Jaargang 8 najaar 2008

MarieTeam

Uitgave van de Nederlandse Marieholm Vereniging

In deze uitgave o.a.

Themanummer Nieuwe zeilen
Reis naar de Oostzee
NMK Edam: zeilen bij harde wind
Geen Engeland maar Wad
Dossier zwemtrap
Windvaan
AIS

Nederlandse Marieholm Vereniging

Inhoud

Van de Voorzitter 2

Boot en Vereniging 3

Geen vereniging zonder bestuursleden 3
Aankondiging: ALV NMV 2009 3
Introductie: Mariegold 4
Bestuursmededelingen NMV 4
Overzicht nieuwe leden 2008 5
In dierbare herinnering 5
Even Voorstellen 6
De koop van de Appolonia 7

Boot en Verhaal 9

Met Johanna naar de Oostzee 9
Oversteek Engeland wordt Groot rondje Noord Holland 12
Met een 'samengestelde' ladder de mast in? 13
Vastgelopen in het Molengat 14

Boot en Techniek 16

Nieuwe fok voor de IF 16
De nieuwe zeilen van Jacques Kalisvaart 18
Nieuwe zeilen op de Mission IF Possible 18
Nieuwe genua op de Skidbladnir 19
Er is niets mis met Dacron 20
Nieuwe zeilen op de Zephyrus 21
Een zelfbouwvaan voor de Skan 22
Meer windvaan ervaringen 23
Doe-het-zelf lagertrekker voor een koopje 25
Dossier Zwemtrap 26
AIS: Zien en gezien worden 28
AIS: Via marifoon en laptop 29
Radar: Zien en gezien worden II 30
Het klossen van de zalingen 31
Vervolg werkzaamheden IF13 32
Voorkom mastbreuk 32

Evenementen 35

Kalender 2009 35
Marieholm's in Edam (NMK) 36
Westeinderwedstrijden 38
Virtueel zeilen 40

De laatste rubriek 40

Omslagontwerp: Maarten Slooves

Van de Voorzitter

Beste Marieholmers,

Het zal de laatste keer zijn dat jullie zo worden aangesproken want, zoals een jaar geleden door mij is aangekondigd, stop ik als bestuurslid en voorzitter van de NMV. Maar hierover straks meer. Hoe was het zeilseizoen?

Het voorjaar begon prima. Maar net als vorig jaar was de zomer vaak nat, de wind variabel en de temperatuur niet aangenaam warm (te koud).
De tocht naar Engeland werd ook dit jaar weer verstoord door mist en slechte voorspellingen. Maar het rondje Noord Holland buitenom over de Wadden was zeker de moeite waard.
Tijdens het Edam evenement hebben we ook alle weertypen gehad (incl. de vertrouwde regen). Maar er was wind en niet zo weinig ook. De vrijdag was een lekker windje (een beetje nat) en de zaterdag was het weer overdag prima (behalve 's avonds weer regen maar daar hadden we geen last van). De zondag werd er wegens teveel wind niet gevaren. Maar we moesten naar huis dus met een rif en de HA-fok naar huis gevaren. De boot hield zich prima en lag lekker op haar roer (zie foto pag.19).
En op zo'n dag dat een normaal mens niet naar buiten zou gaan, lag bij Het Paard een grote politieboot voor anker. Even verder gekeken en ja hoor, daar lag ook De Groene Draak met de hele familie buiten op dek. Dus de juiste koers (met gepaste afstand) tussen de twee boten doorgevaren en als goed stuurman even de hand opgestoken (nee, geen foto's gemaakt). Kreeg die zondag opeens een koninklijk tintje.
En de andere evenementen? Misschien iets minder koninklijk maar bij een lekker windje was het Westeinder evenement een succes en soms een beetje nat (zeker de terugweg).
De Nakaag was droog maar weer windstil waarbij op de zondag met moeite één wedstrijdje uitgeperst kon worden. Kortom, wat mij betreft geen geweldig zeiljaar. Hopelijk wordt het in 2009 iets warmer en iets meer stabiele wind.

En hoe zit het nu met het voorzitterschap. Bij aanvang had ik twee jaar toegezegd als bestuurslid en voor de taak als voorzitter. Vanwege de continuïteit van het bestuur heb ik er nog een jaar aan vastgeplakt.
Maar na een termijn van 3 jaar (voorzitter en webmaster) is aan iemand anders in de vereniging om het stokje over te nemen. Waarom? Omdat ik geloof dat bestuursfuncties moeten rouleren en een bestuur regelmatig nieuw bloed moet krijgen voor frisse ideeën. Er is niets mis met de sfeer in het bestuur, zeker niet (altijd erg gezellig) maar als je wacht tot iemand zich aanbied kun je wachten tot …
Dus heb ik deze beslissing in 2008 aangekondigd zodat alle leden een jaar de tijd hebben om erover na te denken. Tijdens de ALV 2009 treed ik af.
Ik blijf nog wel voor een jaar de website van de NMV onderhouden. En als iemand zich geroepen voelt om zich met de website te bemoeien (mag ook iemand zijn met redactionele inslag) neem vooral contact op.

Ik overweeg de functie van Rayonhoofd Hollandse Plassen op mij te nemen. Waarom?
Ik heb gemerkt dat het als bestuur erg moeilijk is om evenementen in het land te plannen als je vanuit de regio's geen input krijgt. En dan bedoel ik niet alleen wedstrijden.
Voor een lokaal bekende is het niet veel werk om bij evenementen aan te haken. Je bent vaak erg welkom en de contacten komen vanzelf. Misschien volgen meer mensen mijn voorbeeld want het maakt het allemaal een stuk makkelijker en leuker.

Rest mij jullie goede feestdagen te wensen met goede voornemens voor het nieuwe jaar.
Nieuw jaar met nieuwe kansen.

Marc Fluttert
Voorzitter NMV

Geen vereniging zonder bestuursleden

Dringend gezocht: nieuwe bestuursleden!

