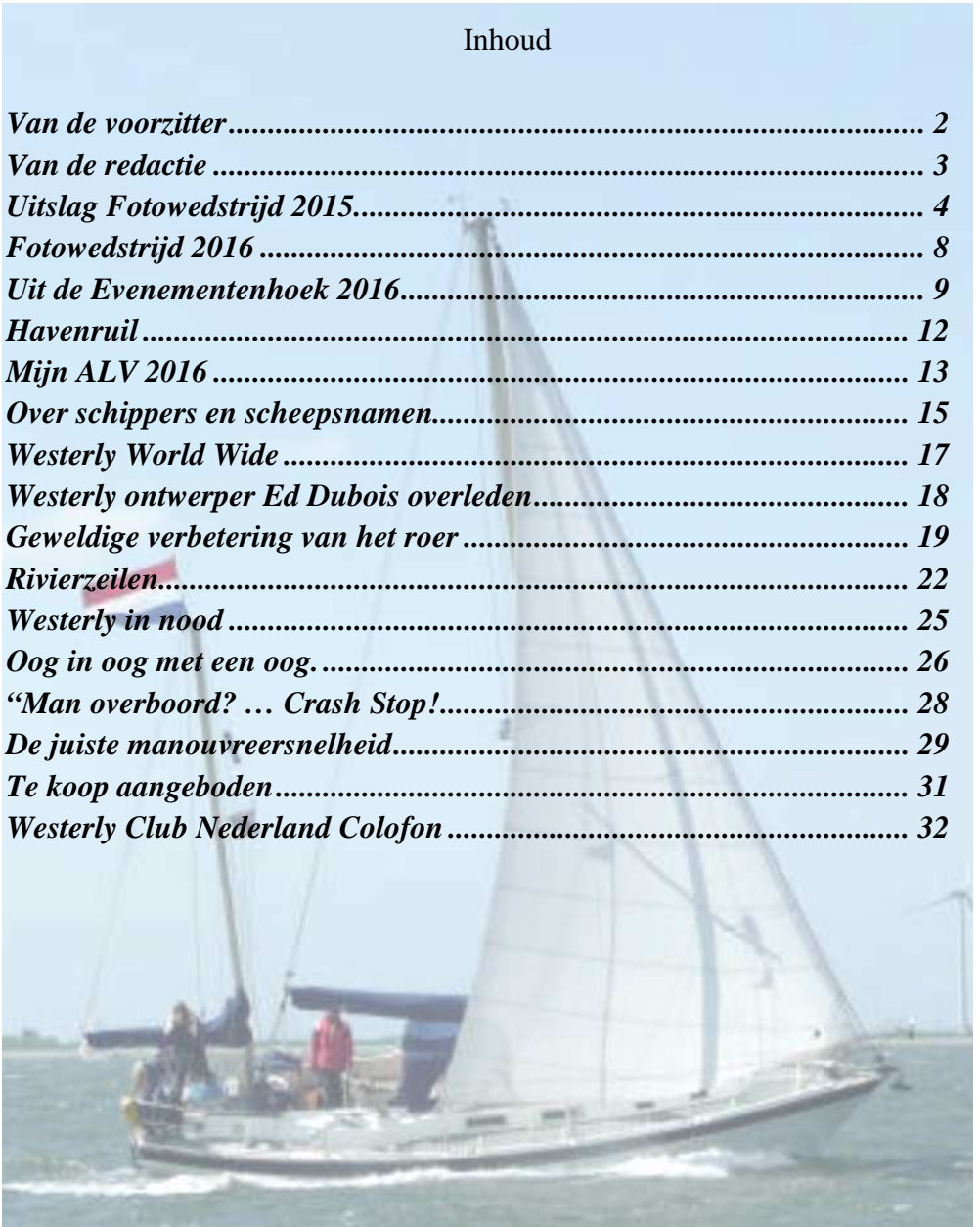


# Westerly Club Magazine

## Inhoud

<i>Van de voorzitter</i> .....	2
<i>Van de redactie</i> .....	3
<i>Uitslag Fotowedstrijd 2015</i> .....	4
<i>Fotowedstrijd 2016</i> .....	8
<i>Uit de Evenementenhoek 2016</i> .....	9
<i>Havenruil</i> .....	12
<i>Mijn ALV 2016</i> .....	13
<i>Over schippers en scheepsnamen</i> .....	15
<i>Westerly World Wide</i> .....	17
<i>Westerly ontwerper Ed Dubois overleden</i> .....	18
<i>Geweldige verbetering van het roer</i> .....	19
<i>Rivierzeilen</i> .....	22
<i>Westerly in nood</i> .....	25
<i>Oog in oog met een oog</i> .....	26
<i>“Man overboord? ... Crash Stop!</i> .....	28
<i>De juiste manoeuvreersnelheid</i> .....	29
<i>Te koop aangeboden</i> .....	31
<i>Westerly Club Nederland Colofon</i> .....	32





**Van de voorzitter**

**B**este WCN-leden,

*Op de 41e algemene ledenvergadering gehouden op zaterdag 5 maart jl. ben ik voorgedragen als uw nieuwe voorzitter. U heeft hiermee ingestemd. Daarvoor mijn dank! Om prive redenen kon ik niet aanwezig zijn. Een rare gewaarwording, zowel voor u als voor mij. U stemt in met het voorstel voor een nieuwe voorzitter, maar de voorzitter ontbreekt. Waar stemt u dan mee in? Tjerk moet dan wel een sterke overredingskracht gehad hebben.*

*Leden, die al wat langer lid zijn, kennen mij mogelijk. Al eerder ben ik twee jaar voorzitter geweest, maar moest hiermee stoppen, omdat we onze Westerly Pentland hadden verkocht. Tjerk heeft toen het stokje van mij overgenomen en dit op voortreffelijke wijze gedaan. Tjerk, daarvoor dank! Mede door zijn andere werkzaamheden heeft hij zeer terecht de Navette Trofee mogen ontvangen.*

*Inmiddels hebben wij samen met onze vrienden Niek en Cora een Westerly Typhoon aangeschaft. Een geweldig schip met uitstekende zeileigenschappen. De vorige eigenaar is er met een jong gezin mee naar Amerika gevaren en was zeer tevreden over de betrouwbaarheid. Westerly's zijn gedateerd en dat vraagt onderhoud, een Westerly onderhouden is voor een Westerly liefhebber het snoepje van de week. Steeds beter leer je het schip kennen, een verbintenis die vergeleken kan worden met een huwelijk.*

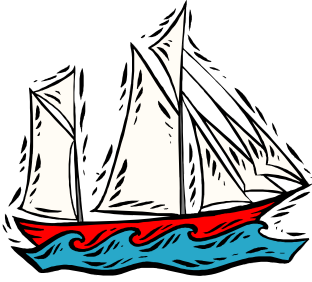
*Wat is dat voor een man, die voorzitter? Welnu, mijn naam is Auke Bos en ik ben getrouwd met Anneke. Wij hebben drie kinderen en inmiddels drie kleinkinderen. We wonen in Ede. Anneke werkt in het ziekenhuis en ik werk op een hogeschool en hou mij bezig met onderzoek, training en begeleiding. Ik mag nog zeker vijf jaar werken voordat ik de pensioengerechtigde leeftijd bereik.*

*De WCN heb ik als een club prettige mensen ervaren, die het Westerly-gevoel gemeen hebben. Wat dat Westerly-gevoel is, laat zich moeilijk omschrijven, maar de kern is dat we een Westerly hebben en los van rangen en standen er voor elkaar willen zijn. Dat is dan ook de reden dat ik de komende jaren met genoeg deze functie zal vervullen. Dit kan alleen met bestuursleden, commissies en gewone leden die zich allemaal in willen zetten voor het zelfde doel. Ik wens u een voortvarend zeilseizoen.*



**Auke Bos**  
voorzitter

Van de redactie



Z

*éér gewaardeerde lezer,*

*Het is nog even knokken. Want ook dit Magazine heeft –in mijn ogen- nog niet de standaard die –in ieder geval- ik gewend was van vóór mijn crash. Het ontbreken van een ruim archief (met name foto's) is toch wel een beperking.*

*Ook de bijgaande ledenlijst heeft –met name technisch- nog wat mankementen. Maar we zijn weer op weg naar omhoog.*

*Het heeft me wel een paar dingen geleerd. Hoe meer leden een bijdrage insturen, hoe minder afhankelijk ik ben van (het geheugen van) mijn pc. Dus dat is een mooie inkopper voor u: beschrijf uw ervaring, uw tocht, uw gedachten, maak het met een foto extra duidelijk en stuur het me.*

*De Evenementencommissie heeft ons uiteindelijk weer een mooi programma voorgeschoteld. En die avonturen moeten we toch over jááaaren weer kunnen herlezen.*

*En ik stel me voor: de organisator van een evenement gaat één stapje verder: hij regelt ook vooraf –bij aankomst en verzamelen- wie verslag gaat doen van het evenement. Dan is die bijdrage verzekerd.*

*Ik ga verder met stoeien, om weer te komen tot een mooi dik najaarsuitgave.*

*Tussendoor nog wat varen.*

*Ik wens u een goed seizoen, met goed zeilweer. Uit alle richtingen, dan hebben we 'm ook een keer mee.*

*We spreken, horen, zien, praaieren en schrijven elkaar vast.*



*Vaar veilig.*

*Tjerk Tjeerde*

*015-2614075*

*06-46051889*

*tjeerde@hetnet.nl*

## Uitslag Fotowedstrijd 2015.

door jury-voorzitter Val van Dam.

Allereerst even dit:

In eerste instantie krijgt de fotojury alleen de foto's te zien, zoals die op de website staan. Dus met niet meer dan een nummer en een titel.

Onafhankelijk van elkaar maken de juryleden (schriftelijke) beoordelingen en kennen punten toe. Die beoordelingen worden samengevoegd en de klassering berekend. Per foto wordt daarvan een resumé gemaakt. Pas bij het gereedmaken van de presentatie worden de namen van de inzenders aan de foto's verbonden.

De voorwaarden voor dit seizoen waren dezelfde als in voorgaande jaren, behalve dat er geen specifiek onderwerp was gekozen, anders dan gelieerd aan de watersport. En dat heeft inderdaad verrassende plaatjes opgeleverd.

De jury bespaart U het hele verslag, er volgt een bloemlezing uit de beoordelingen.



