voor 2 personen, en ons scheepshuishouden nog wel eens wil bestaan uit 3 mensen, zijnde een recept-equivalent van 3,5 tot 4,8 personen, afhankelijk van de dag en het tijdstip waarop een en ander geserveerd wordt. De aan te schaffen hoeveelheden worden derhalve volstrekt willekeurig, en het betekent ook meteen, dat de éénpansgerechten een pan vereisen, die meteen de twee gaspitten tegelijk afdekt.

Het gevolg daarvan is, dat wij ruim uitgerust zijn met plaid. Want in de ene plaid is de rijst gewikkeld, de andere plaid herbergt de sperziebonen, terwijl de broccoli een derde plaid vereist.

Tijdens onze zoektocht naar de fruitpers vergaten we de weegschaal. 100 gr van dit, 150 gram van dat, een beetje zus, en een scheutje zo: hoe kan een mens daar wijs uit? Er werd raar opgekeken toen ik de stronk broccoli in 12 wiskundig gelijke delen sneed, om daarna het aantal punten te pakken, dat mij het dichtst bij het vereiste gewicht bracht.

Er dreigde ook een discussie te ontstaan over het verschil tussen (de voorgeschreven) reepjes kip en (de grootte van de uiteindelijke) blokjes.

Gelukkig beschrijft het recept ook de volgorde van het bij elkaar kiepen van de spullen in de pan, samen met wat te hanteren tijden. Niet dat ik vermoed dat het eindresultaat een verkeerde volgorde verraadt, maar het ziet er dan wel professioneler uit.

Nadien moest ik nog afwassen. En dat gaat verder dan de borden, de planken, het bestek en de pannen. Het aanrecht, het kooktoestel, het onderdeks, de wandjes en de vloer. En het Boordboek.

Pagina 26 leidde er in ieder geval toe dat we na het eten met een volle maag achterover zakten.

En SamSam (de dichtstbijzijnde friettent) is niet bezocht!

Het commentaar van mijn disgenoten (let op: enig understatement is bij ons niet ongebruikelijk) was mijn triomf: "niet onsmakelijk"! Ben ik nu geslaagd, of het recept?

Het Boordboek is meer dan alleen een kookboek. Het brengt je tot een andere attitude in de kombuis. Het brengt je nader tot je companen. Het leert je slikken. Het is ook een weg naar leren koken.

Op naar het volgende recept!

Tjerk Tjeerde

"Members Only".

Navette trofee

Tijdens de ALV op zaterdag 27 maart 2010 maakte het bestuur bekend de Navette trofee met zeer veel genoegen uit te reiken aan Remco Allard. Echter op dezelfde dag werd zijn boot weer te water gelaten, en als rechtgeaard watersporter koos hij ervoor in Numansdorp te zijn, om het proces van de tewaterlating van nabij te kunnen meemaken, sturen en begeleiden.

Op zondag 28 maart is hem -aan boord, tijdens een poetspauze- de beker alsnog overhandigd.

Onderstaand de onderbouwing.

"De Navette-trofee is in 1995 geschonken aan de Westerly Club Nederland door mevrouw Walraven-Post, op dat moment oud-voorzitter en ere-lid.

Het moest nadrukkelijk een wisseltrofee zijn, zodat hij nooit eigendom kon worden van enige winnaar; de trofee moet elk jaar opnieuw uitgereikt kunnen worden.

De criteria, volgens welke de trofee uitgereikt kan worden, staan niet vast.

Het bestuur van 1995 heeft een beginsel geformuleerd: de beker kan worden uitgereikt aan een lid, dat tenminste aan een vaarevenement moet hebben deelgenomen, en daarnaast nog iets extra moet hebben bijgedragen aan het welzijn van de Westerly Club Nederland.

Westerly Club Nederland

In 2007 en in 2008 is de Navette-trofee niet uitgereikt. Het lijkt dan alsof er niemand vaart, en dat niemand iets doet voor de WCN. En in ieder geval niet tegelijk.

Toch zijn er wel degelijk mensen die varen, en iets doen voor de vereniging.

Sommigen springen wat nadrukkelijker in het oog.

Voor het jaar 2009 is het het bestuur een buitengewoon genoeg om de Navette-trofee uit te reiken aan een man (zo, dat is alvast verklapt), aan een man die al jaren –zij het wat minder nadrukkelijk, maar desondanks- zijn grote waarde heeft bewezen voor de Westerly Club Nederland.



Dames en heren, de Navette-trofee 2009 wordt uitgereikt aan **Remco Allard!**

Al in 2003 trad hij toe tot de Evenementen Commissie, en wist hij vele evenementen méé te bedenken, en te brengen tot de vorm waarin ze uiteindelijk plaats vonden.

Eigenlijk was hij al vóór die tijd enthousiast bezig.

In 1993 kochten mijn echtgenote en ik een boot, wat later een Westerly Centaur bleek te zijn. Op een zeker moment lagen wij in Zierikzee, en kwam er een schip langszij, dat opvallend op ons schip leek. Het waren Remco en Cootje aan boord van hun

Centaur “Jokje”. Omdat wij op vertrekken lagen, duurde het contact niet zo lang. Maar het was lang genoeg om ons lid te laten worden van de Westerly Club Nederland.

Hij heeft ook vele evenementen, met name in Zuid, feitelijk zelf georganiseerd, of helpen organiseren.

Bovendien verleende hij de afgelopen jaren ondersteuning bij de tot stand koming en organisatie van verschillende Technische Evenementen.

En sedert de WCN website bestaat, is hij een vast en belangrijk component binnen het team, dat zorgdraagt voor het bestaan van die site.

Ook tijdens een periode van lichamelijke tegenslag bleef hij bereid en bereikbaar om mee te denken, om mee te filosoferen, om te relativiseren. Om een enthousiast lid van de Westerly Club Nederland te zijn.

Dames en heren, als dit niet genoeg redenen zijn om de Navette-trofee uit te reiken, krijgt niemand hem meer.

Remco, met veel genoeg reik ik je deze beker uit.

Namens de Westerly Club Nederland, heel erg bedankt voor je inzet.”

Tjerk Tjeerde

voorzitter.

Over schippers en scheepsnamen

op initiatief van Tjerk Tjeerde

Een interview met Anneke “de kapteinse”, en schipper Piet Admiraal van de Seahawk “Yuser”

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

Toen ik 18 was heb ik mijn duikbrevet gehaald. Daarna ben ik doorgegaan met het diploma KNZB zwemonderwijzer. Van mijn hobby heb ik toen mijn beroep gemaakt. Tot het eind van mijn werkzaam leven heb ik daarna in diverse

functies in zwembaden gewerkt

Ook mijn man heb ik in 1974 in het zwembad leren kennen. Hij speelde waterpolo, wat onze zoons later ook, zeer succesvol, zijn gaan spelen.