De voorzitter treedt af. Het dagelijks bestuur (voorzitter, secretaris en penningmeester) zou hiermee gereduceerd worden tot twee en is hiermee incompleet. Om alle dagelijkse bestuurstaken op de schouders van twee personen te laten rusten, is niet acceptabel. Het is aan de leden van de vereniging om hierin verandering te brengen, een collectieve verantwoordelijkheid. Daarnaast is er al langer geen apart bestuurslid evenementen.

De sfeer binnen het bestuur is informeel en goed en dat willen we graag zo houden. Het is immers vrije tijd die mensen investeren en het moet wel leuk blijven.
Er zijn dus twee vacatures:

- Voorzitter / bestuurslid PR
- bestuurslid evenementen

Heb je tijd om vier à vijf keer per jaar een avondje de bestuurlijke zaken te bespreken? Heb je iets met het laten draaien van een vereniging en contacten onderhouden. Of vind je het leuk om evenementen te organiseren (of te laten organiseren waarbij de Marieholms kunnen aanhaken bij evenementen)? Laat het in beide gevallen weten.

www.marieholmvereniging.nl

Password voor het exclusieve ledendeel van de NMV website:
Gebruikersnaam: NMVlid, password: 4members
(Let op: hoofd- en kleine letters exact overnemen)

Password voor het exclusieve ledendeel van de Zweedse IF website: www.IFboat.com
kies: medlem; password: vantSkruv
(check de NMV website voor evt. wijzigingen)

Ook als je geen affiniteit hebt met besturen maar wel met websites, ICT-techniek of redactiewerk, ben je van harte welkom. De commissie (boot)techniek en commissie website hebben ook nog behoefte aan actieve leden.
Voor vrijblijvende informatie kun je altijd contact opnemen met Marc Fluttert (voorzitter/webmaster), Ludo Knegtel (secretaris) of één van de andere bestuursleden (zie website). Hoe je de taak inricht en hoeveel tijd je eraan besteedt, beslis je zelf in overleg met de overige bestuursleden. Het blijft tenslotte vrijwilligerswerk.

Schroom niet en meld je aan.
Geen vereniging zonder bestuur!

Aankondiging: ALV NMV 2009

De algemene ledenvergadering van de Nederlandse Marieholmvereniging zal dit jaar worden gehouden op zaterdag 7 maart 2009.

Maar dit keer niet in Oud Loosdrecht.
Het wordt eens tijd voor een andere locatie maar wel met Nautisch uitzicht.
De keuze is dit keer gevallen op de accommodatie van WV de Braassemermeer in Roelofsarendsveen (afslag A4).

Adres: www.braassemermeer.nl
Noorderhem 2, 2371EC Roelofarendsveen

De vergadering zal plaatsvinden in de middag met als afsluiting drankje en een gezamenlijke maaltijd.
Reserveer de datum alvast in je agenda.
Nadere mededelingen volgen via de digitale nieuwsbrief.

Bestuursmededelingen NMV

Het bestuur bestaat in 2008 uit 4 bestuursleden. Ferdinand Postma heeft het bestuur versterkt als technische man. Een welkome aanvulling. Eigenlijk zou een 5e bestuurslid zeer wenselijk zijn.

Dit jaar heeft het bestuur vier keer vergaderd. Eén vergadering is gehouden samen met de redactie van de Marie*Team*. Er zijn plannen gemaakt over het verschijnen van de Marie*Team* en de digitale nieuwsbrief. Besloten is om de Marie*Team* 1x per jaar te laten verschijnen en de digitale nieuwsbrief regelmatig te laten uitkomen.

Tijdens het Edam evenement wint voor de eerste keer een M26. Het is Hans Verdel met zijn bemanning (Len en Arend Verdel) in de Asjemenou.

Op de zaterdagavond tijdens het diner wordt oud secretaris Paul Brandt in het zonnetje gezet.
Tijdens de ALV in maart was het afscheidscadeau nog niet beschikbaar en dit is een goede gelegenheid om het cadeau alsnog te overhandigen. De voorzitter vermeldt dat het niet alleen gaat om een oud bestuurslid maar ook om één van de oprichters van de NMV.
Daarom wordt aan Paul een half model van een IF overhandigd, in de groene kleur van zijn eigen IF.

Na Edam heeft het bestuur het een periode met drie personen moeten doen wegens ziekte van één van de bestuursleden. Gelukkig is het tijdelijk uitgevallen bestuurslid weer aan de beterende hand. Dit maakt nog eens extra duidelijk dat een bestuur van vier bestuursleden eigenlijk te weinig is en de vereniging kwetsbaar maakt. Geen vereniging zonder bestuur.

De voorzitter treedt af tijdens de ALV 2009 en er staan twee vacatures open voor bestuursleden; voorzitter en bestuurslid evenementen.

Introductie: Mariegold

In het begin van 2008 heb ik een Marieholm 26 gekocht die gebouwd is in 1975. De naam van de eerste eigenaar staat nog op een plaatje in de kuip. De naam van het schip wordt Mariegold. Het is een gele romp en de Marie afkomst laat zich raden.

Ik heb tot nu toe 20 jaar gevaren met een LM 27 dus ik ben eigenlijk over gestapt van een Deense “Comfort Container” naar een Zweedse “Slanke Zeekruiser”

Na een periode van zeezeilen is voor mij de tijd gekomen om op de nederlandse binnenwateren te gaan varen waarbij ik vooral de Zeeuwse wateren betrek, mijn vorige ligplaats was in Wemeldinge aan de Oosterschelde, een fantastisch zeilgebied overigens.