### 3) I'm dreaming of a white .....

Als je vluchtig kijkt, lijkt het witte gordijntje een dik pak sneeuw dat op het dek ligt. Tenzij het vaartuig op haar kant ligt en je een berg sneeuw ziet achter de kajuitramen. Dan is het wel wat behelpen voor de Kerstman. Wel mooi om een cardanisch opgehangen kerstboom te hebben, kan je tijdens de wintertochten toch nog zeilen zonder dat de kerstballen over de vloer liggen te rollen.

### 4) Wie eerst ?

De titel is Wie eerst. Als je de foto goed bekijkt zijn er duidelijk twee andere opties. In het eerste geval houden de twee figuren het ding rechtop, omdat de inzittende gebruiker te corpulent is om te kunnen zitten.

De tweede is dat de verspreide lucht van de gebruiker zo adembenemend is, dat de twee wachtenden zich nog net tegen de wand rechtop kunnen houden, voor ze bewusteloos ter aarde storten

Dus wel jammer dat bij dit toilet niet kan worden doorgetrokken

We missen in deze foto ook de relatie met watersport, tenzij ze met zeilpak op de wc ook watersport verstaan.





### 5) WOA meets WCN meets WOA...

Dit is een leuke foto. Een invasie van Westerly's die de havens van Zeeland onveilig maken, met versterking uit Engeland. Geeft een mooi beeld van het samenspel tussen WCN en WOA.

Een foto die de voorpagina van het clubblad zou sieren.

Goed belicht, achtergrond vormt keurig decor tegen de meestal witte schepen. Gewoon keurig dus.

3<sup>e</sup> prijs

### 6) WCN-leden leden showen nieuwste regenkleding in Ramsgate ...

Geweldige prent van het gebruikelijke Engeland. Strakke rijtjeshuizen met klompenhokjes boven een vervallen kaai, een haveloze loods en een roodstenen gebouw in imitatie Victoria stijl. Nog Engelser is die zeikregen. Het negatieve van watersport druipend van de regencapes af, en waarschijnlijk langs de plastic vuilniszak van de middelste man recht in z'n nek. Als je goed kijkt zie je dat water langs de hoog-opgetrokken broekspijpen weer naar buiten komen.



### 9) Wilkommen-2...

Even dachten we aan het haventje van Pieck, maar het ziet er toch weer te Noordnederlands of Zeeuws uit.

Voorbeeld van een technisch perfecte foto. De vier lijnen die in één punt samenkomen. Het verdwijnpunt. De huizenrij rechts ontmoet aan de horizon de huizenrij links. En op hetzelfde punt komen de lijnen van de afgemeerde schepen bij elkaar. Zodat water en lucht

twee punten vormen. Je naar die verte trekken. En de rust, die ervan uitgaat.

2<sup>e</sup> prijs





### 11) Zonsondergang 1

Nog zo'n mooie zonsondergang, heerlijk om zo je avond in te gaan, lekker in de kuip genieten. Wat een schattig scheepje. Ze ligt met drie lijnen vast maar met deze wind kan ze echt nergens naar toe lijkt ons.

Beelduitsnede goed. Gouden snede goed. Vlakverdeling goed. Kleuren goed. Contrast lucht en water goed. Belichting niet goed. Heel jammer.

Wij denken dat deze foto is gemaakt met een automatisch belichtende camera. Die zich instelt op de hoeveelheid licht van het grootste

vlak. Als je nu je belichting instelt op een donkerder deel, als je een centraal meetmogelijkheid hebt, zeg maar de romp van het schip of de bosschages daarachter, die instelling vasthoudt en dan het hele beeld afdruckt, heb je geweldige prent. Die donkere rompschaduw voorin stoort eigenlijk de kleurbalans.

Handmatig instellen, als je dat kunt, moet je eigenlijk zo'n foto. Je hebt geen haast, die zon wacht wel even een minuutje.

### 13) Te mooi om te verkopen...

Sommige mensen vinden dat ook van hun schoonmoeder, anderen zouden dat graag doen.

Maar Zo die gaat lekker...iedereen even naar het vogeltje kijken. Leuk ook die schuimkopjes naast de romp.

Goede actiefoto, een Westerly op één oor en gaan met die ... boot. Geeft een mooi beeld van de watersport!



### 15) Silke

Heel mooi plaatje, keurige vlakverdeling. Heel fraai die wolkenband boven de horizon, en het schip ligt er prachtig bij. Het deel zeil op de voorgrond geeft de nodige diepte.

Het lijkt ons, dat er wat moeilijkheden zijn met de marifoon, en dat de antenne uit de mast is gevallen. Waarom anders houdt mevrouw zo keurig die antennelijn strak?

Mooi scheepje, leuke foto.

**22) Yes**

What did they do? Oceaan overgestoken?

Door de grinnik op het gezicht van nr 2 begin je te vermoeden, dat hij antwoord moet geven op de vraag van nummer 1 wat er in die fles zit. Nummer 1 weet dat hij aan het roer staand nodig uit de broek moest en maar gauw even een lege fles heeft gepakt om daarin te lozen.



**25) Don't Worry**

Zéér merkwaardige plaat. Bij de eerste vluchtige blik denk je aan twee in de modder weggezakte struisvogels. Later stel je dat bij in een ganzenechtpaar, kibbelend om het laatste woord. Als je nog beter kijkt, zie je dat het een vent is, op de kop in de modder.

Dan vraag je je af, wat doet-ie?

De modderbank aangezien voor het zwembad? Zich vergist in de waterlijn bij het nemen van een duik? In gevecht met een grote krab, die hem de modder in trekt en hij niet los laten wil? Hij in de verte een IS-strijder ziet staan met de beruchte zwarte vlag en hij dekking probeert te zoeken in het slik?

Dit is de prent met de meeste oplossingen.

Fototechnisch een even grote knoeiboel als die modder, maar wat een moment! Wat een oog voor het absurde! Wat een humor! En dan zeggen ze ook nog dat Duitsers geen grappen maken. **1<sup>e</sup> prijs**

### **Fotowedstrijd 2016**

Nog even over de winnende foto van 2015. Hoewel de jury-keuze duidelijk was, en de foto op de cover van het Magazine hoort te prijken, is in overleg met Dirk Lefarth, de maker hiervan, besloten zijn tweede be kroonde inzending "Willkommen 2" op de omslag te plaatsen. Als blikvanger is die foto toch iets meer gerelateerd aan de Westerly Clubs.

Maar ...

#### **We gaan er nog een keer voor....**

De opzet van de fotowedstrijd 2015 leverde een aardig aantal inzendingen op. Daarom hanteren we voor de wedstrijd van 2016 dezelfde voorwaarden. Want het lijkt dat vele leden –zonder de beperking van een opdracht- hun camera wel kunnen vinden.

Maar omdat het een wedstrijd, is, moeten er wel voorwaarden zijn:

- Het thema is ook dit keer blanco, dus geen moeilijke opdrachten
- Een relatie met Westerly geeft een voorsprong
- Foto's moeten in seizoen 2016 zijn gemaakt
- Twee foto's mag, moet niet, maar meer nou ook weer niet
- Een titel hoeft niet, maar kan verklarend en soms best leuk zijn
- Sluitingsdatum is onherroepelijk 24 december, zijn we heel streng in
- Foto's gewoon digitaal in leveren bij de webmaster WCN, die ze meteen op de site plaatst.
- Juryleden mogen zelf alleen maar kijken
- Men mag het met de uitslag niet eens zijn, de jury trekt zich daar niets van aan.

Daar stellen we tegenover:

- De winnaar mag een heel jaar de glazen wisseltrofee afstoffen
- Na weer uit handen geven kan een compensatie worden verkregen
- Zijn foto komt levensgroot op het omslag van het Westerly Magazine
- Dat de winnaar voor eeuwig in de annalen van de club zal worden genoemd moet hij met een enorme berg zoutkorrels nemen.

**De jury zit al klaar, nu de leden-fotografen nog!  
Veel succes en vooral veel plezier!**





## **Uit de Evenementenhoek 2016**

In de winterperiode komt de Evenementencommissie bijeen om voor de leden een aantrekkelijk programma samen te stellen. Daarin komen bekende en vertrouwde tochten voor, maar ook nieuwe evenementen.

### **Hemelvaarttocht Noord 5 mei t/m 8 mei 2016**

- 5 mei Verzamelen in Enkhuizen, Buyshaven, VHF 31 of telefoon 06-30136854. Borrelmiddag, palaver etc.
- 6 mei Door het Naviduct Krabbersgat naar Jachthaven Marina Volendam, VHF 31 of telefoon 0299-320262. Men kan een kijkje nemen in Volendam. Pot Luck op de steiger
- 7 mei Palaver  
Wedstrijd wordt bekend gemaakt tijdens Palaver.  
Van Volendam naar Jachthaven Andijk, telefoon 0228-593075.  
Prijsuitreiking tijdens diner in Restaurant 1619 in de haven van Andijk.
- 8 mei Vertrek vanuit Andijk naar huis.

Aanmelden en informatie per mail bij: Ben Prins ([benprins54@gmail.com](mailto:benprins54@gmail.com)) tel. 030-2202575 of bij Sander Kaat ([sckaat@zonnet.nl](mailto:sckaat@zonnet.nl)) tel. 0622274293

### **Hemelvaarttocht Zuid 5 mei t/m 8 mei 2016**

Hemelvaart Zuid wordt gevaren op de Zeeuwse wateren e.o.

Opgeven bij Wini Goedegebure e-mailadres [winkind1967@gmail.com](mailto:winkind1967@gmail.com)

De definitieve locaties en routes worden geactualiseerd op de website van de WCN.

Leden, die zich aangemeld hebben, worden per mail geïnformeerd.

### **BBQ/Welkom aan boord in Noord**

Net zoals andere jaren wordt er ook dit jaar weer een BBQ georganiseerd op 4 juni in Kombuis van de Buyshaven in Enkhuizen. Een welkomstborrel en de BBQ zelf wordt door de club aangeboden, de rest zoals eten en drinken moet u zelf meenemen. Voor de leden uit zuid die wel eens een keer op een getijdeloos water willen varen (dus eigenlijk altijd kunnen varen zonder stroom tegen ) is het mogelijk dat u op een van de beschikbare boten het weekend kunt meevaren en blijven slapen, zodat u dan rustig een biertje of wijntje kunt drinken, omdat u pas de volgende dag naar huis hoeft te gaan.