2. Hoe is het zeilen in jullie leven gekomen?

Na wat eerste tochtjes in een open zeilbootje begon het al snel te kriebelen voor een kajuitzeilbootje. Na de eerste Kievit (6,80m) aangeschaft te hebben, volgde een Piewiet

(8,50m). In 1998 hebben we onze trots de **Westerly Seahawk** gekocht. Een fijn schip waarvan vooral de achterkajuit door mij wordt gewaardeerd.

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

Met de kinderen hebben we in ‘84 de Belgische kust bezocht, en daarna de eerste oversteek naar Engeland gemaakt.

De hamvraag komt nu:

4. Hoe komt iemand op het idee zijn/haar Westerly “Yuser” te noemen?

Wij hebben twee zonen; de oudste heet Yuri en de jongste Serge.

Zo werd dus ons derde kind, onze boot, naar de twee zonen vernoemd.



5. Bemanning en tochten.

Alle latere reizen hebben wij samen gemaakt. Toen we in 2000 gestopt zijn met werken zijn we echt grotere reizen gaan maken. Een rondje Groot-Britannie via het Caledonian kanaal. Frankrijk, de Kanaaleilanden, Duitsland, Ierland, Denemarken, Zweden met o.a. een tocht door het Götakanaal. Wij vertrokken ieder

jaar op 1 mei tot eind augustus en hebben met veel enthousiasme en plezier prachtige reizen gemaakt!

Voor dat doel is onze boot uitermate geschikt, een comfortabel eerlijk schip, waar je je veilig op voelt.

Westerly over de grens

Sommige leden van onze Westerlyclub hebben het in Nederland een beetje gezien en gaan op avontuur naar verder gelegen oorden. Zo ook Frans Hijmans. Vorig jaar vertrok hij met zijn Pentland "Gwaihir" via de oostkust van Engeland naar Schotland en vervolgens via het Caledonisch kanaal naar Ierland. In het Noorden van Ierland vond hij een plek in de haven van Coleraine. Daar liet hij de boot voor de winter achter met het plan om dit jaar het vaargebied rond Ierland eens te gaan verkennen. Frans vaart de boot meestal alleen, maar vindt het ook wel prettig om af en toe gezelschap te hebben van mensen die ook van varen houden en dan vooral van het varen met een Westerly.

Er kwam een mailtje..... wie heeft er zin om in Ierland een traject mee te zeilen met mij en mijn "Gwaihir".



Miel en ik vonden dat wel een leuk idee. We waren 42 jaar geleden op vakantie in Ierland geweest en in onze herinnering werd dat land steeds mooier. Zo mooi, dat we eigenlijk niet meer terug wilden, het kon alleen maar tegenvallen. Maar zeilen langs de Ierse kust, dat was een unieke gelegenheid, vonden wij. Zo'n kans moet je aangrijpen.

Diezelfde gedachte hadden Cees en Leni Beije, die ook dat mailtje van Frans ontvangen hadden. Met ons vieren gingen wij naar Amsterdam om met Frans concrete afspraken te maken over wanneer, hoelang en waar precies.

We hadden een uitstekende formule bedacht. Met ons vieren zouden wij 3 weken naar Ierland gaan, een auto huren, en de tijd verdelen over land en water. Cees en Leni zouden de eerste 10 dagen zeilen met Frans, en daarna wij. De overige tijd konden we het land per auto verkennen. Het was een strak plan en de voorbereidingen werden getroffen. Helaas..... Leni werd ziek en Cees en Leni moesten hun reis afblazen. Dat was voor hen een grote teleurstelling en zeker ook voor Frans, want nu moest hij het eerste stuk alleen varen. Dat kan hij uitstekend, maar als je op gezelschap gerekend hebt, is het toch best een tegenvaller.

Ons plan ging door en wij vlogen naar Belfast. Na aankomst op de luchthaven zijn we naar Coleraine gereden om te kijken waar de "Gwaihir" lag. Frans en zijn "Gwaihir" troffen we aan in een knus haventje aan een rivier bij de prachtige kust van Noordierland. Frans was een paar dagen eerder aangekomen. Hij had een heerlijke maaltijd voor ons bereid en we hebben de avond besteed aan het maken van concrete afspraken. Wij zouden Ierland per auto gaan verkennen. Na 10 dagen zouden we elkaar ontmoeten in de haven van Carlingford. Daar zouden we de huurauto parkeren en zou onze gezamenlijke zeiltocht beginnen. De keuze was op Carlingford gevallen, omdat daar 10 dagen later een happening plaats zou vinden van de Westerlyclub in Ierland (WOA)

in de vorm van een steigerborrel en een etentje. Het was een uitgelezen gelegenheid om daar wat overzeese Westerlyzeilers te ontmoeten.

Voor Ierse begrippen hadden we prima weer.

Onze aankomst in de haven van Carlingford was vrijwel op hetzelfde tijdstip als die van Frans. Alleen onze conditie was nogal verschillend. Wij kwamen uit een warme auto, maar Frans had de hele dag in zijn uppie gevaren en was behoorlijk verkleumd. Dat werd beter na een paar whisky's en een warme maaltijd in het clubhuis.



De volgende ochtend begon onze tocht. De eerste bestemming was Annalong, een piepklein haventje met een hele moeilijke ingang. Met een paar vissersboten en wat kleine motorbootjes was de haven al redelijk vol. De in de pilot beschreven steiger lag al meer dan een jaar op de kade voor reparatie. We legden aan bij een visser in de hoop dat die niet 's nachts weg hoefde en klauterden via die boot en een hele hoge ladder aan wal. Een havenmeester liet zich in de loop van de

avond zien en zei dat het liggen hier op eigen risico was, want de haven was eigenlijk gesloten. Dat hadden we kunnen opmaken uit een papieren A4tje, dat wel erg hoog bij de ingang van de haven was opgehangen. Afgezien daarvan waren we toch welkom. De eigenaar van de vissersboot kwam vertellen dat hij voorlopig niet weg hoefde en maakte de doorgang op zijn schip wat gemakkelijker voor ons. In het dorp was snel bekend geworden dat er een Nederlandse zeilboot in de haven lag en stak de een na de ander zijn hoofd over de kademuur om de "Dutchies" te bekijken. Uit een avondwandeling door het dorp bleek dat hier het protestante fanatieke Oranjegevoel nog erg levendig was. De leden van de plaatselijke Oranjevereniging hielden namelijk die avond een mars door het dorp om het nieuwe vaandel te showen. Zij werden begeleid door fanfares, trommelslagers en piperkorpsen uit de omgeving. Het maakte op ons nogal een verbeterd indruk.