De eerste kennismaking met de Nederlandse Marieholm Vereniging gaat uitstekend, ik heb mail wisseling met Ferdinand Postma die voor mijn een onuitputtelijke bron van informatie blijkt te zijn. De maststrijkinrichting heb ik ook gevonden via Ferdinand en ik ben benieuwd hoe dat gaat aflopen deze zomer. Het schip heb ik van binnen schoongemaakt met een middel tegen algen dat door HG op de markt wordt gebracht. Ik ben daar erg tevreden over het verwijderd oude vieze plekken door wat van het middel er op te spuiten, een aanrader

Mijn nieuwe ligplaats is Heusden in Noord Brabant en dat is niet bepaald dichtbij de plassen waar de evenementen plaats vinden, bovendien ben ik niet een echte wedstrijdzeiler maar ik lees met plezier de verslagen in het clubblad Marie*Team*.

Ik volg met belangstelling de berichten op de website en ik hoop actief lid te worden van de NMV.

M26 Mariegold
Mees Dekker

Overzicht nieuwe leden 2008

Thuishaven	Boottype	Bootnaam	Thuishaven
Andre Winkler	AC20	Breeze	Volendam
Anne Schouten	M26	Swaentje	KWV Loosdrecht
Diny Wassink	M26	Hotze	Huizen
Floris Oly	IF-E	Mare	Zaandijk
Frank van Rijssen	M26	Argo Navis	Uitdam
Gijs Boelaars	M26	Apollonia	Oudega
Hendrik Jan van den Berg	-	-	-
Jan Ketting	M26	Marie	Brouwershaven
Jerry Mud	IF-E	De gammele bij	Middelharnis
Jos Hiemstra	IF	Nagonsin	Oosterzee
Kees Balkema	-	-	-
Leen Broekhuizen	IF	Viktoria	Brouwershaven
M. Dorgelo	M26	t Kofsc'hip	Muiden
Mees Dekker	IF	Mariegold	Heusden
Peter Vos	M26		Loenen a/d Vecht
Piet & Simone de Fouw - Brandt	M26	Stormezand	Sneek
Reinier Donker	M26	Tilsammans	Sneek
Rene Bader	IF	Jarran	Andijk
Rien Mulder	M33	Vajra	
Rob Peters	IF	Idefix	Colijnsplaat
Ronald van der Horst	M26	Stratus	Goingarijp
Ted van Loon	AC20	Moby Dick	Dokkumernieuwezijlen

In dierbare herinnering

Afgelopen jaar zijn twee leden van onze vereniging overleden; Wim Harder en Thijs Zoethout.

Wim Harder (li) was eigenaar van de M26 Arwen (zeilnr. 358) met thuishaven Meerzicht te Wannerperveen, bij het Zwarte Water in Overijssel. Wim was een gepassioneerd zeiler en een trouwe bezoeker van het Marieholm evenement in Edam. Hij was een van de eerste leden van de Nederlandse Marieholmvereniging (sinds maart 2001). Wim Harder is overleden op 18 juni 2008.

Thijs Zoethout was het allereerste lid van onze Marieholmvereniging. Hier een persoonlijke herinnering van Ferdinand Postma:

Herfst 1999 ontmoette ik Thijs voor het eerst. Ik wilde me bekwamen in solo zeilen en was op zoek naar tips. Zijn naam viel in een gesprek daarover bij de Vereniging van Toerzeilers. Op mijn briefje kreeg ik pas maanden later antwoord. Hij was net terug van een reis naar Groenland en ik was welkom in zijn huisje aan de Zoutsloot in Harlingen. Thijs vertelde me van zijn fascinatie voor eenzame tochten en beschreef hoe gelukkig hij zich had gevoeld te midden van ijs en stilte. We bezichtigden zijn Solvejg die hij geheel naar zijn wensen had afgetimmerd en ingericht, inclusief een verstelbare zitplek, voor zitcomfort onder helling. als zijn boot zichzelf een weg zocht over de golven van de Noordelijke Noordzee. Hij was vol lof over zijn IF en had geen enkel probleem met het gebrek aan stahoogte ondanks zijn 1,95 mtr. Wat hem wel dwars zat, was het gebrek aan een afgescheiden nat en droog gedeelte. Binnen raakte bij een wat langere reis alles doortrokken van zout en vocht. Hij droomde over een verlengde IF die hij naar zijn wensen zou kunnen indelen.

Een paar jaar later ontmoette ik hem bij het Lemmerevenement dat hij met vele zeeverhalen opluisterde. Drie jaar geleden belandde ik solo in Harlingen en zocht hem opnieuw op. Zijn droom begon vorm te krijgen. Wèl een IF, maar toch een aparte natte en een droge zone aan boord.Waartoe hij een oude IF had aangeschaft, in tweeën had gezaagd en verlengd tot een tweemaster van een trotse 10,30 mtr. Hij liet me er foto's van zien. Het schip lag in een loods en raakte in de aftimmerfase. Hij zocht daar hulp voor, op dat moment. Vertelde, bijna luchtig, van de ernstige hartproblemen waar hij al jaren mee kampte maar was vol goede moed.
Op 5 september 2008 overleed Thijs Zoethout plotseling. Aan het werk in zijn verlengde IF werd een hartinfarct hem nu toch fataal. Wat de week daarop de proefvaart was, werd ook zijn laatste reis. De Noordzee ontfermde zich over de zouturn met zijn as.

Even Voorstellen

Graag stel ik mezelf voor als nieuw lid van de vereniging. Nou ja, ik ben wat laat want inmiddels ben ik ruim een jaar lid dus de ergste nieuwigheid is er vanaf.
Ik ben Ruud Clarenburg, 43 en woon in Delft.
Ik heb twee heel lieve jongens, Gijs (10 jaar) en Wouter (8 jaar).