Tot nu toe heeft alleen de "Big Wish2" zich beschikbaar gesteld voor de "Welkom aan boord in Noord" en heeft plaats voor maximaal 4 gasten. Maar lieve Noordelingen, als we veel zuiderlingen krijgen, moeten we wel meer schepen beschikbaar hebben.

Dus Noord en Zuid, geeft u zich dit jaar massaal op voor dit gezellige evenement. Omdat er vorig jaar veel minder personen en boten zijn gekomen dan was opgegeven, vragen wij u vriendelijk om u van te voren op te geven en dan ook wel te komen, zodat we bij een reservering van een BBQ-plaats en ligplaatsen niet voor schut staan bij de desbetreffende haven.

Uiteraard bent u met de auto ook welkom, maar met uw boot is het nog leuker.

U kunt zich opgeven bij: [bigwish2@gmail.com](mailto:bigwish2@gmail.com) of bij [sckaat@zonnet.nl](mailto:sckaat@zonnet.nl).

Met vriendelijke groeten, Theo en Corry Scholman.

## **Westerly Club Nederland**

### **BBQ en Welkom aan Boord in Zuid.**

Dit jaar is het een verrassing waar de BBQ gaat plaatsvinden. We weten dat het op de Zeeuwse wateren zal zijn. De datum van de BBQ is 11 juni.

Opgeven bij Wini Goedegebure, e-mailadres: [windekind1967@gmail.com](mailto:windekind1967@gmail.com)

### **De korte Engeland tocht.**

Een goed plan om dit jaar ook weer de korte Engelandtocht te organiseren. We hebben nog geen concrete invulling maar de vertrekdatum wordt rond het weekend van 18 en 19 juni.

Ik denk dat de "Big Wish 2" gaat met 4 personen, maar ik wil me nergens op vastpinnen i.v.m. mijn gezondheid.

Als er boten zijn die mee willen varen is het prima. Ik denk, dat als er meerdere aanmeldingen komen, we onderling wel kunnen afspreken wie de leiding krijgt van het flottielje en de verdere invulling van de reis.

Eventuele informatie via Theo Scholman, [bigwish2@gmail.com](mailto:bigwish2@gmail.com)

### **Zomertocht 2016 van 30 juli t/m 21 augustus (week 31, 32 en 33)**

De Westerly Club Nederland Zomertocht voor 2016 is weer gepland naar de Engelse Oostkust met als einddoel Ipswich aan de River Orwell.



De zomertocht is bedoeld als familietocht, waarin we gezamenlijk zeezeil-ervaring kunnen opdoen.

De etappes, die steeds vooraf worden besproken, worden in principe overdag gevaren, hoewel het wel eens kan voorkomen dat we door tij gedwongen voor dag en dauw starten.

Uiteraard zijn er ook de nodige "vrije dagen", waarop we een extra dag in de haven blijven om de omgeving te verkennen, ingepland.

De routeplanning zoals deze globaal is opgesteld, is als volgt:

Verzamelen op 30 juli in de Roompot, vervolgens via Oostende naar Duinkerken en vandaar de oversteek naar Ramsgate.

Vanuit Ramsgate varen we in enkele etappes langs diverse havens naar Ipswich.

Vervolgens weer terug langs de kust naar Ramsgate, vanwaar we weer oversteken naar "The Continent".

Daarna langs diverse havens weer terug naar de Roompot en -Huis, waarna de Zomertocht er weer opzit.

Het belooft weer een mooie tocht worden langs de Belgische kust, een stukje van de Franse kust, de oversteek naar Engeland en een mooi deel van de Engelse "East Coast".

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

Het belangrijkste is echter om gezamenlijk een mooie tocht te maken, waarin we samen varend ervaringen opdoen en toch de tijd hebben individueel te “passagieren”.

Als u geïnteresseerd bent kunt u zich aanmelden of meer informatie opvragen bij:  
Willem Doelman [willem.doelman.nmi@gmail.com](mailto:willem.doelman.nmi@gmail.com) of tel. 06 5757 1954

### Een Tocht in de noord: Den Helder - Vlieland

Het is de bedoeling om dit jaar een rondje te zeilen met als startpunt Den Helder. Via het Molengat, om Texel en Vlieland heen varen we naar de haven van Vlieland. We hebben een aantal data geselecteerd met vertrektijden, waarbij we rekening hebben gehouden met het tij.

Het is natuurlijk afhankelijk van het weer en de juiste wind.

De Koninklijke Marine Jacht Club is een prima startpunt om via het Molengat naar Vlieland te varen. Op vrijdag verzamelen en op zaterdag vertrekken naar de haven van Vlieland. Zondag richting Harlingen.

Hier volgen de opties met het juiste tij om te vertrekken vanuit den Helder.

Aankomst vrijdag 10 juni KMJC (Marinehaven) marifoonkan. 31 in den Helder, borreluurtje, palaver.  
Vertrek zaterdag 11 juni HW den Helder 13:06 uur – 6 uur via Molengat naar Vlieland.  
Aanloophaven Vlieland, marifoonkan. 12, tel. 0562-451729. 's Avonds ergens eten met z'n allen.  
Vertrek zondag 12 juni Vlieland LW 08:36 uur – 2 uur naar Harlingen

Aankomst vrijdag 17 juni KMJC (Marinehaven) marifoonkan. 32 in den Helder, borreluurtje, palaver.  
Vertrek zaterdag 18 juni HW den Helder 19:15 uur – 6 uur via Molengat naar Vlieland.  
Aanloophaven Vlieland, marifoonkan. 12, tel. 0562-451729. 's Avonds ergens eten met z'n allen.  
Vertrek zondag 19 juni Vlieland LW 15:21 – 2 uur naar Harlingen

Aankomst vrijdag 1 juli KMJC (Marinehaven) marifoonkan. 31 in den Helder, borreluurtje, palaver.  
Vertrek zaterdag 2 juli HW den Helder 18:40 uur – 6 uur via Molengat naar Vlieland. Aanloophaven Vlieland, marifoonkan. 12, tel. 0562-451729. 's Avonds ergens eten met z'n allen.  
Vertrek zondag 3 juli LW Vlieland 14:56 – 2 uur naar Harlingen

Aankomst vrijdag 8 juli KMJC (Marinehaven) marifoonkan. 31 in den Helder, borreluurtje, palaver.  
Vertrek zaterdag 9 juli HW den Helder 21:14 – 6 uur via Molengat naar Vlieland. Aanloophaven Vlieland, marifoonkan. 12, tel. 0562-451729. 's Avonds ergens eten met z'n allen.  
Vertrek zondag 10 juli LW Vlieland 07:31- 2 uur naar Harlingen

We kiezen 2 opties voor de tocht met de meeste aanmeldingen.

Aanmelden en informatie bij: Sander Kaat ([sckaat@zonnet.nl](mailto:sckaat@zonnet.nl)) tel. 06-22274293 of Hendrik Wingelaar ([HPWingelaar@gmail.com](mailto:HPWingelaar@gmail.com)) tel.06-24216030

## **Westerly Club Nederland**

### **Garnalentocht 8 t/m 11 september**

De datum is geprikt, en Blankenberge staat op de agenda.

Maar of Blankenberge werkelijk gehaald gaat worden, staat nog te bezien. In hetzelfde weekend staat de Vlissingen-Blankenberge-race op de agenda van een andere zeil-organisatie, dus het zou zo maar kunnen zijn, dat Blankenberge vol is.

Over een alternatieve bestemming voor dit aangenaam lange weekend wordt nog heftig nagedacht. houdt de WCN-site en uw mailbox scherp in de gaten. u hoort er meer van.

### **Technische Dag Westerly Club Nederland 19 november 2016.**

Hierbij nodig ik u uit voor een gezellige, informatieve winteractiviteit. Ik heb Zeilmakerij Maritiem de Vries uitgenodigd en bereid gevonden om ons van alles te gaan vertellen over tuigage en zeilen.

Zeilmakerij Maritiem de Vries, gevestigd in Lemmer en Muiden, is niet alleen één van de oudste, maar ook één van de modernste zeilmakerijen in Europa.

Er komt veel aan bod, alles over de zeilen, het maken, het repareren en het reinigen. Ook het trimmen van de zeilen en de wijze waarop men zoveel mogelijk profijt van de zeilen zult hebben. Uiteraard is er deze middag gelegenheid om vragen te stellen.

Om het één en ander gezellig af te sluiten kunnen we aan het einde van de middag een hapje gaan eten, dit is voor eigen rekening. Het betreft een winters buffet met zuurkool, boerenkool en hutspot met worst en casselerrib voor de prijs van € 17,50 p.p., drankjes zijn voor eigen rekening.

De locatie voor de technische dag: de Hilt in Eemnes, Hasselaarlaan 1C 3755 AV. tel.035-5311887. Ontvangst met koffie/ thee vanaf 13:00 uur, aanvang workshop 14:00 uur.

Een goed bereikbare locatie met gratis parkeermogelijkheid voor de deur.

Wilt u, gezien het maken van de reservering van de zaal en het buffet, inschrijven voor 1 mei 2016?

U kunt zich per mail opgeven bij Hendrik Wingelaar. [HPWingelaar@gmail.com](mailto:HPWingelaar@gmail.com).

## **Havenruil**

Je kunt een ander vaargebied bezoeken als gast aan boord bij een ander Westerly-lid. "Welkom aan boord" geeft die mogelijkheid.

Maar als je langer wilt blijven, is gebruik maken van je eigen schip wel zo handig en prettig.

Theo Scholman met zijn Conway "BigWish2" vaart al de nodige jaren in het IJssel- en Markermeergebied.

Hij zou graag eens nader kennis willen maken met de Zeeuwse en Zuid-Hollandse Delta, en zoekt daarvoor een uitvalsbasis. Een mogelijkheid om tijdelijk te ruilen van thuishaven.

Misschien dat er in het zuidelijk vaargebied iemand is, die de zomer vanuit het lieflijke Lelystad op het IJssel- en Markermeer wil doorbrengen.

Bijvoorbeeld om vanaf pakweg Hemelvaart je ligplaats aan Theo te gunnen, terwijl jij op zijn plaats de box inschuift. En in september weer van plaats terug verandert.

Denk er eens over na! En dan doen!

Zie je dit zitten, neem dan contact op met Theo ([bigwish2@gmail.com](mailto:bigwish2@gmail.com)) en verken de grenzen van de havenruil.

### Mijn ALV 2016

Sinds 2002 maak ik deel uit van het bestuur van de WCN. Daar rolde ik in via mijn bemoeienissen met de EC.