De volgende bestemming was Ardglass, ten noorden van Annalong. Ardglass ligt dicht bij de ingang van Strangfordlough, een lough met een gigantisch sterke stroming in de ingang (meer dan 8 knopen) waar je de berekeningen om er in te varen erg goed moet uitvoeren, anders haal je het niet. Heel spectaculair! Eenmaal op het meer vaar je in een prachtige omgeving met diverse haventjes, waarvan we er twee hebben bezocht. Het havengeld in deze haventjes was vrij, je mocht vrijwillig een bijdrage in een envelop in een brievenbus doen. De dichtstbijzijnde winkel bleek aardig wat mijlen weg te liggen maar de voorzitter van de jachtclub was zo vriendelijk om ons met de auto heen en weer te rijden.

Westerly Club Nederland

Op het meer hebben we het genoegen gehad om een zeeotter te ontmoeten en een groot aantal zeehonden.

Via het plaatsje Portaferry hebben we het lough weer verlaten en zijn we overgestoken naar het eiland Man. Onze bestemming was Peel aan de westkant van het eiland.

De haven van Peel is beperkt toegankelijk, maar we kwamen op het goede moment aan en konden vrijwel meteen naar binnen. Een grote en gezellige haven in een leuk stadje, met lekker bier en heel veel motorrijders, want de TT, de races van Man zouden dat weekend plaatsvinden. Het weer was schitterend en zo vaak kom je natuurlijk niet op the Isle of Man, dus we besloten om er een dag te blijven en het eiland te verkennen. Heel erg de moeite waard. Een schitterend landschap met prachtige kusten. En wij maar zoeken naar die katten zonder staart!!!! Helaas niet gevonden.



De volgende dag weer terug naar het vasteland van Ierland. Voor de tweede maal Ardglass. Daar lagen opvallend veel Westerly's. Een aantal op weg naar de bijeenkomst in Carlingford, dachten wij en dat bleek de volgende dag ook zo te zijn. De laatste tocht, terug naar Carlingford was er een met erg weinig zicht. Het zat potdicht van de mist en dat maakte het varen erg lastig en spannend. Maar, dank zij de hand gps, de grote was uitgevallen, hebben we het uitstekend kunnen vinden. En ja hoor, bij de steigerborrel bleken diverse schepen te zijn die wij in Ardglass ook al hadden zien liggen. En zij ons ook, bleek uit de verhalen. We voelden ons welkom, aardige mensen en ze lusten hem net zo graag als wij. Ze begrepen eigenlijk niet waarom wij in Ierland kwamen zeilen, het weer is te vaak slecht, "het regent hier altijd!" was steevast hun commentaar. Maar wij vinden dat we daar eigenlijk best mee geboft hebben.

Minder aantrekkelijk is het Ierse eten en dat bleek ook uit de kwaliteit van het diner 's avonds. Als je lekker wilt eten, kun je beter in Italië gaan varen. Heeft Italië ook een Westerlyclub en zijn er Nederlandse leden die daar hun boot heen brengen? Dan laat ik me graag uitnodigen.

De volgende dag hebben we van Frans afscheid genomen. Wij zijn weer in de auto gestapt en naar Belfast en vervolgens naar de luchthaven gereden, terwijl Frans koers zette richting Dublin om daar zijn volgende opstapper te verwelkomen. Hij heeft zijn reis om Ierland voortgezet om te eindigen in Westport, waar hij een koper vond voor zijn "Gwaihir".

Frans is nu geen Westerlyshipper meer, maar bij gelegenheid is hij als opstapper bij ons aan boord welkom, zoals wij ons deze vakantie bij hem welkom hebben gevoeld.

Lennie en Emiel Pyckevet

Geschiedenis Westerly

door Gerard Versluis.

Om de verbazingwekkende manier waarop Westerly de laatste vier decennia de zeiljacht-markt domineerde te kunnen begrijpen, moeten we terug naar het allereerste begin.

In 1963 besloot Rayner Davis een bedrijf te beginnen om dat polyester jachten zou gaan produceren. Voordat Rayner Davis dit bedrijf begon hield hij zich al bezig met het bouwen van jachten in hechthout. Zijn bekendste jacht was de Westcoaster. Van deze Westcoaster werd een mal getrokken waarmee de basis werd gelegd voor de Westerly-22. Een prachtig scheepje met drie kielen, een gaffeltuig en een slimme buitenboordmotor behuizing. De Westerly-22 was een succes en verkocht in redelijke aantallen. Binnen een jaar (1964) kwam Westerly met een groter model op de markt, de Westerly-25. Het recept van de Westerly-25 was hetzelfde als de Westerly-22. Een riante kajuit, een gaffeltuig en een buitenboordmotor. Maar omdat het sloeptuig in die tijd meer en meer in zwang kwam werden steeds meer Westerly's-25 verkocht een sloeptuig. Deze tuigage was destijds een optie en niet de standaard.



In 1969 kwam de laatste door Rayner Davis ontworpen Westerly op het water. Dit was de Westerly-30. Ook werd in 1969 de Westerly-22 aangepast. De opbouw werd veranderd waardoor de boot meer binnenruimte kreeg. Vanaf dat moment kreeg deze boot de naam Nomad. De Westerly-25 werd op dezelfde manier aangepakt en ging verder door het leven als de Windrush. Of we er nu blij mee moeten zijn of niet maar Rayner startte de gewoonte van Westerly om min-of-meer dezelfde boten verschillende namen te geven.

Rond die zelfde tijd begon de binnenboordmotor populair te worden. En aldus verdween de buitenboordmotor ook bij Westerly en kwam pas terug bij de wedstrijd Westerly's. Omdat de Nomad en Windrush zoveel binnenruimte hadden kregen deze een hoofdschot, waardoor er een aparte slaapruijme voorin de boot ontstond.

Deze eerste Westerly's verkochten in aanzienlijke aantallen.

Westerly Club Nederland

Van de Westerly-22/Nomad werden er zo'n 620 verkocht. Alhoewel de zeilprestaties het hart van de wedstrijdzeiler niet sneller deed kloppen, was de Westerly-22/Nomad zeker zeewaardig en betrouwbaar.

En doordat ze kimkielen hadden, konden jachthavens ontweken worden. De kimkielen die door Westerly zo populair gemaakt zijn, werden al snel geïmiteerd door andere merken. Daarmee werd (in Engeland) het startsein gegeven om hele rivieren vol te leggen met moorings.

In 1967 stierf Rayner Davis en kwam Westerly in een bestuursvacuüm terecht. Dit duurde tot 1969 totdat de belangrijkste aandeelhouder, David Sanders, het roer overnam. Hij en zijn verkoop directeur hadden echter ambitieuze plannen.