Ik zeil al vanaf mijn zesde in allerlei boten, Schakel, Europe klasse, Valk, Laser, 470 etc.Rond mijn 14de heb ik het zeilen tijdelijk verruild voor het surfen.
Mijn ouders kochten in 1977 een Flying Fifteen, een Engelse boot ontworpen in 1946 met vaste kiel, 6 meter lang en een echte wedstrijd boot. Eén van de eerste planerende kielboten. In Engeland zijn er heel veel verkocht maar in Nederland uiteindelijk maar een stuk of negen boten. Samen met mijn broer heel veel wedstrijden gezeild. Ik heb de boot nog steeds ze zeilt heerlijk en met harde wind heel spectaculair. Maar ik wilde eigenlijk al heel lang een mooi handzaam bootje waar je ook eens een weekeindje op kan slapen. De zoektocht begon een jaar of tien geleden, bijna een boot gekocht maar we werden zwanger van Gijs dus toch even de aanschaf van een boot op de lange baan mede omdat mijn toenmalige partner geen zeilervaring had. Anderhalf jaar later kwam Wouter dus de aanschaf van een boot was verder weg dan ooit. Inmiddels hebben de jongens allebei twee zwemdiploma`s en is de partner vertrokken. Dus niets stond een koop meer in de weg.
Ik heb wel twintig boten bekeken. Eerst naar een H-boot gekeken en twee keer bijna één gekocht. Ondertussen als opstapper veel gezeild naar Engeland, op het IJsselmeer, naar Belgie, North sea regatta, Grevelingen cup. Ik was zo aangestoken door al dat opstappen dat de boot er echt moest komen.
Ik was altijd al gecharmeerd van de Marieholm en dan met name de IF met inboardmotor. Na een heel plezierig onderhoud met de vorige eigenaar heb ik najaar 2007 mijn Marieholm gekocht in Harderwijk. Een IFE uit 1976 luisterend naar de naam Norrsken (nooit omdopen, dat brengt ongeluk). Het was natuurlijk een leuke eerste tocht om de boot van Harderwijk naar de Braassem te varen. Ik heb de staande mast route genomen via Haarlem.

De boot is door de vorige eigenaar al heel mooi gemaakt. De romp is origineel en heeft geen beschadigingen, ze glimt je tegemoet. De motor is helemaal gereviseerd en als je de klep open doet lijkt alles wel nieuw. Het scheepje heeft nieuwe zeilen, een prima spinaker en een halfwinder. Zelf ben ik vorige winter de kajuitvloer vernieuwd, nieuwe gordijnen, bekleding gewassen, startaccu geplaatst, helmstok gelakt, nieuw besteklade gemaakt. Ook deze winter staan er weer een paar klussen op het programma. En ja, ook ik ga mijn zwemtrap aanpassen. Natuurlijk op geheel eigen wijze. Variant nummer 5 gaat dat waarschijnlijk worden.

Inmiddels ben ik natuurlijk bij de kampioenschappen in Edam gaan kijken. Was erg leuk om daar met mede Marieholm zeilers te praten en te kijken hoe iedereen zijn bootje heeft uitgerust. Ook ben ik als opstapper, dankzij de bemanningsbank, opgestapt tijdens de wedstrijden op de Westeinder, was een prima evenement! Daar heb ik van Paul Brand voorbeeld wieltjes kunnen lenen om mijn originele overloop te reviseren. Paul bedankt, de overloop doet het weer zeer veel beter, de wieltjes komen nog retour.

Volgend jaar ga ik proberen zelf ook eens mee te doen met een wedstrijdje of anders in ieder geval weer een keer op te stappen.

Ik hoop dat de winter snel afgelopen is. De aarde kan mij niet snel genoeg opwarmen. Iedereen een succesvol en vooral gezond 2009

Ruud Clarenburg
IF Norrsken

De koop van de Appolonia

Dit jaar hebben we een Marieholm 26 gekocht.
We wisten het al langer, als we een kajuitboot zouden willen dan was het toch wel een Marieholm.
Als we zo door Friesland voeren en we zagen weer eens een Marieholm, keken we steeds met bewondering naar de fraaie lijnen.Toen in we in de winter 2007/2008 besloten onze Randmeer te verkopen, wisten we dus wat we moesten doen. Lijstjes opstellen het internet op, marktplaats, botenbank en ander sites bekeken, prijzen , bouwjaar, onderhoud, zeilen, inrichting en overige accessoires. Alles begon inzichtelijk te worden.
In eerste instantie ging de aandacht uit naar een IF. We hebben er heel wat bezocht en een enkele proefvaart gemaakt. In Zeeland stonden we ineens op een 26. Dat was net iets meer. Eigenlijk het belangrijkste punt, mijn vrouw kon er in staan! Dus werden de IF en 26 met elkaar vergeleken. Ach een 26 heeft vaak een wat hogere prijs, daar viel wel overheen te komen en ja, we vonden een inboard motor wel prettiger. Ook de ruimere kuip beviel ons wel.Kortom het moest een 26 worden.
Het net begon zich te sluiten, steeds meer boten vielen af. Uiteindelijk hadden we in ons hoofd een keuze gemaakt. Er lag een prachtige 26 in Zeeland, we spraken af om op een zondag te komen kijken. Nog geen belofte, maar in ons achterhoofd wisten we het wel. We hadden inmiddels zowat alle boten in Nederland bekeken. Nee, we waren vlak voor “Het Moment”.

Donderdag voor onze reis naar Zeeland verscheen er ineens een nieuwe 26 op de Botenbank. Ai.. dat zag er goed uit, een prachtige teak betimmering, ook van binnen keurig zo te zien. Maar die prijs, weer wat hoger dan ons geplande budget. Die avond nog belde ik met de eigenaar. “Niet om te kopen maar, vertel eens wat over de teak kuipbetimmering”. Ruim anderhalf uur later zaten we nog te keuvelen. “Nou succes met de verkoop, we zien elkaar nog wel eens”.
Die vrijdag kregen we het schip niet uit ons hoofd, de budgettaire hobbel werd snel kleiner, toen we ons realiseerde wat het zou kosten om “ons” schip in Zeeland naar hetzelfde niveau te tillen. Zaterdag heb ik terug gebeld met de mededeling dat ik de Marieholm toch graag wilde zien.Dat kon wel, maar dan moesten we om 10 uur aanwezig zijn, er kwam een Duitser kijken om 11 uur. Humpf… dat was pech, had ik die donderdag maar een afspraak gemaakt. “Goed geen probleem, om 10 uur zijn we er.”