Sinds 2009 vervulde ik de rol van voorzitter. Trouw nam het bestuur plaats achter de bestuurstafel, tot op enig moment er geen tafel was, en de aandacht onverdeeld moest worden gericht op de leider van de vergadering. Of dit effect heeft gehad op het aantal aanwezigen (nog los van de activiteit, die gebruikelijk volgt op de ALV en georganiseerd door de Evenementen Commissie) weet ik niet, maar ook tijdens de ALV 2016 zag de zaal –toen ik begon- er uit als op bijgaande foto links.

Na 7 jaar voorzitterschap leek mij het moment aangebroken om daarvan afscheid te nemen. En dat kon ook, gegeven het feit dat er nog 5 man klaar stonden om het werk, dat ze al deden, te vervolgen.

Verbazingswekkend was, dat toen ik de voorzittershamer overhandigde aan Petra Smit in haar functie van vice-voorzitter (Auke Bos – benoemd voorzitter- kon om moverende redenen niet aanwezig zijn) en weer de zaal inkeek, ik een heel ander beeld kreeg (zie foto rechts). Deze boodschap kwam aan, en ik ben blij de beslissing genomen te hebben.



Want een club als de WCN is wel een leuke om je mee te mogen bemoeien. Relaxte zeilers zijn een buitengewoon prettig gezelschap om in te vertoeven, en als je een Westerly hebt, dan word je vanzelf relaxed.

Nu ken ik Auke inmiddels een beetje, en ik ken zijn kwaliteiten als voorzitter (hij was het al eerder), maar ik weet ook dat hij een team om zich heen heeft, dat Westerly ademt. Annelies, Corrie, Kees en Petra hebben iets met Westerly.

En sta me toe: iets zeggen tijdens een vergadering is één, maar zo'n vergadering –voor het eerst- leiden, is toch iets anders. Om in Batavia-termen te blijven: voor het blok gezet worden en desondanks doen wat er van je verwacht wordt: Petra, goed gedaan!





## Westerly Club Nederland

Na de ALV heb ik een hoop mensen gesproken, die hun waardering uitspraken over het werk dat ik binnen de vereniging heb gedaan. Daar ben ik blij mee. Mijn dank gaat ook uit naar de leden, die mij dat mogelijk hebben gemaakt. Nog los van alle leden, die vanuit een commissie activiteiten ontwikkelden, die mij –maar eigenlijk het bestuur- hielpen en mogelijk maakten de WCN als een actieve club onder de aandacht van de leden te blijven brengen.

Het afscheid van Emiel Pyckevet uit de EC werd gevierd. En het was goed om te zien, dat de mensen die in de EC achterblijven, Emiel bedankten voor zijn inbreng tijdens de laatste jaren met een passend cadeautje: de "Horus" in een fles. Een fraai staaltje Westerly-techniek!

De Navette Trofee is een beloning voor leden, die iets extra's gedaan hebben voor de WCN, voor de leden of voor een specifiek lid. Zo vertaal ik altijd de historische uitleg van de waarde van de beker. Ikzelf heb daar jaren geleden aan toegevoegd, dat je dus de Trofee niet aan een (zittend) bestuurslid moet geven. Want die weet van te voren waar-ie aan begint (hoewel ...!).

Het is duidelijk dat het huidig bestuur ruimte heeft gezocht in de interpretatie. Omdat ik nog bezig was met een bestuurlijke kwestie (terugstappen uit het bestuur), werd ik verrast door het feit, dat ik bij agendapunt 11 geen bestuurslid meer was en de Trofee uitgereikt kreeg. Niet alleen maar (of juist zelfs niet) voor het voorzitterschap, maar voor het Magazine, en nog wat andere zaken. Ik beschouw het als een soort euvreprijs, die ontzettend leuk is om te ontvangen. Maar ik ben nog niet klaar ben met de WCN. Want hoewel het bestuur belangrijk is voor het uitzetten van de lijnen en het creëren van de fondsen, zijn de Evenementen Commissie en het Magazine in mijn ogen de belangrijkste componenten voor het behouden van het Verenigingsleven. En met het Magazine wil ik nog graag bezig blijven (als u me toestaat). Desondanks ben ik ontzettend verguld!

De Fotojury verdient ook aandacht. En die kunnen we het best geven door zoveel mogelijk foto's in te sturen. En dan bedoel ik niet 20 foto's per 4 leden, maar veel meer, bijv. ieder lid 1 foto. Westerly en de WCN zijn het waard! Dus neem uw camera, en druk af, en stuur naar de webmaster!



Ik heb een geweldige tijd gehad. Maar ben ook van plan dat nog even vol te houden.

Daar heb ik u, leden, ook voor nodig.

Steun het bestuur, reageer op de EC, maak de foto's.

Samen houden we de WCN sterk.

Bedankt voor uw steun.

Tjerk Tjeerde (1974)



## **Over schippers en scheepsnamen**

op initiatief van Tjerk Tjeerde

*Een interview met Hans van de Westerly W33 "Galapagos"*

### **1. Wanneer ging water een rol spelen in je leven?**

Al vrij vroeg ging een bootje een rol spelen. Dit zal in het jaar 1959 geweest zijn. Als 10 jarig jongetje gingen mijn vader Cornelis en ik (pa was destijds havenloods in Rotterdam) een klein grenenhouten overnaads koper geklonken kopspiegel-vletje ophalen. Pa had dit scheepje gekocht van een kapitein van een coaster die afgemeerd lag aan de Parkkade te Rotterdam. Samen hebben wij dit roeibootje door de Parksluizen en de Schie naar de Bergse Achterplas geroeid. Het heeft ons wel wat blaren op de handen opgeleverd, maar het was

een lief klein bootje voor mij en mijn wat jongere broer Kees. Het was een erg fijn roeibootje om de Bergse Achterplas te verkennen en via een tunnel onder de Straatweg in Hillegersberg is ook de Bergse Voorplas bevaren. Roeien was voor mij en mijn broer Kees toch niet 'je van het' dus wij roeiden naar de hoge wal van de Voorplas en gebruikten een oude deken als zeil, een roerriem als mast en de andere riem als roer, om naar de lage wal te "zeilen".

### **2. Hoe is het zeilen in je leven gekomen?**

Nicolaas, mijn grootvader die in Hillegersberg aan de Straatweg woonde, had een grote tuin. In die tuin hebben we het vletje omgebouwd tot zeilvlet. Mijn vader had op de zeevaartschool natuurlijk wel het een en ander opgestoken over scheepsontwerpen en een zeilbootje ontwerpen was dan ook gesneden koek voor hem. Ik heb toen al veel van hem geleerd. Het zeilplan werd een Gaffeltuigje met een klein fokje en het lateraalplan voorzag in een aangehangen roertje en een zwaardkast. De rondhouten zoals Mast Giek en Gaffel waren, naar ik meen, gemaakt van Essenhout. Omdat pa bij opa goed geleerd had met een naaimachine om te gaan (opa Nicolaas had een kleermakers-atelier op de Nieuwe Binnenweg in Rotterdam) heeft hij de katoenen zeilen zelf gemaakt. Met dit zeilvletje hebben we een aantal jaren gezeild tot er een 16M2 werd aangeschaft.



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

In 1964 is ons gezin verhuisd naar Brielle. Op het Brielse Meer hebben Kees en ik veel wedstrijden gevaren en diverse prijzen gewonnen met de 16m2. (bijgevoegd een foto uit die tijd waarop onze 16m2 zeilnummer 3703 met Kees als stuurman en ik in de trapeze). Het was een tijd dat er veel zeilwedstrijden georganiseerd werden op dit toen nog vrij jonge meer en ik kan me nog goed herinneren dat wij nogal eens hard voorbij gevaren werden door de jongens van Verhagen in een Flying Dutchman. Heel bekende zeilers in die tijd en in een voor

die tijd razendsnelle FD. Veel later heb ik mijn eerste kajuitzeilboot gevonden in Hellevoetsluis. Dat zal in 1974 geweest zijn. Het was een Sadler 25, een ontwerp van David Sadler, de man die ook de beroemde Contessa 32 ontwierp. Mijn rode 25 footer heette GAMBLER en met haar hebben we vele fijne zeiltochten in Zeeland, op het IJsselmeer en langs de Nederlandse en Belgische kust gemaakt. Dat zou je dus het grote werk kunnen noemen in vergelijking met de Bergse Plassen.

### De hamvraag komt nu:

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



Jajaja, Deze hamvraag is ook niet zo een twee drie te beantwoorden. Voordat ik eigenaar werd van de Westerly 33 heb ik nog diverse andere schepen gehad. Een er van was een Albin Delta 31. Die heb ik ZEPPELIN gedoopt omdat ik houd van namen die in het radioverkeer ook in het buitenland goed zijn uit te spreken. Vroeger was de naam van onze Westerly 33 : "BESTEVAER" . Best een fraaie naam, naar de

bijnaam van Michiel de Ruyter. Het was ongeveer in het jaar 1985 dat Cornelis en ik samen de BESTEVAER kochten van Piet, de man met een houten been. Toen Cornelis overleed is zij uiteindelijk in mijn bezit gekomen. Op een gegeven moment heb ik de bezaan verwijderd en haar naam veranderd in GALAPAGOS. De eerste reden was dat er al een zeiljachttype bestaat met de naam Bestevaer, ontworpen door Gerard Dijkstra. en dit vond ik niet zo plezant. Ten tweede was de Kits nu een Sloep geworden wat naar mijn idee wel een goede reden was voor een nieuwe naam. Bovendien heb ik wel wat met de Galapagos eilanden en er is een stille hoop daar ooit nog eens naar toe te zeilen . Een zeiler vertelde mij eens dat als je het Panama Kanaal uitvaart het nog maar een paar dagen zeilen is.... heel grappig vond ik dat.