De eerste nieuwe ontwerper die voor Westerly aan de slag ging was David Butler. Deze David moet niet verward worden met de David Butler die ontwierp voor Jaguar en Catalina. David Butler had gewerkt voor het beroemde ontwerphuis Laurent Gilles voordat hij voor zichzelf begon. Zijn ontwerpen, de 22 voets Cirrus, de 25 voets Tiger en de naamloze 28 voeter waren slanker en zeilden aanzienlijk beter dan de Rayner Davis ontwerpen. Door de slimme wijze van ontwerpen paste in de slanke en mooi gelijnde Cirrus een apart toilet, een binnenboord motor en stahoogte. Hierdoor werd de Cirrus binnen 5 jaar vierhonderd maal verkocht. Alle Butler ontwerpen waren leverbaar met een vin-kiel. Deze uitvoeringen wonnen vaak rally's en wedstrijden. Deze wedstrijden en rally's waren belangrijk voor Westerly, omdat veel openboot zeilers hierdoor de overstap maakte naar de kajuitzeiljachten van Westerly.



Rond die tijd nam David Sanders contact op met de beroemde openboot ontwerper Ian Proctor. Hij vroeg hem om een sportieve 18-voets trailer-sailor te ontwerpen. De marketingafdeling van Westerly hoopte hiermee openboot zeilers aan te trekken die nog niet toe waren aan de grotere Westerly's.

Westerly noemde dit hun fun en "drie-in-een" boot. De reclamekreet in de Westerly folder luidde, "Wat houdt je tegen om zoveel te zeilen als je eigenlijk zou willen? Een jonge familie waar je voor verantwoordelijk bent? Je woont te ver van zeilwater? Een kajuitjacht is te duur? Als dat zo is, is de Westerly Nimrod goed nieuws voor je. Ondanks deze oproep werd slechts 186 maal het cheque boek getrokken voor de Nimrod.

In een helder moment (en op aanraden van Rayner) ging David Sanders naar het al lang bestaande ontwerp bureau van Jack Gilles in Lymington. Talloze ocean-cruisers, kreek-kruipers en racers hadden toen al van Laurent-Gilles binnen de watersport wereld een "huishoud" merknaam gemaakt.

Maar het ontwerpen van een economisch te bouwen 26-voets kim-kieler met twee aparte ruimten, een apart toilet, een stevige motor en goede zeileigenschappen was geen sinecure. In eerste instantie ontwierp Gilles (die toen nog nooit een polyester jacht voor massaproductie ontworpen had) een boot met overdreven rondingen. Toen tijdens de presentatie van de eerste schetsen David Sanders en zijn verkoopstaf niet al te enthousiast waren, slaakte Laurent Gilles een zucht van opluchting en riep, "Oke, je bedoeld een echt jacht".

Rond die tijd kon Laurent Gilles profiteren van de bilgekiel onderzoeken die zijn bureau uitgevoerd had voor de 21-tons yawl "Bluebird of Thorne". Dit baanbrekende jacht werd ontworpen door Arthur Robb voor Lord Riverdale, de voorzitter van de Royal Cruising Club. Diepere asymmetrische kimkielen, met een groter lateraal oppervlak zorgde ervoor dat de performance van kimkielers twee stappen omhoog ging op de ladder van kimkielprestaties.



Het resultaat van was overweldigend. Het slimme maar ingetogen ontwerp gaf de Westerly Centaur een praktische maar zeker ook prettige uitstraling. Het "split-level" kajuitdak was een knipoog naar het ontwerp van de Vertue (een Gilles ontwerp). De duidelijke knik in de romp die ervoor zorgt dat het voordek zoveel mogelijk droog blijft (met name varend op de motor tegen een koppige zee in) werd een stijl kenmerk die op vele latere Westerly's gekopieerd werd.

Onderdeks kon gekozen worden uit drie uitvoeringen (fantasieloos layout A,B of C genoemd). De verschillen hadden met name betrekking op de inrichting van de kajuit. Uiteindelijk bleek de uitvoering met de dinette de meest populaire. Maar alle uitvoeringen voldeden en waren in die tijd (en zijn nog steeds) zeer comfortabel.

Tijdens een productierun van 11 jaar werden er 2444 gebouwd. Naast dit enorme aantal werden nog 170 van de Centaur afgeleide schepen (de Chieftain en Pembroke) gebouwd. De Chieftain is een Centaur met een achterkajuit terwijl de Pembroke een Centaur is met een vin-kiel. Tot op de dag van vandaag is de Centaur een veelgezochte boot op de tweedehandsmarkt voor startende zeilers die op zoek zijn naar een zeewaardige en comfortabel schip.

Westerly Club Nederland

Op zoveel mogelijk gebruik te kunnen maken van het grote succes van de Centaur werd Laurent Gilles verzocht om nieuwe modellen te ontwerpen. Zowel grotere als kleinere modellen. Sanders besloot om te beginnen met het kleinere ontwerp. Hij hoopte zo startende zeilers de Westerly-familie in te trekken met als achterliggende gedachte dat die naar een aantal jaar mogelijk een grotere Westerly zouden willen aanschaffen.

Het op de markt brengen van grotere Westerly's kon nog wel even wachten.

Rond 1970 zagen de Warwick (21-voet), Pageant (23-voet) en de Jouster het levenslicht. De Jouster was met zijn vin en hef-kiel het meer sportievere ontwerp. De Warwick en Pageant borduurde voort op het succesvolle recept van de Centaur. De kleinere Warwick werd standaard geleverd met een buitenboordmotor. Maar de meeste kopers kozen voor een Vire benzinemotor of de Petter dieselmotor.

De Warwick is een buitengewone kleine boot. Ondanks haar bescheiden lengte heeft zij beter zeileigenschappen dat je op het eerste gezicht zou denken. Dit komt door haar ballastpercentage van 45% en groot zeil oppervlak.

Wat later werd de Warwick omgedoopt in de Westerly 21. Het interieur werd wat aangepast (de kombuis werd wat beter en het toilet wat minder, zeggen sommige). Toen in 1979 de productie beëindigd werd waren er in het totaal 200 gebouwd.



Het zondagskind van de kleinere Westerly's was de 23-voets Pageant. Vanaf een afstand is het verschil met een Centaur nauwelijks te zien. Ondanks het feit dat ze slechts 3,18 voet groter is dan de Warwick lijkt en is ze veel forsere boot. Wat nog belangrijker is, is dat Pageant er vandoor kan vliegen dankzij haar

ongelofelijke ballastpercentage van 49% en flink zeiloppervlak. Het vaargedrag op de motor hangt af van de leeftijd van de motor, maar de Pageants die voorzien zijn van de grotere 2-cilinders komen nog steeds probleemloos tegen een koppig zeetje in.