Die zondag was het een prachtige zonnige dag, echt een dag om een boot te verkopen. 09.45 u kwamen we aan, een uiterst vriendelijk ontvangen voor aan de steiger. We lopen naar het schip. Toen die naam: Appolonia, onze dochter Pleuni is naar haar tante (Appolonia) vernoemd, het geboorte jaar van onze dochter 1983, was ook het bouwjaar van

deze 26! Het kon geen toeval zijn. Het schip zag er werkelijk PERFECT uit. Nieuwe zeilen, een rolreef Genua met beschermhoes, genaker met “slurf”. Binnen een feest voor het oog; marifoon, dieptemeter, log, zelfstuur automaat, radio/CD, koelkast, chemisch toilet. En natuurlijk die schitterende kuip. We waren verliefd!

“Laat nog even horen als de kijker is geweest”, we namen afscheid.Toen we wegreden zijn we zelfs nog even terug gegaan om te kijken of de bezoeker wel kwam. Pech ze waren er al. Dat ging dus niet lukken. Die man trok natuurlijk direct zijn portemonnee. We moesten ons maar “tevreden” stellen met hetgeen een week geleden nog onze keus was.
We gingen we even lunchen. 13.30 uur, telefoon ! “ja de kijkers waren geweest maar hadden nog niet besloten, ze wilde nog een ander schip bekijken en zouden wellicht woensdag beslissen”. “Als het aan mij ligt wordt er woensdag niet besloten maar vandaag” was mijn reactie. Om 16.30 uur hebben we de Appolonia gekocht.

Nu een seizoen later, geen moment spijt gehad. De boot gedraagt zich geweldig, goed te doen in Friesland, maar vooral op het IJselmeer, Wadden en Noordzee is onze 26 in haar element.

Wellicht laten we nog wat van ons horen

Gijs en Ingrid Boelaars
Marieholm 26 / 501

Wijziging adresgegevens

Regelmatig worden de redactie, secretaris en penningmeester geconfronteerd met verouderde adresgegevens. Mensen verhuizen of veranderen van emailadres zonder de nieuwe gegevens naar onze secretaris te sturen. Alleen met de juiste gegevens kunnen wij u ons clubblad Marie*Team* toesturen en u informeren over actuele zaken.

Een verzoek om op het ledendeel van de Marieholm website (gebruikersnaam + wachtwoord op pagina 3) de adresgegevens en het emailadres te controleren. Indien deze niet meer kloppen de juiste gegevens sturen naar

secretaris.nmv@marieholmverenging.nl

Namens het bestuur NMV: bedankt voor de medewerking!

Nieuwe leden

Ben jij ook pas lid van de NMV, maar nog niet officieel voorgesteld in Marie*Team*? Stuur dan je stukje en foto’s naar

redactie.nmv@marieholmverenging.nl

Ook als je al langer lid bent en wat over je boot wilt schrijven, is je bijdrage natuurlijk welkom!

Met Johanna naar de Oostzee

Op 5 mei 2007 vertrok ik vanuit mijn woonplaats Huizen (NH) met mijn Marieholm 26 én met mijn twee katten. Ik had vijf maanden vrij en ik was van plan om vier en een halve maand weg te blijven. Mijn reisdoel was de Oostzee en hoe ver, dat zou ik onderweg wel zien.

Ik voer over het wad via Vlieland en Terschelling naar Lauwersoog. De Noordzee was te ruw. De Duitse bocht wilde ik niet alleen doen. Vanaf Lauwersoog is mijn vriend Leo is meegevaren. We zeilden met zijn tweeën in een keer naar Cuxhaven aan de monding van de Elbe. We deden er 25 uur over. Het begon met een rustig windje uit het westen/noordwesten, later werd het zuidwest oplopend tot 5 Bft. Het woei die hele nacht lekker door. Ik moest zelf even 'de vissen voeren' maar mijn zoutwatermatroos Leo gaf geen krimp. Ik had het eerste stuk al alleen gevaren maar vanaf het moment dat Leo in Cuxhaven van boord ging, voelde ik me ook echt alleen. Ik zou Leo pas over zeven weken weer zien.

De Elbe op, naar Brunsbuttel en daar de sluis door het Kielerkanaal in. De laatste keer dat ik er doorheen ging was zo ruim 20 jaar geleden en toen voer ik niet alleen. Het was weer indrukwekkend, gelukkig was het zonder grote zeeschepen in de sluis relaxed. Het Kielerkanaal is gewoon lang, motor op de autopilot en lezen en dromen over de Oostzee. Bij het uitvaren van de sluis in Holtenau deed mijn motor helemaal niets. Schrik, maar gelukkig had ik dit eerder meegemaakt. Het was ook in dit geval dat de zekering los zat. Binnen een minuut was ik de sluis uit. In Holtenau kwam ik een kameraad tegen, ook een zeiler natuurlijk. Lekker bij gekletst en de volgende dag de oversteek naar Bagekop (Langeland, Denemarken) gemaakt.

Het begon met een lekker windje maar na een uurtje of twee viel de wind geheel weg. Tegen de middag het dobberen opgegeven en op de motor verder gegaan. Van Bagekop boven Lolland en Falster langs, om vervolgens af te zakken om naar Klintholm te gaan. De reis ging voorspoedig. Het was niet echt zonnig zomers weer, maar wel lekker en een lekker windje: niet te weinig en ook niet te veel. De katten waren prima.