### 5. Bemanning en tochten: toekomstplannen?

Samen met mijn zeilmaatje Sophia maken we korte en langere trips in Zeeland, op het IJsselmeer en Waddenzee en langs de Nederlandse en Belgische kust. Dit jaar staan er al een paar tochtjes gepland buitenom naar

Terschelling en Vlieland. Hopend op een mooie zomer willen we ook weer deelnemen aan een of meer tochtjes met de Westerly Club. Wij hopen jullie deze zomer weer te ontmoeten. CU Hans en Sophia



**American Westerly Owners'  
Newsletter**

January-February-March 2016 Issue # 139



## **Westerly World Wide**

*Westerly is een wereldmerk. De Westerly is een wereldschip.*

Ik kom daar zo op, omdat ik me, terugkijkend naar een nabij verleden, realiseer, dat u een aantal verhalen over vorig seizoen zijn onthouden als gevolg van mijn computercrash. Tenslotte bestond de WCN vorig jaar 40 jaar, bestaat onze Engelse zusterclub Westerly Owners' Association dit jaar 50 jaar, en bestond de American Westerly Owners' Newsletter vorig jaar 30 jaar! Het feit dat deze organisaties het zo lang hebben volgehouden (en van plan zijn daar nog wat jaren aan toe te voegen), zegt iets over de gedegenheid van de Westerly. Het is jammer –dat zult u met mij eens zijn- dat de ondergang van Westerly eigenlijk heel weinig te maken had met de kwaliteit van het schip.

Dat de drie –ons bekende- Westerly-organisaties onderling nauw contact onderhouden, is dan ook leuk om te constateren. Een bezoek per Westerly aan Amerika ligt misschien wat minder voor de hand, maar Engeland en Nederland liggen gelukkig wat dichterbij elkaar.

Zo gaat de WCN welhaast jaarlijks naar Engeland. En wordt de WOA daarvan op de hoogte gehouden, hetgeen leidt tot contacten tussen leden van beide Verenigingen daar waar het gaat om het verkrijgen van ultieme lokale kennis van de te bevaren wateren en havens. U leest daarover in een hoop voorgaande edities van ons Magazine.

De WOA bezocht vorig jaar met 18 schepen de Zeeuwse Delta. Ook daarover hebben extensieve contacten bestaan, en heeft de WCN nadrukkelijk invloed gehad op het succes van deze WOA National Cruise. En ja, het is bere-leuk een paar dagen aan te sluiten bij zo'n contingent schepen, en te zien waarin onze Engelse vrienden zich moeten aanpassen aan de Nederlandse omstandigheden (sluizen en boxen scoren hoog). U heeft het sfeertje meegepakt in het verhaal van Brian Eastaale, één der deelnemers, in zijn verslag "How wide is your ship" in het vorige Magazine.

Dat was vorig jaar.

Dit jaar hebben Gerard Versluis en ik ons bijna gebruikelijke bezoek aan hun Algemene Ledenvergadering in januari overgeslagen. Want in juni zijn er wat activiteiten in Portsmouth, waarbij varen in/met een Westerly, veel tijd en ruimte om ons te onderhouden met mensen, die we in januari niet gesproken hebben, en een heus galadiner belangrijke componenten zijn. Dat willen we niet overslaan, dus gaan we eind juni 3 dagen in Engeland wonen. Ik zal er verslag van doen. En het leukste? Onze echtgenotes gaan mee! Een waar Westerly-feest! Daarnaast is er een gemeenschappelijke interesse, namelijk alles wat in het verleden is gepubliceerd door Westerly, voor Westerly en over Westerly. Dit inmiddels mega-archief zal binnenkort bereikbaar zijn op de website van de WOA, maar de eerlijkheid gebied te zeggen, dat de technische ondersteuning van Gerard aan de WOA om tot dat doel te komen, waarschijnlijk ook het nodige nieuws (hoewel historisch) voor de WCN oplevert.

Het Westerly-plaatje wordt steeds completer.

Wat een wereldschip! Wat een wereldmerk!

Tjerk Tjeerde

## ***Westerly Club Nederland***

### **Westerly ontwerper Ed Dubois overleden**

Op 25 maart 2016 is Ed Dubois na een ziekbed op 64 jarige leeftijd overleden. Samen met Laurent Giles behoorde hij tot de belangrijkste ontwerpers van Westerly. Zijn eerste ontwerp was de Griffon in 1979, als opvolger van de Centaur. In totaal heeft hij 17 verschillende typen Westerly ontworpen. De laatste ontwerp was de Westerly Ocean 33 in 1997. Zijn meest beroemde model is ongetwijfeld de Fulmar.

Na zijn Westerly periode heeft hij zich gericht op de wereld van de super jachten en is daar zeer succesvol geworden.



**WESTERLY YACHTS**  
**FULMAR**



## Geweldige verbetering van het roer

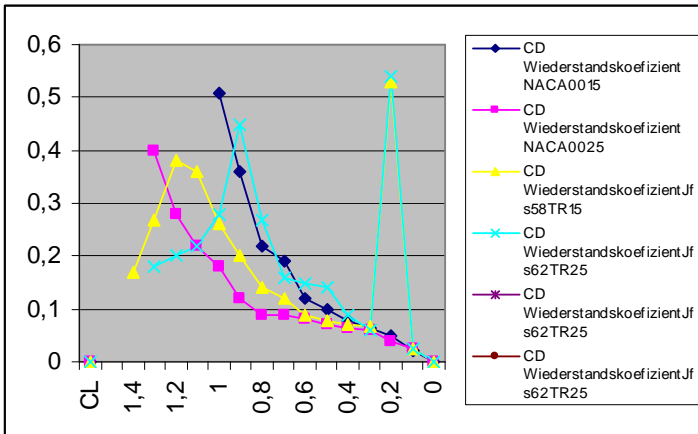
door Dirk H. Lefarth van Westerly Typhoon TN7 "s`MileStone".

Wie kent niet het probleem: tijdens planee klinkt een licht vibreren van het roer, dat steeds luider klinkt en voert naar een niet te controleren "gliding". Ten gevolge van binnenkomende lucht aan de loefzijde zal de roerganger dermate verontrust zijn dat hij nerveus wordt en de derde hekgolf over het hoofd ziet. Dat heeft al vaak geleid tot gigantisch oplopende spanningen van de bemanning, of... is alleen al het wild en ongecontroleerd gejack aan de loefboei een kenmerk van angst? Wat is de ultieme oplossing, wat zijn de oorzaken?

Tijdens een zoektocht naar die oplossingen maakte een oude bekende, Friedrich Judel, (Judel/Vrolijk Design) mij attent op een nieuwe publicatie van het MIT ( Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, USA ), op het gebied van biodynamica en bidesign. Een geraadpleegde Hydrodynamicus van het DWD (Deutscher Wetterdienst,Essen,GER) legde mij de zaak uit met tegengesteld werkende onderdrukssystemen aan de onderzijde van het roer als ook met de scherpe kanten van de achterkant zelf.

In feite bewijzen pas gepubliceerde geheime studies over snelheidsanalyses van dolfijnen en orka's, gedaan door de MINA (Marine Institute of Naval Architecture,Ohio,USA) van de Amerikaanse marine, dat dieren door verwonding opgelopen onregelmatigheid aan de 3<sup>e</sup> onderste vin om en nabij 5% sneller zijn dan dieren zonder diezelfde verwonding. Het bekende IASW (Institute of Applied Studies on Walewatching,Osaka,Japan) gaat zelfs zo ver in de bewering dat de onderzoek profieldieptes in verhouding tot huidbeschadigingen en de samenstelling van de vetlaag (zog. Wiebeeffect) erg belangrijk zijn. Hierbij werd het NACA profiel 0015, 0025 vergeleken met JFS58TR15 en JFS62TR25. Belangrijk is echter ook de juiste keuze van het profiel en de verhoudingen van oppervlakte.

De invloeden van wrijvingsweerstand, opgeroepen door vorm en oppervlakte, zijn voor de hand liggend.



*De grote invloed van de verhoudingen tussen roer-delen boven en onder water wordt weergegeven in afbeelding 1*

## Westerly Club Nederland

De dwarskrachten nemen met grotere roerooppervlakteverhoudingen toe. Dat wil zeggen dat men met een grotere oppervlakteverhouding dezelfde dwarskracht bij een kleinere invalshoek krijgt. Met andere woorden: het roer reageert sneller en heeft hierbij een geringere weerstand (vergelijk: Scharping, Bielefeld 1987)

Het model NACA 0015 heeft bij een hoek van ca. 34 graden zijn maximale zijwaartse kracht, de stroming stopt, bij het model IFS62TR25 stopt dit pas bij een hoek van 45 graden.

Dat betekent: maximale zijwaartse krachten zijn bij profielen met 15-25 % dikte te bereiken, het drukpunt ligt meestal bij  $\frac{1}{4}$  van de romplengte aan de voorkant.

Om goed contact met het roer te hebben zou de draaiaas (Schaft) iets voor het drukpunt moeten liggen. Daarmee wordt ook bereikt dat het roer uit zichzelf naar de neutrale stand terug gaat (recht uit varen) Dit wordt verder nog ongetwijfeld beïnvloed door het einde van de roervin (RfeB) die voor de eerste keer in het ontwerp no. 3 door US Independent werd gebruikt.

Om de in de Osaka studie verklaarde slijtage te verklaren is een biodynamische hulpkruk aan te bevelen, die wij in de vorm van opgeplakte siliconenpakketjes gebruikt hebben (gunstig 2<sup>e</sup> hands kunnen bemachtigen in een kliniek voor plastische chirurgie) Deze verschaffen ons het gewenste, natuurlijke “wiebeffect”.

Uit de algemeen bekende formule van grootheden:  $CRV = CL\lambda \cdot CP \cdot AR/LWL^2$

waarbij natuurlijk  $CL\lambda = f(\Delta \text{ eff})$  volgt, blijkt het stijgen van de belasting dwarsscheeps

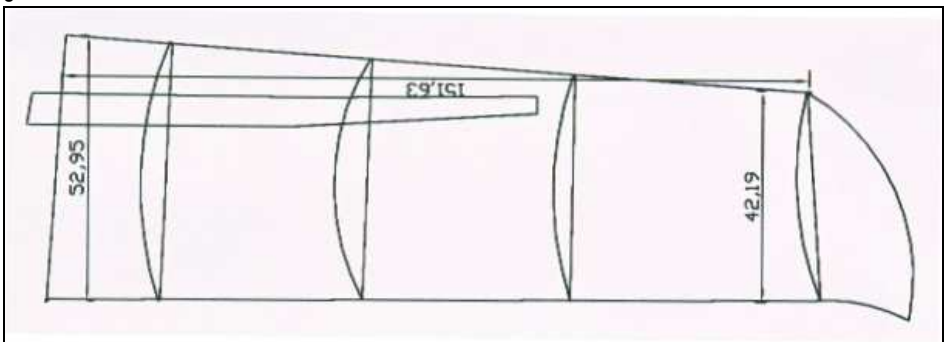
in samenhang met de effectieve roerverhoudingen wanneer je het effectieve “klieffect” bekijkt.