In totaal zijn er van de Pageant 560 stuks (inclusief de vinkiel Kendal variant) verkocht. Ten opzichte van de Centaur een bescheiden aantal maar toch een respectabel aantal. Rond 1979 verving Westerly het kunststof interieur door een houten. Hierdoor werden ze nog aantrekkelijker.

Misschien verrassend, maar Westerly vroeg Laurent Gilles om een 31 voeter te ontwerpen met een vinkiel. Vreemd, omdat het o.a. de kimkielen bijgedragen hadden aan het succes van Westerly. In 1971 kwam de vinkiel Longbow ten tonele, een jaar later gevolgd door de 2-master (ketch) Renown die een achterkajuit had i.p.v. een achterkuip.

De Renown en Longbow hadden voor die tijd aanzienlijk betere zeileigenschappen dan hun concurrentie. Dit geldt met name voor de Longbow die in de juiste handen nog steeds een snelle zeiler is. Ze is nog steeds in staat, met name als het stevig waait, om veel jongere en flitseendere boten er uit te zeilen.



Voordat we verder gaan met de volgende generatie Westerly moeten we het nog hebben over de Jouster. In vergelijking met de Pageant en Warwick is dit het sportievere ontwerp van Laurent Gilles. Alhoewel ze niet het interieur volume heeft van de Pageant en Warwick is

het prima weekend zeiler. Het grootste pluspunt zijn wel de formidabele zeileigenschappen. Nu Westerly de markt voorzien had van kleinere modellen werd het tijd om grotere modellen te gaan introduceren.

Een high aspect genua voor “Ginger”

door Gerard Versluis

Toen we onze boot “Ginger”, een Westerly Oceanranger, kochten zat daarbij een aardige genua. Deze genua is zo'n 45 m2 groot en zit daarmee tussen genua 1 en 2 in. Dat zeilt prima tot 18 knopen wind over het dek. Daarboven moet de genua ingerold worden.

Maar bij zo'n 25 knopen over het dek houdt het dan wel zo'n beetje op. Doordat de genua ingerold is en geen optimale vorm meer heeft, wil het niet echt lekker meer aan de wind. Door het inrollen gaat de schoothoek flink omhoog waardoor het drukpunt hoger komt te liggen wat resulteert in veel helling. Zowel “Ginger” als ik houden niet van helling. De enigen, die dat leuk vinden zijn eigenlijk mijn dochters. Die vinden dat wel stoer: een boot zeilen die helemaal op één oor ligt. Zeker als er vriendjes bij zijn die dan wat witjes weg trekken.

Een mooi zeil om met wat meer wind hoog aan de wind te kunnen zeilen zonder extreem te hellen is een high aspect genua. Een genua wordt high aspect genoemd als hij voldoet aan het volgende

Westerly Club Nederland

- de high aspect fok behoort een maximaal beschikbaar voorlijk lengte te hebben; daardoor kan met dit zeil hoger aan de wind worden gevaren
- het achterlijk van de high aspect fok moet parallel lopen aan het voorlijk van het grootzeil
- de highaspect heeft een wat ander profiel dan een reguliere genua. De bolling zit meer voorin in en is naar achteren toe wat vlakker geprofileerd.
- En omdat de krachten op het zeildoek door de plaatsing van de genua-rail aanzienlijk groter zijn dan bij een reguliere genua wordt hij gemaakt van 'speciaal' highaspect doek.

Doordat de het achterlijk van de high aspect fok parallel loopt aan het voorlijk van het grootzeil wordt de spleetwerking geoptimaliseerd. Hierdoor ontwikkelt de highaspect genua relatief veel trekkracht. Doordat het zeil wat vlakker gesneden is, loopt de boot met minder helling hoger aan de wind.

Om een high aspect goed te kunnen zeilen moet je de schoot wel goed strak kunnen doorzetten (hij is immers ook bedoeld voor meer wind). De ligging van de genua-rail speelt dan ook een cruciale rol. De genua-rail die Westerly destijds standaard plaatste op een Oceanranger ligt te ver naar achteren voor een high aspect genua. Ik denk dat dit voor de meeste Westerly's zal gelden.



Op onze boot heb ik dat opgelost door een tweede genua-rail te plaatsen. Hou er wel rekening mee dat de krachten op deze rail aanzienlijk zijn. Een solide constructie van met name de schetsplaat (de contraplaat die de trekkracht van de schoot moet verdelen over het gangboord) is van groot belang. Als u overweegt om een high aspect genua aan te schaffen en u moet een genua rail plaatsen is het verstandig om de wijze waarop de rails geplaatst moet worden te overleggen met een tuiger of bv. Skipshandel te Stavoren.

Onze ervaringen met de highaspect zijn overwegend positief. Een mooi voorbeeld was tijdens de WCN Engelandtocht dit jaar. Met zo'n 24 tot 30 knopen wind over dek opkruisend van Brightlingsea naar Harwich liep de boot hard en hoog aan de wind. Dit ondanks de stevige zeegang die er af en toe stond.



Tussen de grote jongens **Michelle Blaauw – KNRM**

Is uw vakantie ook naar wens verlopen? De reizen over het water maken we niet alleen. Zo beleven we soms adembenemende vakantiemomenten. Ontmoetingen op het water tussen beroepsvaart en pleziervaart verlopen soms problematisch.

Bij de KNRM hebben we gemiddeld dertien keer per jaar met aanvaringen te maken, vaak is daar pleziervaart bij betrokken. Wat kunnen we doen om ongeschonden ons reisdoel te bereiken?

Op zee

Vaar je langs de kust naar het Zuiden en moet je de Maasmond oversteken, dan meld je je bij de Verkeerscentrale Hoek van Holland. Je krijgt een label, en mocht de zaak dreigen knijpt te lopen, dan word je opgeroepen. Wel stand by blijven met je marifoon. Je blijft zelf verantwoordelijk voor een geslaagde oversteek. De drukke beroepsvaart weet dat er jachtjes oversteken en houdt daar rekening mee door vaart te minderen als dat kan. Maar overleggen wordt zeer op prijs gesteld. Ben je niet zeker over je handelswijze, vraag dan gerust advies aan de verkeerscentrale: "Hij heeft liever dat u achter hem langs gaat."

Ben je eenmaal veilig aan de overkant, dan wacht de volgende uitdaging in de vorm van de baggerboten die bezig zijn met de Maasvlakte II. Achterlangs is meestal de beste optie.

Belgisch oversteken

Verderop richting België, bij Zeebrugge is het allemaal wat minder gereguleerd. Je ziet aan de betonnen wal waar de geul loopt, verder is het gewoon een kwestie van uitkijken. Zolang jij de brug van het zeeschip kunt zien, bestaat de kans dat jouw bootje wordt opgemerkt. Op hun radar ben jij een kleine stip. Het is jouw eigen



beslissing om voor een schip over te steken of achterlangs te gaan, maar zeeboten varen bijna altijd sneller dan je denkt. Laatst zag ik een zeilboot verdwijnen achter de boeg van een zeeschip. Ik vreesde het bootje nooit meer terug te zullen zien. Na enige bloedstollende momenten zag ik dat het toch nog net goed was afgelopen.