Op 25 mei vertrok ik 's ochtends vroeg voor de oversteek van Klintholm naar Ystad in Zweden. Het is zo'n 80 mijl varen en dus een erg lange dag. Het begon goed, met een 'lopend' windje uit de goede richting. Echter na zo'n 35 mijl viel de wind weg en het werd heel mistig. Tussen Klintholm en Ystad kruis je een aantal vaarwegen en die schepen varen erg hard. De wind was echt 0 geworden, ik zette motor, autohelm en marifoon aan. Ik heb zo'n twee uur schichtig om me heen zitten kijken en zo nu en dan grote schimmen van schepen uit de mist zien opduiken. Maar erg dichtbij kwamen ze niet.

In Ystad lag ik vijf dagen verwaaid. Het nadeel van de harde wind is dat je niet verder kunt maar het bood wel de gelegenheid om samen met een aantal lotgenoten op de vouwfiets de stad goed te bekijken. Het ene stel was al vijf jaar onderweg, het andere stel voor het eerst op de Oostzee. En ik met mijn twee katten. Ik repareerde ik mijn marifoon; het bleek dat in de antennedraad onder aan de mast een breuk zat. Solderen deed wonderen. Ik kon weer weerberichten ontvangen! Mijn Zweeds is niet echt goed maar het ontcijferen van de weerberichten lukte aardig. Alleen noemen ze alle kustplaatsen op, met de bijbehorende windvoorspelling, en de oostkust van Zweden is uitgestrekt.

Op 30 mei waren de voorspellingen goed… Het ging voor de wind richting Simrishamn. Het waaide te hard voor de spi. De fok uitgeboomd en gaan, het was geweldig. Maar er kwam een moment dat ik van koers moest veranderen en gijpen moest… Dat ging goed maar de spiboom zat nog op de mast….

Beste lezer, doe niet wat ik deed, ga niet in zo'n geval op een voorde windse koers liggen en zet ook het roer niet vast want…. De boom had ik er zo los. Ik liep terug naar achteren…. het volgende dat ik me herinner was dat ik het water lig en me afvroeg of ik droomde. Gelukkig was ik aangelijnd, ik hing naast de boot aan de life-line en werd met een vaart van 5 à 6 knopen door het koude water gesleurd. Ik besefte dat ik snel moest zijn, afkoelen betekende het einde. Naar de zwemtrap, ik dankte de hemel dat ik die had gemonteeerd. Ik kon echter niet ver genoeg naar achteren komen. Ik zat verwikkeld in de fokkeschoot. Weer een stuk naar voren en veel zout water happen. Verlost van schoot en naar achteren. De zwemtrap met mijn benen omklemt, mezelf losgehaakt van de lijn en... ik weet niet hoe ik het heb gedaan maar ik kwam eruit. Ik had het gered!

Ik was misselijk en kon amper mijn adem in bedaren krijgen, toch snel de natte boel van mijn lijf getrokken en droge kleren aangedaan. Terug naar de veilige haven Ystad. Ik had barstende koppijn en alles begon zo'n beetje zeer te doen. Ik dacht dat het een reactie op de stress was en dat het over zou gaan. De dag erna was ik toch erg beroerd. Toch maar naar het ziekenhuis. Daar vertrouwde men het niet omdat ik bewusteloos was geweest, er werd een scan gemaakt. Men vreesde voor inwendige bloedingen door de klapgijp. Nou, gelukkig bleek het alleen een flinke hersenschudding en ik zag bont en blauw.
Twee dagen later al, ben ik met bibbers in mijn knieën toch weer uitgevaren, richting Hanö. Hanö is een klein eilandje dichtbij Ystad. In het hoogseizoen schijnt het er erg druk te zijn maar nu was er nog stil. De havenmeester is tevens arts en hield me een beetje in de gaten. Ik ben er een paar dagen blijven liggen en rustig bijgekomen, je kunt er heerlijk wandelen en er is zelfs één winkeltje.

Ik had een beetje angst gekregen voor harde wind. Ik besloot op te kruisen richting Karlskrona en als ik het niets vond, kon ik gemakkelijk terug naar Hanö. Het ging goed, rifje erin, rifje eruit, lekker varen en weer vertrouwen herwinnen. Bij Ronneby vond ik het genoeg en ben ik naar binnen gegaan. Ik had weer heerlijk gezeild.

Ik kwam nu meer en meer in het scherengebied en dat is echt geweldig. Je kunt buiten de eilanden varen maar je kan er ook tussendoor en je kan altijd de beschutting van de eilanden kan opzoeken. Op een avond ben ik naar Karlskrona toe gevaren en heb vervolgens twee dagen achtereen geankerd om te wachten op beter weer. Het ankeren is er een genot. In de handboeken staan gegevens over de

plekken, bij welke windrichting je beschut ligt of je met je neus aan de rots kan liggen of niet.

Via Kristianopel ben ik door de Kalmarsund naar Kalmar gegaan. Kalmar is een mooi stadje en het was mooi weer. Ik bestelde een nieuwe spiboom want de oude was bij mijn klapgijp overboord geslagen. Hij is er morgen zei men, maar ja, dat duurde natuurlijk vier dagen. Ik heb genoten, lekker rondgewandeld een beetje gefietst en mensen gesproken. Een aantal had al gehoord van die vrouw die alleen onderweg was en over boord was geslagen. Ik werd een levende reclame voor life-lines.

Hoe meer je naar het noorden gaat hoe mooier het werd, steeds meer eilandjes. Ook de nachten zijn er heel bijzonder. Het werd niet echt donker, af en toe een klein maantje. Helaas was die zomer het weer niet echt stabiel. Als ik zeilde had ik er weinig

last van maar als ik voor anker lag had ik vaak een hekanker nodig om de boot een beetje rustig te houden. De reis ging via Bornholm naar het noorden naar Oskarhamn, Klintemalia en Valdemasvik. Om in Valdemarsvik te komen moet je een heel eind een fjord invaren. Dat is echt de moeite waard en leverde veel mooie plaatjes.