Hieruit volgt verder:  $CL\lambda = 1,8 \cdot \pi \cdot \Delta R / \sqrt{\Delta R^2 \cdot 4 + 1,8}$

De rompverhouding ter vaststelling van de coëfficiëntie CL en CD bedraagt bij NACA 1:6=0,1667

Het door ons ontworpen roer staat maar een roerbelasting toe van maximaal  $0,5/1,5 = 0,333$  toe.

Door deze kleinere roerverhouding wordt de weerstand groter bij dezelfde opwaartse druk en wordt de hoek van breken gunstig naar een hogere waarde opgeschoven, van 20 graden naar 24,3 graden.



De tekening geeft het door ons gebouwde roer aan, uit sportieve en concurrerende overwegingen hebben wij afgezien van intekenen van de Walkzone als ook die van het achterkantprofiel

Ons specifieke roer werd gemaakt van aluminium, een constructie met holle kamers, de staart (berekend naar  $R_{FeB} = \Omega^2 \pi + 1/2 \lambda$ ) als Multilateralesemilijmhoutconstructie aan vastgeplakt met een opwaartse druk van 0,87WA betrokken op het specifiek gewicht van het water op de Oosterschelde en in de Solent.

Een gasdicht aangebracht ventiel KIs 032 van Zeppelinwerke Ludwigshafen AG maakt het mogelijk een optimale vulling met helium B te bewerkstelligen, wat tot een verdere, berekende gewichtsbesparing van 26,3457 % zal leiden en dat alles zonder af te doen aan de bemeting.



De eerste proeven in de hogesnelheidswindtunnel(ETW) van DLR (Deutsche Gesellschaft für Luft und Raumfahrt) in Keulen waren veelbelovend. De nieuwe lagers zijn van gehard Kohlefaseraramith van de bekende Firma KUBATEC uit Troisdorf in GER.

Wij kijken met spanning uit naar het nieuwe seizoen.

### Literatuur:

Prof. H.D. Scharping: Rechnen Sie es mal durch, SEGELN Nr.6/80  
Prof. H.D. Scharping: Konstruktion und Bau von Yachten, Delius Klasing, Bielefeld 1987  
C. A. Marchai: Aerodynamik und Hydrodynamik des Segelns, Delius Klasing, Bielefeld, 1982  
Prof.H.Postel :Einfache Berechnung von Flosse und Ruder bei Kurzkieljachten, HH1983  
Reinke, Lütjen, Muhs: Yachtbau, Delius Klasing, Bielefeld 1988  
Myers: Mathematical Yacht Hull Lines SNAME 1966, LA, USA  
Gerritsma: Geometry of the ..., Delft Systematic Yacht Hull Service, Delft 1983, NL  
Auderamad: Les Jonques Chinoises, Rotterdam 1957, Vol.I, VI, VII, NL  
Barkla : Rating Rules, Hiswa 2013, Amsterdam, NL  
Mitsumi, Sushi et al :Biodiagnosdic on Delphindesign, Osaka 2012 ,Japan  
Colani : Nature and Design , Chur 2002, CH

### Rivierzeilen.

Achttien graden. Een windje ruim vier, pal west.

Afgaande stroming van ongeveer drie kilometer per uur.

Wind en stroming tegengesteld, wat tamelijk woelig water betekent. Daar, waar de stroom het water naar de buitenbocht perst, is de golfslag venijnig, laat het roer soms onverwacht sterk trillen. Waar geen stroming is, tussen de kribben en op ondieptes, liggen rakken vlak water, duidelijk afgetekend, als langs een liniaal getrokken.

Wat je niet nodig hebt is Rudolf, de stuurautomaat, of de windsnelheidsmeter, volkomen onbetrouwbaar in dit vaargebied. Wèl heel nodig is een nauwkeurige dieptemeter, een exacte Windex en een verrekijker.

Met deze halve wind loop je aardig op. De stroom loopt aan stuurboordkant. Eens buiten de keerring van de hoge spoordijk, schat je zo'n ruime negen km te lopen op rompsnelheid en acht-en-half bodem of land.

(Op de rivieren wordt alles in meters geteld: kilometerraaien, afstand, stroomsnelheid, dieptes).

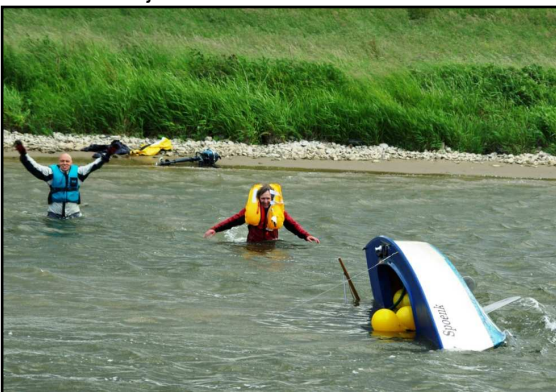
Je ligt zover mogelijk

stuurboord, nu de lauwe kant van de stroom waar de stroming het minst is, om een zo lang mogelijk rak te steken. Je probeert zo'n twee meters boven de venijnige, bazalten kribben te blijven. Voor- en hoofdzeil staan keurig strak.

Tot ... nauwelijks een halve kilometer verder de wind ineens valt, de Windex als bezeten in de

rondte tolt. De spanning is ineens uit de zeilen, het schip richt zich op. Schuin achter je, op hogerwal, torent een groep hoge bomen langs de oever, ze zwiepen nogal in de wind, jouw wind.

De snelheid, die je zonet had, duwt je nog een flink eind door. Als je de tegenliggende onderstroming begint te voelen, is er ineens weer golfslag, de Windex staat stil en de wind drukt je weer over stuurboord. Je kijkt nog eens



goed naar hogewal, schat waar bomen of gebouwen je wind nog eens zullen stelen, en denkt op deze koers wel een kilometer te halen vóór je in een gijp moet gaan voor de dan achterlijke wind.

Je blijft lager wal liggen. Opletten, want soms liggen de kribben deels onder water. Dus voortdurend met één oog op de dieptemeter. Vier meter, drie, twee-en-half, twee .... één meter!! Het signaal van de dieptemeter snerpt, hard stuurboord die helmstok! Zo'n meter of tien op, dan weer je oude koers aanhouden. Denk je net langs de afgraving te kunnen komen zonder te gaan verliggen, is daar ineens een rijtje gele boeien. Kruisje erop? Dat is waterwerken! In de monding van de afgraving aan stuurboord een ponton met een kraan erop, een vrachtschip langs. Gaat je mooie koers weer! De vaste groene boeien zijn verplaatst, je loeft op tot bijna midden op de rivier, net voor de wel een kilometer lange, slome bocht naar rechts. Zet de genua stuur- en grootzeil bakboord. Niet al te uitsloerig, dus laat de spinaker maar even liggen. Zeilen hoeft per definitie niet hard werken te betekenen!

Loop je net met een aardige 5 à 6 kilometer voor de wind, hogewal, valt die weer bijna helemaal weg achter de enorme, hoge graansilo van Schalke. De hier heersende buitenbocht-stroming remt enorm af, je dobbert meer dan je zeilt. Schip ligt volkomen plat. Koffie dan maar? Nou ja .... Het is maar even. Dan komt recht vooruit de lelijke brede kop van een vrachtschip de rivier af.

Een hele flinke, 120 meter lang en 18 meter breed. Gelukkig is het wel een nieuwe "glijder." Die rare rechthoekige platte bakken verplaatsen weinig water, hebben ook verbazend weinig boeg- en hekgolf, aanzienlijk minder dan zo'n raceboot of een Bayliner. Je vraagt je altijd af, als er zo'n barrel weer net voor je langs moet scheren, waarom zo'n puisterige eikel niet gewoon een motorfiets koopt. Kan ie nog eens echt hard!!



Weg strakke koers. Even proberen hoe lang je nog kunt liggen, voor die vrachter gaat toeteren. Misschien neemt-ie wel .... het blauwe bord hangt aan stuurboord immers uit. Maar geen misschien, hij blijft hoog stuurboord varen, benut de stroming. Zou je zelf ook doen. Hij steekt niet eens de hand op!

Maar haaks uit je koers dan, giek binnen, fokkeschoot snel naar bakboord. De wind knalt even de genua strak tot de bomen langs de afgravingswal je wind weer stelen.



## Westerly Club Nederland

Twee korte kruisrakken van zo'n vijftig meter, dan lig je weer op een redelijke halfwindse koers, maar nu wel tegenstrooms, dus houdt het bij zes kilometer wel op. Zeker omdat de eerste drie kilometers vaak grote boomgroepen en boerderijen aan de oever staan.

Dit vrij rechte deel van de rivier is redelijk smal, de kribben zijn kort. Maar hier is wel heel veel afzetting tussen de kribben en daarbuiten, waardoor er veel kleine strandjes zijn ontstaan. Ideaal in zonnige weekenden, gezinnen zitten daar de hele dag met parasols, koelboxen, dollende kinderen en honden. Die ze laten apporteren door stokken en ballen zover mogelijk de rivier in te gooien. Het



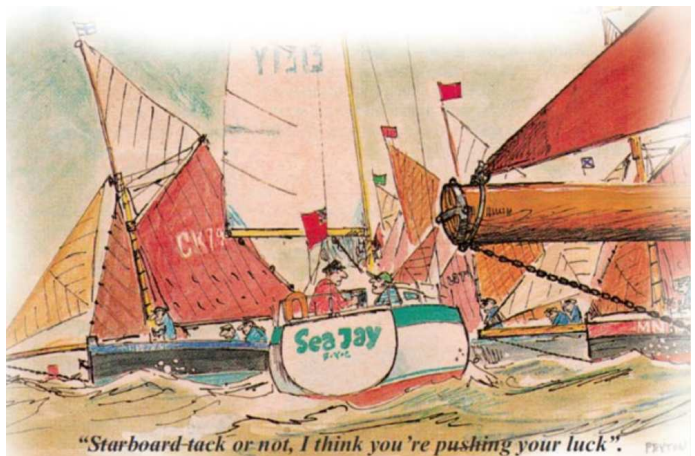
is dus zaak hier behalve je dieptemeter het spelend en zwemmend volk in de gaten te houden. Waar je ook en vooral op moet letten, zeker als het flink warm is: koeien. Je kunt de temperatuur aflezen aan de mate waarmee ze het water in gaan. Soms helemaal en gaan ze een kribbetje rond. Ze zwemmen net als honden, heel stil, alleen de kop boven water. Geloof me, als je op de weg een koe raakt is je auto met

wat geluk aan gort. In het water geeft het een enorme dreun en lig je ineens plat op je plaat in de kuip!