Traffic lanes

Moet je bij een oversteek door een verkeersscheidingsstelsel, dan is het verplicht om zo recht mogelijk over te steken. De tijd dat u de vaargeul oversteekt, is dan zo kort mogelijk. Het maakt ook, dat u het best zichtbaar bent. Uw grootzeil helpt daarbij.

Ruim binnenwater

De dode hoek van de beroepsvaart is een blinde vlek voor de beroepsschipper. Zeker bij een ongeladen schip, dat hoog op het water ligt, kan het zo 500 meter voor het schip zijn. In dit gebied bent u onzichtbaar!

Als opstandige puber ben ik eens met mijn roeibootje het Amsterdam-Rijnkanaal overgestoken. De vrachtvaarder, die maar net vaart kon minderen, had ik niet kwaaier kunnen maken. Met opgestoken vuisten kwam de schipper het gangboord inlopen om me duidelijk te maken dat ik niet bepaald handig bezig was. Toen had ik geen flauw benul hoe gevaarlijk mijn manoeuvre was.

Samen varen

Het project *Varen doe je samen* van de Stichting Recreatietoervaart is in het leven geroepen om de pleziervaarder en de beroeps bewust te maken van elkaars aanwezigheid. De talrijke knooppuntenboekjes laten zien waar de knelpunten op de vaarwegen zitten. Een gewaarschuwd scheepje telt voor twee!



Beleggingsadvies Michelle Blaauw – KNRM

Rekent u zich maar niet rijk, want we hebben het hier over vakantie, redders, watersport en plezier hebben van je liefhebberij. En over elkaar geen onnodige ergernis bezorgen. We gaan vastmaken! Aan de wal en aan elkaar.

Op pad!

Als we voor de vakantie onze vertrouwde box in de haven verlaten voor een paar weken in een ander vaargebied, komen de landvasten tevoorschijn. Sommige extra lang, voor gebruik in havens met getij. Vaak liggen de bootjes in de haven zij aan zij. Is het water wat onrustig in de haven, dan wordt er soms een zwaar beroep gedaan op de kikkers aan dek en aan de geestelijke spankracht van de opvarenden.

Geruisloos vast?

Het is jammer dat we ons niet altijd realiseren dat niet elke soort touw geschikt is voor ieder gebruik. Een afgedankte val (lekker lang: twee maal de mastlengte en een beetje) kan gemakkelijk doormidden en worden gebruikt als landvast. Lijkt het. Gebruik ze in een haventje met wat golfslag en het feest kan beginnen. IEEEEEE. IEIEEEEE . IEEEEEEE. En dat dan de hele nacht lang. Is het u ooit opgevallen? Een val is nu eenmaal niet geschikt om te dienen als landvast. Weggooien is natuurlijk zonde, want het grootste deel van zo'n lijn is nog prima bruikbaar. U kunt er misschien beter een paar prachtige oceaansmatten van knopen. Zo moeilijk is dat niet, kijkt u maar op animatedknots.com bij de "masthead knot mat". Of op www.knoopenzo.nl/indexknoop015/0.htm.

Elasticiteit

Een val mag niet rekken, maar een landvast moet rekken. Heeft hij daar moeite mee, dan bevestigen we nog een rubberen of metalen rekker in de landvast om als schokbreker te dienen. En, de spring houdt de boot in het gareel, de landvast houdt hem bij de wal. Ze hoeven helemaal niet snaarstrak te staan.

Na jarenlang gebruik kan ook bij een landvast de rek er een beetje uitgaan. Als hij daar ook een piepend verhaal over begint te vertellen, wordt het tijd voor een nieuwe.



Dikke knopen helpen niet

En dan een tweede probleempje. Bij het maken van een belegseel op een kikker wordt blijkbaar vaak gedacht, dat meer ook beter is. Toch is een eenvoudige knoop voldoende om uw boot vast te leggen. Een lijntje erbij kan wel helpen uw boot in het gareel te houden als het weer wat slechter wordt, maar de knoop hoeft niet dikker, dat helpt niet. Cleat hitch, ook weer bij [animated knots](http://animatedknots.com).

Soms kan het zonder

Sommige reddingboten van de KNRM hoeven nooit aan te leggen omdat ze vanaf het strand worden gelanceerd. Vanaf de bootwagen varen ze de zee in, en bij terugkomst wacht de bootwagen ze op. Ze varen de bootwagen in, worden opgetild en klaar is kees. Ze maken alleen vast aan een ander bootje als dat moet worden gesleept. Deze redders liggen dus bijna nooit voor de kant. De havenboten leggen wel gewoon aan, en keren meestal terug naar hun vaste ligplaats waar de twaalfstrengs gevlochten landvasten-op-maat op ze liggen te wachten.

Goede vaart, fijne vakantie!



Only the lonely

Michelle Blaauw – KNRM

Soms ben je alleen aan boord. Omdat dat zo uitkomt, omdat je alleen maar even iets wilt ophalen, omdat je een klus moet doen waar je niemand bij nodig hebt.

Omdat je niet met meer mensen aan boord kunt zijn, bijvoorbeeld in een kano of op een surfplank. Daar kleven alleen toch wat bezwaren aan.

Lastig!

Alleen is maar alleen. Vertrekken, zonder dat er iemand is om je na te wuiven. Overboord vallen en je boot zien doorvaren op de stuurautomaat. Niemand om je in de mast te hijsen. Even naar binnen om iets te pakken en je boot die zijn eigen weg kiest recht op een steiger af. Net heelhuids de Noordzee overgevaren en de sluis bij IJmuiden door, dan even naar binnen een kopje koffie zetten en knalhard op een ton lopen. Je kiest er niet voor.

Even wat doen

Kent u dat verhaal van die man die een klusje in de bakskist doet als de deksel dichtvalt en ook de beugel over de sluiting? Daar zijn meer voorbeelden van. In dit geval heeft de man in kwestie alleen een sleutelbos bij zich. Met de moed der wanhoop ziet hij kans, de scharnieren van de bakskist los te draaien met een van zijn sleutels. Hij heeft daar flink wat tijd voor nodig. Ziet u het voor u? De andere man heeft gelukkig zijn mobiele telefoon in zijn zak en daarin staat het nummer van de havenmeester. Onder grote hilariteit komt zij aan boord en opent het deksel van de bakskist om de onfortuinlijke schipper te bevrijden. Achteraf kun je er om lachen...