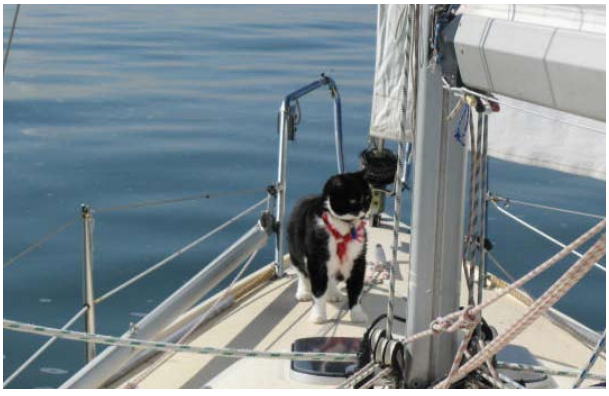
Ik vond het heel bijzonder om Stockholm in te varen. Het is toch een heel eind weg. Het leuke is dat je ook echt in Stockholm kan liggen. In Stockholm kwam Leo weer aan boord, erg gezellig na alle dagen van alleen zijn. We zijn samen door de archipel van Stockholm gevaren van het ene idyllische plekje naar het andere. De week vloog om en Leo vertok weer richting Nederland.

Vanuit Södertälje had ik drie dagen om in Mem te komen want op 18 juli zou Marian, een goede vriendin arriveren voor de tocht door het Gotakanaal en over de meren naar Göteborg. Ik was er op tijd maar het was wel ruig, windkracht 7 met uitschieters naar 8! Gelukkig had ik de beschutting van de scheren. In Mem is weinig maar er was wel een aardige kroegbaas die bereid was om ´s nachts naar het vliegveld te rijden om Marian op te halen. We maakten een erg mooie tocht over het Gotakanaal met veel sluizen en afwisselend een dagje zeilen op de meren. Het Vänern meer is 6 keer zo groot als het IJsselmeer en dat hebben we geweten, golven van drie meter recht tegen. Het was erg leuk om deze tocht met mijn geweldige vriendin te doen. We hebben gelachen in de sluizen, met name om het stressen van anderen. Wij Nederlanders zijn gewend aan sluizen, Finnen, Noren, Denen en Zweden duidelijk niet. Het is de moeite waard om op het Vänern meer langere tijd door te brengen, het is er erg mooi.
Op 1 augustus heb ik Marian in Göteborg op de bus gezet. Ik was weer alleen met mijn katten. Göteburg is een grote stad met veel industrie. Ik vond Stockolm leuker. Het was wennen om weer solo te zijn. De volgende dag een stuk naar het zuiden afgezakt om vervolgens de oversteek door het Kattegat te doen. Het Zweedse weerbericht voorspelde 12 m/s. Het ging harder en harder waaien, op motor en zeil voer ik richting Laeso, richting vaste land van

Denemarken. In het Kattegat veel met dubbelrif gezeild. Veel golven maar ook veel zon. Met mijn katten door het Kattegat en met zijn drieën weer richting Nederland. Het leek gek want ik had nog heel veel tijd maar… ik was toch op de terugweg. Een terugweg die begon met motorpech en een kapotte lenspomp. De hele tocht heb je niks en zo heb je twee dingen. Gelukkig kon ik ze zelf repareren maar de diesel onder in de kiel was een stinkklus.

Op mijn verjaardag lag ik verwaaid in Dyvig, midden in het niets. Het enige restaurant dat er was, was dicht. Toch was het een bijzondere verjaardag. Midden in de natuur, harde wind, gelukkig wel draadloos Internet en een heerlijke gerookte aal. Ik had het goed. Zag ook twee keer tuimelaars. Tuimelaars zijn kleine dolfijnen en ze zwommen met me mee. Ja, dan ben je rijk!

Als je alleen zeilt of reist, heb je veel aanspraak. Ook nog eens extra omdat ik als vrouw alleen zeilde. Ook de katten waren een attractie. Heel veel mensen ontmoet en eindeloos veel koffie gedronken. Ik ben overigens al die maanden geen enkele vrouw tegengekomen die alleen zeilde. Wel een keer een vrouw alleen op een motorboot. Ik



reisde steeds in mijn uppie, alleen op het eind voer ik op met anderen. Na het Kielerkanaal ging de mast plat bij Otterndorf, het weer was slecht en met een stel op een motorboot voer ik binnendoor via de Duitse kanalen naar Joure. Daar ging de mast weer omhoog. De omgeving werd langzaamaan bekend en zag familie en collega's terug. Bij Stavoren ging ik het IJsselmeer op, het leek of ik al bijna weer thuis was. De horizon was zo vertrouwd.

Op maandag 19 september 2007 zeilde ik in een keer door naar huis. Je draait de thuishaven in of je nooit bent weggeweest en toch is alles anders. Weer terug in mijn eigen huisje. Nou, zeg maar gerust huis. Alles leek groot om me heen na 4,5 maand op mijn 'kabouterbootje'. Ik kon me weer uitrekken als ik mijn bed uitstapte, stootte met niet meer tegen de kasten en de vloer was één groot oppervlak. De katten liepen weer vrij buiten. Ik had verwacht dat ze als gekken zouden gaan rennen maar ze liepen een beetje om me heen te draaien en wilden veel knuffels. Ook zij moesten weer wennen aan het landleven. Samen legden we 2780 mijl af.

Het was goed op de TIS GOED.