Een ruime kilometer verder het blauw-witte bord van de gierpont, het volgende zeer lastige obstakel.

Welke wal ligt die pont? Zijn de slagbomen al dicht? Dan kun je achterlangs, wel de kabel en de gierbootjes goed in de gaten houden. Toch maar even de motor bijzetten?

VvDam



## **Westerly in nood**

Overgenomen uit het Noordhollands dagblad van 19-10-2015

### **DEN HELDER - Opleidingsschip Zr.Ms. Urania van het KIM heeft een in nood verkerend zeiljacht op de Noordzee gered.**

Door Den Helder eo - 19-10-2015, 13:17 (Update 19-10-2015, 13:17)

---

De "Urania" voer afgelopen weekend van Scheveningen naar IJmuiden toen er een noodoproep binnen kwam van zeiljacht "Brandy". Het jacht had motorproblemen en kon door gebrek aan wind ook niet verder op de zeilen.

„Aangekomen bij het jacht heeft de "Urania" twee monteurs over gezet die vrij snel de motor konden repareren", meldt commandant Harry Dekkers. Voor de zekerheid heeft de "Urania" het jacht begeleid tot de haven van IJmuiden. Voor de opstappers van 'Jong Defensie' aan boord van de "Urania" was het een leerzame ervaring, vindt Dekkers. De "Urania" is het enige zeilschip van de oorlogsvloot. Het kanon aan boord is enkel voor saluutschoten.



### Oog in oog met een oog. Splitsende feiten

Het was zo'n zaterdag in februari, waarvan Aafje en ik in november al wisten dat we iets nuttigs –en vooral leuk- wilden doen.

Nu kom ik nog ongeveer uit de tijd van hennep en sisal, en van 3- of 4-strengs geslagen touw, hetzij links, hetzij rechts. En mijn takelgaren stinkt gewoon nog echt naar teer!

Om mij heen kijkend zie ik wel de nodige veranderingen. Geen teer meer, (verhoudingsgewijs) weinig geslagen spul, maar wel veel, veel-kleurig, heel soepel en beresterke gevlochten lijnen met of zonder mantel en/of kern, voor allerlei doeleinden, en een stuk dunner.

Maar ik blijf die kikker zien, waar dat oog omheen moet. Oké, de paalsteek ken ik ook nog, maar er zijn mooiere alternatieven. Daarom koop ik geen gevlochten lijnen, want ik zou niet weten hoe ik daar een fraai weglappend oog in zou moeten splitsen.

Visser Watersport in Bruinisse begreep mijn verbijstering, en organiseerde een workshop splitsen. Ze organiseerden er dit jaar 3, en er komen toch steeds zo'n 30 man/vrouw op af. Ik sta dus niet alleen met mijn linkse handen als het om vlechten gaat.

De essentie van splitsen zit 'm in de keus van het touwwerk. Waar ga je het voor gebruiken, welke karakteristieken en kwaliteiten wil je terugzien in de lijn. Vandaar dat we tijdens de workshop eerst worden bijgespijkerd over de verschillende materialen als polypropyleen, polyester, polyamide en het alles overtreffende dyneema. Zaken als rek, trekkracht, drijft 't of zinkt 't, slijtvastheid en is het UV-bestendig komen in vogelvlucht voorbij. Ware mijn portemonnaie onbegrensd diep (en gevuld), dan weet ik nu wat ik hebben wil. Zo niet, dan blijft het toch kiezen.



De eenvoudige oogplits in 3-strengs touw is simpel. Met een goede eerste rijging is de rest kinderspel. En of je nu een oogplits maakt, of een eindsplits (ook wel "Spaanse takeling"), of je verlengt een eind met een ander ander eind (gebroken tros bijv.), het is allemaal dezelfde techniek. Met een beetje nadenken en fantasie fabriceer je op dezelfde manier een stopknoop, een kees of een vuist.

Interessanter, maar ook ingewikkelder om te splitsen, is de 4x2 strengs touwwerk, ook wel multiplait genoemd. Een prettig touw, tegenwoordig erg vaak te zien als landvast.

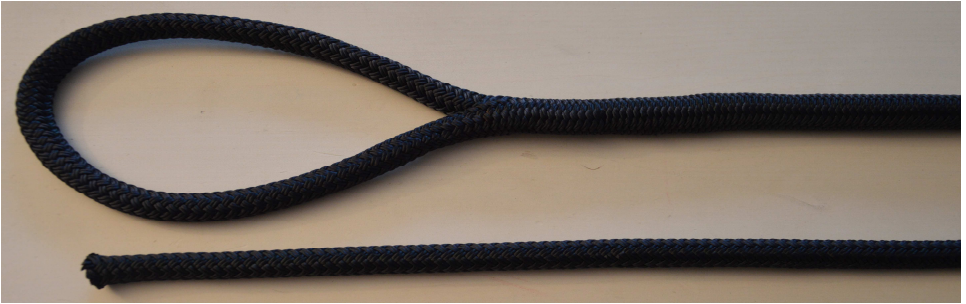


Vele kunststoffen kun je (aan elkaar) smelten. Toch blijven er momenten dat een eenvoudige takeling dé oplossing is. Ik heb bijv. geen 220V-soldeerbout bij de hand als ik vaar. Maar een rafelig uiteind van een landvast verandert je tros binnen korte tijd in een driedelige kluwen pluizige ellende, waar je niet op gemeerd wil liggen. Zo'n takeling leg je in enkele minuten. En tegenwoordig niet meer met geteerd, maar met gewaxed garen.



Dan komt er toch het moment dat je je moet verdiepen in touwwerk dat uit 2 delen bestaat: een kern en een mantel. De kern kan gevlochten zijn, maar ook geslagen. En de mantel is gevlochten, naar keus 8 tot en met 32 voudig.

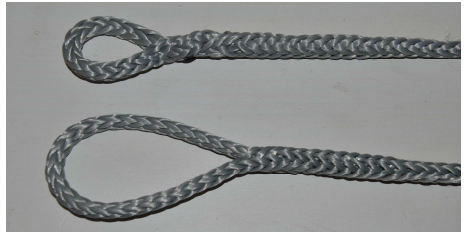
Wij kregen een 3-strengs gevlochten kern, en een 16-voudige mantel. Na 3 kwartier stoeien, waarbij je eigenlijk 4 handen nodig had, was het loze eind veranderd in een oog, dat –na wat meer oefening- ontzettend fraai oogde. Dat onze instructeur het –desgevraagd- in 3 minuten deed, vervult mij met hoop dat ik het ook ooit sneller kan.



Mijn weerstand tegen de “moderne” touwwerken is afgenomen. Als mijn landvasten vervangen moeten worden, neem ik de gevlochten versies met mantel mee in de overwegingen.

Uiteindelijk maakten we ook kennis met Dyneema. Het productieproces is geheim, maar dat het spul sterker is dan staal draad, dat staat vast. En wij kregen een stukje, dat alleen maar een mantel leek, zonder kern. Leuk om met dat materiaal te stoeien. Een oog splits maken met een oog, dat variabel bleef in grootte. Maar zodra er spanning kwam op de draad, zat het oog muurvast. Mechanisch niet onlogisch, maar wel bijzonder.

Voor de zekerheid leerden we ook de locksplits, een niet-schuifbare oog splits. Want zekerheid voor alles.



We hebben ons de luxe gegund van de aanschaf van een set “splicing tools” in 4 verschillende maten. Want hoewel we nog geen splitsbaar gevlochten touwwerk aan boord hebben, zal het er waarschijnlijk wel een keer van komen. En dan

hebben we in ieder geval het gereedschap voor die vreselijk mooi ogende oog splits.

Maar ook als bezigheid in de winter, bezig met je hobby, iets leren of verbeteren, het was zeer de moeite waard. Wij mogen u een workshop als deze van harte aanraden

Tjerk Tjeerde

Aafje

“Members Only”

### **“Man overboord? ... Crash Stop!**

Onderstaand de column van Harry Dekkers uit de Telegraaf Vaarkrant van 17 september 2015.

Harry Dekkers is behalve commandant van de Zr. Ms. Urania ook watersporter. speciaal voor de Vaarkrant schrijft Dekkers regelmatig een column. Vandaag schrijft hij over een noodsituatie.

Man over Boord ... een situatie die niemand hoopt mee te maken, maar waarop we voorbereid moeten zijn. Hier enkele tips van Harry Dekkers, watersporter en commandant van de Zr. Ms. Urania, het zeilende opleidingsschip van de Marine. Dekkers heeft zijn eigen specifieke methode ontwikkeld, de ‘crash stop’. Leer ervan.

„Omdat ‘Man Overboord’ ook gaat over vrouwen en kinderen spreek ik maar over ‘Mens over Boord’ (MoB). Dit keer wil ik u graag enkele tips geven om een MoB-situatie te vermijden en om zo’n situatie tot een goed einde te brengen. Om het enigszins overzichtelijk te houden beperk ik mij tot situaties tijdens het (zee)zeilen.

Ten eerste: Voorkomen is beter dan genezen en dit gezegde is zeker van toepassing op MoB-situaties tijdens het (zee)zeilen. Een paar tips:

- Draag een reddingsvest. In golven van een meter en water van 16 graden (gemiddelde situatie op de Noordzee) heeft u al uw energie nodig en is drijfvermogen een absolute must.

- Gebruik een lifeline waarmee u aan het schip vast zit en monteer ook een ‘loopband’ aan dek. De lifeline dient niet langer te zijn dan de afstand van uw navel tot het dek en de loopband dient gemaakt te zijn van kunststof band en niet van een staal(kabel). Dit laatste omdat u over zo’n staalkabel kan uitglijden.

- Verplaats u over dek via de ‘hoge kant’. Als u dan toch valt dan valt u tegen de opbouw of op dek en zal uw korte (!) lifeline u aan boord houden.

- Gebruik uw lifeline altijd indien u alleen aan dek bent, want uw bemanning hoort u niet over boord vallen als zij binnen zijn.

- Draag na zonsondergang een helder en automatisch ontbrandend flitslicht en – indien het budget het toelaat – een personal location beacon (PLB).