Uitglijer

Een van de redders van Scheveningen heeft zelf ook een jachtje. Het ligt in de winter in de haven. Door een schuiver aan dek struikelt hij over de preekstoel, blijft met één been haken en komt gedeeltelijk in het water terecht. Hij doet verwoede pogingen om zoveel mogelijk uit het water te blijven, maar ziet geen kans om zelf los te komen uit zijn benarde positie. Door stom geluk wordt hij opgemerkt door een vrouw die op haar balkon gaat staan roken. De vrouw belt 112 en de redder wordt gered, in onderkoelde toestand. Toch maar even langs het ziekenhuis.

Solo varen

Een langere tocht in je eentje ondernemen kan, maar er zijn wel wat extra risico's die in aanmerking genomen moeten worden. Vermoeidheid bijvoorbeeld door slaapttekort. De aandacht bij het uitkijk houden kan verslappen. Nu zijn daar wel allerlei hulpmiddeltjes voor, zoals een verklikker die afgaat zodra er een schip met radar in de buurt komt, of een AIS ontvanger waarmee je de meeste

schepen (niet alle!) kunt zien. De omgeving van Nederland wordt gekenmerkt door grote drukte op het water. Midden op de oceaan kun je wat makkelijker een slaapje pakken. De KNRM raadt het niemand aan.

Minimaal twee

Op eenpersoonsvaartuigjes als een surfplank of een kano is het zaak met een medewatersporter af te spreken omdat je samen toch een hoop sterker staat. Gelukkig hebben de meeste (kite-)surfers en kanoërs dat zelf ook wel in de gaten en verenigingen zullen altijd aanbevelen om niet alleen op pad te gaan.

De Redding Maatschappij is er heel kort over. De reddingsboten hebben een minimale bezetting van drie opvarenden en met minder wordt er gewoon niet uitgevaren. Ook niet bij uitzondering. Op zaterdag 8 mei kunt u het met eigen ogen komen zien op al onze reddingstations: Reddingbootdag!



Whoops!



I feel for the skipper of this 34ft Westerly Seahawk bilge keeler, which went very hard aground and was left high and dry on Sunday in the Firth of Forth - a bit of a mistake that ended up being all too public.

The photo was taken by crew from the Queensferry RNLi lifeboat, who were called out at about breakfast time on Sunday. The yacht, Sardilou, had four crew on board and was stuck fast. They reported that they were sailing from Aberdour and were approaching Inchcolm Island in rough seas when they were hit by a 30 knot gust and ended up on the Meadulse Rocks.

The crew were taken off and the yacht was anchored and lines taken to the rocks. The boat wasn't damaged and two of the RNLi crew were able to tow her off on the rising tide and take her safely to Port Edgar Marina.

Toegestane alcoholpromillage voor schippers verlaagd

Wijziging per 24 juli 2010

23-07-2010 | Scheepvaart Verkeers Centrum | persbericht

Het toegestane alcoholpromillage voor schippers wordt vanaf 24 juli 2010 verlaagd van 0,8 naar 0,5 promille. Dit is de belangrijkste consequentie van de wijziging van de Scheepvaartverkeerswet die op die dag van kracht wordt. Het lagere promillage gold al voor de Rijn, Waal en Lek en wordt nu uitgebreid naar de overige wateren. De maatregel geldt voor beroepsschippers én recreatievaarders, zoals zeilers en bestuurders van snelle motorboten.



Snelle motorboten

Daarnaast is kort geleden de Regeling snelle motorboten gewijzigd. Verzoeken van vaarweggebruikers om gebieden te wijzigen, zijn hierin meegenomen. Met de huidige wijziging zijn de gebieden en seizoenen voor varen met snelle motorboten uitgebreid.

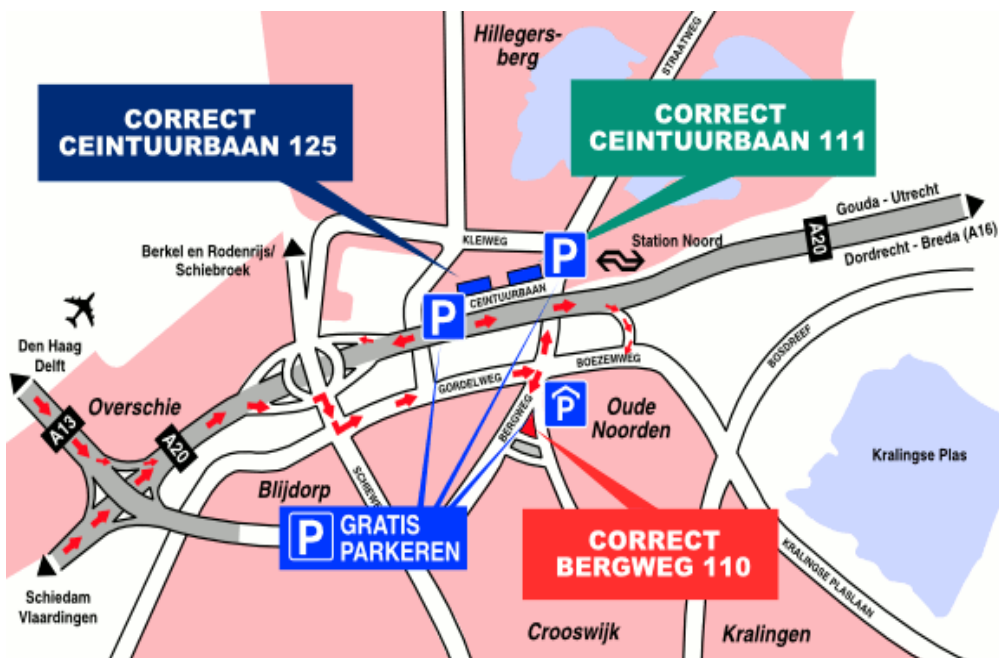
Voorlichting en handhaving

Vaarweggebruikers worden de komende weken geïnformeerd over de wijzigingen. Rijkswaterstaat verspreidt een flyer in onder meer de jachthavens. Bij een aantal regionale zenders is een radiospotje te horen.

Rijkswaterstaat en de Dienst Waterpolitie van het KLPD handhaven samen de regels op de rijkswaarwegen. De hoogte van de boete bij overtreding hangt af van de ernst van de overtreding.

Route beschrijving Correct Marine voor “Varen op Zee”

Correct Marine - Ceintuurbaan 125 – 3051 KA Rotterdam



Auto

Onze winkels aan de Ceintuurbaan zijn zichtbaar vanaf de rijksweg A20. Vanuit beide richtingen geldt dat zodra u Correct ziet de eerstvolgende afslag u naar onze winkels leidt. Na de afrit rijdt u via de Gordelweg in tegenovergestelde richting naar onze winkels. Klik op het pand voor de juiste route.