Ten tweede: Zorg dat u weet wat te doen indien zich een MoB-situatie voordoet. Wederom een paar tips waarbij ik mijn ezelsbruggetje gebruik van de vijf i’s. Een lijstje zelfstandige naamwoorden, waarin steeds de letter i voorkomt. Hier komen ze:

- Praai: Alarmeer de gehele bemanning want u zal alle hulp kunnen gebruiken.

- Boei: Werp de drenkeling een boei, drijflichaam, joon, of beter een automatisch opblaasbare joon toe. Deze kosten zo’n EUR 200 maar zijn de investering meer dan waard.





- Wijs: Het is van groot belang dat u de MoB niet uit het oog verliest. Een hoofd is immers maar 20 cm hoog terwijl golven van een meter hoog op zee geen uitzondering zijn.
- Fix: Noteer de GPS-positie; bij voorkeur door gebruikmaking van de MoB-knop op uw GPS of kaartplotter. De GPS zal u 'terugleiden' naar de MoB en eventuele reddingsdiensten kunnen hun middelen effectiever inzetten bij een nauwkeurige positie.
- Draai: Start uw manoeuvre.

Sinds een jaar heb ik mijn eigen procedure nog aangepast en zal ik direct nadat de MoB-situatie zich heeft voorgedaan een 'crash stop' maken door op te loeven, het schip door de wind te draaien en vervolgens te gaan 'bijliggen' met het voorzeil 'fok bak'. Het voordeel hiervan is dat u grote kans heeft zeer nabij de MoB te blijven (dus ook met zicht op de MoB) en tijd creëert om de 5 i-acties uit te voeren. Met sommige zeilen, zoals spinnakers en gebruik van spi-bomen is een crash stop overigens niet altijd mogelijk.

Ik ben een groot aanhanger van de Wet van Murphy, die ik zelf vertaal naar "Alles dat fout kan gaan, gaat een keer fout en wel op het meest onverwachte en meest ongeschikte moment". Een MoB-situatie zal zich voordoen na zonsondergang, met een stevig zeetje, slecht zicht, weinig manoeuvreerruimte en als (u en) uw bemanningsleden moe en/of zeeziek zijn.

Ik wil niet pretenderen dat mijn aanpak de enige of de beste is. Wat ik u wel wil meegeven, is dat het voor iedere (zee)zeil-schipper van groot (levens)belang is dat hij/zij het onderwerp serieus neemt en pro-actief met het onderwerp "bezig" is. Ik wens u een probleemloos en veilig herfstseizoen."

## **De juiste manoeuvreersnelheid**

Onderstaand de column van Harry Dekkers uit de Telegraaf Vaarkrant van 17 september 2015.

Harry Dekkers is behalve commandant van de Zr. Ms. Urania ook fanatiek watersporter. Voor de lezers van de Vaarkrant geeft hij advies over de juiste manoeuvreersnelheid.

„Niet zelden zie ik motor en zeiljachten die met teveel of te weinig snelheid een manoeuvre uitvoeren. Daarnaast wordt vaak teveel motorvermogen gebruikt, teveel op de boegschroef vertrouwd en wordt het roer niet effectief gebruikt. Uit ervaring en zeker ook uit schande heb ik inmiddels geleerd dat manoeuvreren niet alleen uitdagend en soms frusterend kan zijn maar zeker ook een zeer voldaan gevoel kan geven. Hierdoor is het 'close quarter' manoeuvreren inmiddels één van de leukere in plaats van de minder leuke onderdelen van het varen is geworden.

Theorie versus praktijk

## **Westerly Club Nederland**

Manoeuvreren wordt steeds makkelijker en leuker naarmate u er meer ervaring in krijgt. En toegegeven: iedere situatie is anders dus er is nooit sprake van sleur ... gelukkig maar. Echter, er zijn enkele basis regels (theorieën) die het leven een stuk aangenamer maken. Eén van die theorieën wil ik hier graag met u delen. Het gaat om het reguleren van de snelheid van uw schip tijdens bijvoorbeeld het invaren van een box en het invaren en afmeren in een sluis. Het is hierbij belangrijk dat u de snelheid zo aanpast dat u enerzijds snel genoeg vaart om niet te worden 'weggezet' door de wind en anderzijds zo langzaam vaart dat u makkelijk kan stoppen en eventuele schade kan voorkomen.

### **De uitvoering**

Varen zo snel als noodzakelijk en zo langzaam als mogelijk ... dat is alles! Het klinkt kinderlijk eenvoudig en dat is het ook. Zowel bij het invaren en vervolgens afmeren in een sluis en het invaren en afmeren van een box kan deze 'regel' u veel profijt opleveren. Laten we eens meer in detail kijken naar het invaren van en afmeren in een sluis. Overigens doe ik dat bij voorbaat aan de kant waar de wind op staat (de 'lage' wal) en niet aan de kant waar de wind vanaf waait (de 'hoge' wal).

### **Roerdruk**

Reden hiervoor is dat ik – als ik de meerlijn niet om een bolder kan krijgen ik er dan in ieder geval niet steeds verder vanaf waai en vervolgens naar de andere kant van de sluis verwaai. Dus: U vaart de sluis binnen, de wind komt in van stuurboord dus u bent voornemens om over bakboord af te meren. Dan is het van belang om de sluis zo snel in te varen dat de boeg zich door de wind niet vroegtijdig in de linker sluiswand 'boort'. Dit kunt u voorkomen om de snelheid zo te reguleren dat u nog net voldoende roerdruk heeft om de invloed van de wind te corrigeren (u stuurt dus naar stuurboord).

### **Controle**

Dan kan al snel neiging ontstaan om te snel de sluis in te varen want immers des te sneller u vaart des te kleiner is de invloed van de wind. Hier is het echter van belang om de snelheid toch zo laag mogelijk te houden. Reden is dat u hierdoor het schip makkelijker kan stoppen en – niet onbelangrijk – dat als u toch de controle over het schip zou verliezen, de schade beperkt blijft. Samengevat: U vaart zo snel als noodzakelijk (om bestuurbaar te blijven) maar ook zo langzaam als mogelijk (om afstoppen te vereenvoudigen en eventuele schade te beperken).

### **Oefenen, schade, schande en plezier!**

Geloot u mij: het blijft een theorie maar werkt wel. En natuurlijk zijn er meer theorieën maar met deze ene komt u al een stuk verder. Het adagio 'door schade en schande wijzer' klopt nog steeds maar ik hoop dat de schade achterwege kan blijven en u door bewust oefenen steeds meer lol gaat krijgen in het manoeuvreren. Voor mij geldt nog steeds: het kloeien met bootjes is één van de mooiste aspecten van de watersport. En sleur zal het nooit worden want u weet net als ik dat op het water geen twee manoeuvres gelijk zijn. Veel plezier!"

## **Te koop aangeboden**

### **Westerly Griffon** (kimkieler)

Bouwjaar 1987. In uitstekende staat van onderhoud.

Genua (2009), grootzeil en huiken (2014).

Sprayhood en kuptent (2014).

Binnenwanden opnieuw bekleed (2014).

Startccu (2014), service-accu (2015), alle lampen vervangen door LED's.

Toilet (2015), complete toiletgroep onderhouden; drinkwaterleidingen vervangen (2015).

Extra lange helmstok.

Spinaker tegen meerprijs.

Verder volledige inventaris. Marifoon, gps/plotter.

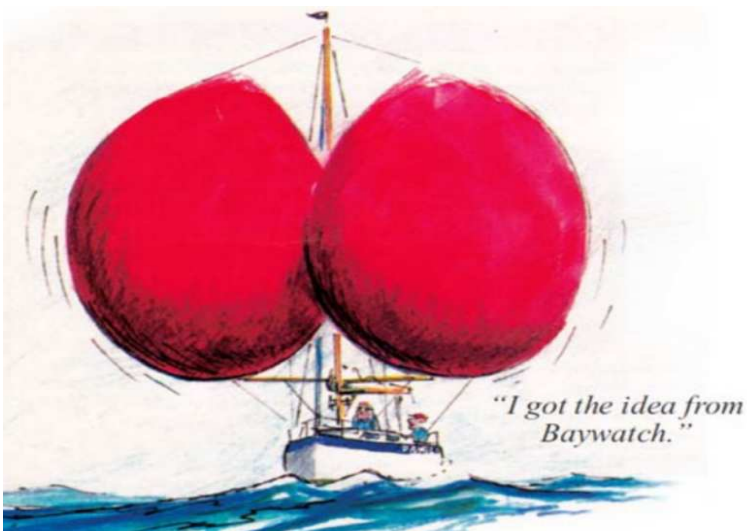
Zeewaardig. Twinkel is een gezellig en handzaam jachtje dat ook alleen te varen is.

Ligplaats: Lelystad. Op afspraak te bezichtigen.

Vraagprijs € 17.000,=

Contact: B. Spaans

0031 639467467 of 0031 320844385



## **Westerly Club Nederland**

### **Westerly Club Nederland Colofon**

#### **Bestuur**

Auke Bos	voorzitter	06-21822995
Annelies van Leeuwen	secretaris	06-36054328
Corry Scholman	penningmeester	030-6300610
Petra Smit		06-47042830
Cees Tanis		0113-211148

#### **Adres secretariaat:**

Annelies van Leeuwen 06-36054328  
Scheprad 1 as211151@xs4all.nl  
6852 BT Huissen

#### **Evenementencommissie:**

Willem Doelman	0181-314058	Theo Scholman	030-6300610
Wini Goedegebure	0113-211148	Ben Prins	030 2202575
Hendrik Wingelaar	06-24216030	Sander Kaat	06-22274293
			0

#### **Technische commissie:**

vacature vacature

#### **Websites:**

Westerly Club Nederland (en bibliotheek)

[www.westerlyclub.nl](http://www.westerlyclub.nl)

Westerly Owners Association

[www.westerly-owners.co.uk](http://www.westerly-owners.co.uk)

#### **Redactiecommissie:** Gerard Versluis

Eindredactie: Tjerk Tjeerde 06-46051889  
redactie-adres: Togostraat 46 015-2614075  
2622 EW Delft [tjeerde@hetnet.nl](mailto: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: NL66 ABNA 0493 9393 77 t.n.v. Westerly Club Nederland, Ermelo

**Clubvaantjes:** De prijs van de WCN-clubvaantjes is € 10,-. Verkrijgbaar via het secretariaat.

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.