Tram - Trein - Bus

- Tram 4 en 8 stoppen op loopafstand van onze winkels (halte Station Noord of Bergweg). Voor onze winkels aan de Ceintuurbaan neemt u halte Station Noord en voor Correct Consumer stapt u uit bij halte Bergweg. Vanaf beide haltes is het nog zo'n 100 meter lopen.
- De Connexion-buslijn 170 en 173 stoppen praktisch voor de deur. RET-buslijn 32, 35 en 49 stoppen bij NS-station Noord.
- De trein Rotterdam-Gouda-Utrecht stopt tijdens de spits 4 keer per uur op station Rotterdam Noord en daarbuiten elk half uur.

Als u komt, stuurt u dan even een mailtje naar mij (Gerard Versluis), waarin u aangeeft met hoeveel personen u wilt deelnemen. Mijn emailadres is: Gerard.Versluis@wanadoo.nl
Be there!



Te koop aangeboden

Kastdeurtjes (annex rugleuningen) tbv Westerly Centaur.

Complete set, splinternieuw, op specificatie gemaakt.

Deuren in zware uitvoering multiplex.

Waterafstotend en zoutbestendige bekleding (goede kwaliteit kunstleer).

De rugleuning voor het tussenschot kajuit/toilet is met afstandhouders (ca 3 cm) uitgevoerd om zo ruimte uit te sparen voor de zeekaarten. Kaarten vallen in bijbehorende 'krijtbakje' E.e.a. in 2008 laten maken door meubelstofferderij voor € 270,-
Te Koop tegen elk aannemelijk bod:

B. Spaans / 06-39 467 467 / j.spaansmaail@chello.nl



Halfwinder voor Westerly Centaur

Voorlijklengte 9,80 m. De halfwinder ligt bij mijn zeilmaker Arjen Kooi en is bij hem te bevragen 023-5318738.

Z.g.a.n. Vraagprijs € 650,00.

A.Visser.

Provinciënlaan 7 / 01

2101 SR Heemstede.

Westerly Centaur "Haaks"

Gezocht

Genua voor Westerly Centaur.

Voorlijklengte 8,72m., achterlijklengte 8,40m., onderlijklengte 4,44m.

Grootzeil voor Westerly Centaur

Godert Walter

godert@knoware.nl

tel 06-51214420

Westerly Centaur "de Verleiding".

Westerly Club Nederland

Westerly Renown (1976)

Zeewaardig familieschip met achterkajuit en vinkiel, lengte 9,50 meter.

In 2008 is het schip geheel opgeknapt, romp geschilderd (marineblauw) en onderwaterschip osmose behandeld. Volvo Penta 36 pk. Kits getuigd met doorgelatte zeilen van goede kwaliteit en lazy jacks, rolfok, spinaker en halfwinder. Alle lijnen vanuit de kuip te bedienen. Apparatuur: kompas, dieptemeter, log, GPS, stuurautomaat, automatische acculader. Koelbox, RVS fornuis met oven en grill, zwemtrap. Vraagprijs € 19.500.

F. Walraven

Delft

015-2614333

e-mail: franswalraven@hotmail.com



Westerly Tiger 25 ft (8,80m)

Zeewaardige, goede zeiler. Rolrif en rolfok; kotterfok. Windvaan, echolood, log, reddingsvlot, zwemtrap, aut. Zwemvesten, handheld GPS en marifoon. Volvo Penta 9 pk; handlenspomp en bilgepomp; onderwatertoilet.

Nieuwe patrijspoorten en glas. Zeilkleden en spatschermen. Alles vanuit de kuip te bedienen.

Wordt geleverd met nieuwe anti-fouling.

Het schip is op de kant te inspecteren.

Tegen elk aannemelijk bod.

M. Hensen

Colijnsplaat

Telefoon: 0113-695437



Westerly Centaur (1975):

In zeer goede conditie:

Sloepgetuigde polyester kimkieler

L: 7,90 m, B: 2,60 m, D: 0,90 m.

Ideale toerboot voor Wadden, Friese Meren, Zeeuwse

wateren door weinig diepgang en eenvoudig droogvallen. Bewijs BTW-betaling aanwezig.

Motor: 25 pk Volvo Penta MD2B diesel;
startaccu 2009; 2x 55 Ah serviceaccu 2010.

Tuigage: grootzeil 2005 met 2x bindrif,

Rolgenua met UV-strip, werkfok op 2e wegneembare voorstag; stormfok.

Mast, staand want en giek nieuw 2005.

Spinnakerboom, maststrijkinstallatie, grootzeilhuik.

Navigatie: log/dieptemeter Raymarine ST40 2008

Autohelm stuurautomaat; kompas; hand-gps; marifoon Sailor RT2048; navigatieverlichting; reddingvlot 4 personen (gekeurd 2008); Danforth anker met ketting.

Indeling en inventaris: B-layout, 4-5 kooien, koelbox met koelelement, dieselkachel Webasto (gerenoveerd 2007), 2-pits campinggaz kookstel, pomptoilet, kajuitverlichting, pomptoilet, complete inventaris. Teakvloer in kajuit en teak v;onders op kuipbanken.

Onderhoud: 2007 groot onderhoud: raamrubbers in kajuit vernieuwd, plafond- en wandbekleding kajuit volledig vervangen, kajuit en hondenkooien geïsoleerd, schroefas vernieuwd, nieuwe patrijspoort in wc. Voorpiek geïsoleerd en opnieuw bekleed in 2010. In 2005 is de romp professioneel geschilderd. Keuringsrapport onderwaterschip 2007 ter inzage. Over de verdere onderhoudshistorie is veel documentatie beschikbaar.

Ligplaats: Harlingen

Vraagprijs: € 12.900,-

Meer informatie: Ida Meertens

mob. 06-25065069 / tel. 0517-431037

imeertens@online.nl

<http://sites.google.com/site/westerlycentaursanne>

Een goede zeiler en een heerlijke boot om met meerdere mensen of solo mee te toeren!



Westerly Club Nederland

Westerly Club Nederland Colofon

Bestuur

Tjerk Tjeerde	voorzitter	015-2614075
Jaap Riesenkamp	secretaris	010-2023578
Meindert de Jong	penningmeester	0341-553881
Rein Schippers		0229-243190
Jan Willem Gombert		040-2233404

Adres secretariaat:

Jaap Riesenkamp 010-2023578
's-Gravenweg 461 jacobusriesenkamp@wanadoo.nl
3065 SC Rotterdam

Evenementencommissie:

Emiel Pyckevet	040-2467022	Ton Baas	055-5786118
Cees Beije	0113-340675	Corrie Scholman	030-6300610
Remco Allard	078-6820373	vacature	

Technische commissie:

Gerard Versluis	0180-430102	Casper de Lange	040-2574980
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.