Johanna Peeters

Oversteek Engeland wordt Groot rondje Noord Holland

Zaterdag 7 juni 2008.
Ik zou dit keer daadwerkelijk gaan meevaren met de WØRK van Henk Veerdig naar Engeland. Dus op naar Enkhuizen om in te schepen. Het werd prachtig weer en aangekomen in Enkhuizen scheen de zon en was de wind zuid. Geen handige windrichting dus na koffie op de motor naar Amsterdam. De wind nam af tot 0,5 bft. Voor ons gunstig dus. Opeens begint de motor te pruttelen. Diesel op en dan mag je ook meteen het brandstoffilter vervangen. Gelukkig lag er een reserve exemplaar klaar. Even sleutelen en we bleven een half uur op de plek zonder anker. Inderdaad geen wind.
Na Pampus begon de wind te draaien naar west. Hoe is het mogelijk!! Gelukkig schijnt de zon. Deze dag maar als een motorboot gedragen en geen zeil laten wapperen.
In IJmuiden aangekomen liggen daar Romke en Rita met de Alacrity (M26) en Chris en Ali met de Tangaroa (M33). We besluiten zondag uit te varen op koers 270 graden om 9:00 uur.

Zondag: klaar voor vertrek en de wind staat west. Na een groepsfoto in de stralende zon doen we een poging om uit te varen maar varen bij de havenmonding meteen de mist in. We zijn elkaar meteen kwijt. Wel blijven de toeters van de grote zeeschepen luid hoorbaar. We gaan terug naar de haven en wachten af met koffie.
De tijd verstrijkt en het is geen optie meer om nog te vertrekken naar Engeland i.v.m. aankomst. De wind is nog steeds pal west. Er komen Engelsen binnen die de laatste 30 mijl in de mist hebben gevaren. Ze zijn behoorlijk op. Chris en Ali gaan op de motor naar Enkhuizen.
Het zicht klaart op en we (Henk, ondergetekende, Romke & Rita) maken een plan de campagne: we besluiten 's middags om 16:00 te vertrekken naar

Den Helder. Na Egmond draait de wind naar het Noorden. Het is aan de wind net bezeild. We koken al zeilend en 's avonds zeilen langs de kust is mooi. 23:00 uur komen we aan in Den Helder. Nog een biertje en een snack en slapen.

Maandag. De wind is nog steeds ongunstig en de vooruitzichten bij eventuele terugtocht zijn niet fijn (ongunstig). We besluiten de wadden op te gaan richting Terschelling. Het is lekker rustig en een lekker windje. 's Middags valt de wind weg en we gaan verder op de motor om niet achteruit te varen in de stroom. Na enige tijd komt er weer wind en als we op Slenk varen valt deze weer weg. Om half zeven arriveren we in de haven. Opeens getoeter en lawaai. Nederland heeft gescoord. SMS: Chris en Ali zijn in Texel.

Dinsdag: we besluiten de vakantie in te korten. De dochter van Henk krijgt haar examenuitslag op donderdag. Gezien de situatie wil hij dan gewoon thuis zijn.We varen naar Kornwerderzand. Het is prachtig zeilweer. We moeten wachten bij het wantij tot het water hoog genoeg staat. We gieren achter onze ankers in de stroom. De Alacrity begint te krabben op het anker en bijna wordt het een botsing. Het gaat net goed. Het leermoment: iets meer afstand bewaren.
We zetten onze tocht door naar Hindelopen. Een gezellig stadje en we koken gezamenlijk een rijstmaaltijd.

Woensdag: We vertrekken op lagerwal richting Enkhuizen. Het is bezeild en we spuiten lekker over het water (6-7 kn). We hebben de gang er goed in maar het IJsselmeer blijft een rare klotsbak vergeleken met zee.
De reis gaat voorspoedig en om 13:00 uur komen we aan in Enkhuizen. De Alacrity gaat door naar Amsterdam. Vervolgens komen zij na IJmuiden en een tussenstop in Scheveningen weer behouden in hun thuishaven Rhoon aan de Oude Maas.
De tocht was korter dan verwacht maar tocht lekker gezeild en uitgewaaid. Volgend jaar nog een poging maar dan niet in juni.

Ps. De dochter van Henk is geslaagd.

Rita en Romke Woudstra
M26 nr 17 Alacrity

Met een 'samengestelde' ladder de mast in?

Begin juli, tijdens een weekje zeilen op het IJsselmeer, bleven we twee nachten over in de jachthaven 'De Houtrib' van de Watersport vereniging Lelystad. Een mooie haven om te overnachten, de passanten liggen voor het clubhuis/restaurant. Om er te komen, gewoon doorvaren tot voor dit gebouw, daar is de 'Passanten' kom gesitueerd. Meestal is er voldoende plaats en als je niet meer aan de steigers kunt afmeren is het toegestaan in de "laag" te gaan liggen. Wel even afspreken met de buurman. De jachthaven ligt vlak bij de Batavia werf en je kunt daar de Oost-Indiëvaarder 'Batavia' bekijken, die echt indrukwekkend is en het in aanbouw zijnde vlaggenschip van Michiel de Ruyter, de 'Zeven Provinciën.

Het is geen saaie haven. Ook al zit of lig je wat de doezelen in het zonnetje, de kans is aanwezig dat een 40-voeter in volle (motor)vaart de kom binnen komt spurten, deze snelheid aanhoudt, behendig om een meerpaal draait, in volle vaart op de steiger af en dan vol achteruitslaande het schip langs de steiger stillegt. Keurig geparkeerd achter een afgemeerde passant. Mijn zeilmaat van de week, die toch al 45 jaar zeilt en vooral motorboot vaart stond, net als ik, met open mond te kijken. Meneer kwam met zijn Arcona even bagage halen en wat water tanken voor vertrek.

De volgende ochtend vond er iets plaats, waarnaar ik, toen in de gaten kreeg wat er zich ging afspelen,

eigenlijk niet wilde kijken. Dat is m'n leeftijd waarschijnlijk, je wilt geen stunts met een hoog afbreukrisico zien. Mijn zeilmakker overtuigde mij mijn camera te pakken en toch te blijven kijken.

Twee oudere (jonger dan ik ben) mannen waren in de weer met een paar ladders. Eén van de ladders was uitschuifbaar, en de tweede werd er met een touw aan vastgebonden. Hierna werd gepoogd de ladder omhoog te duwen en tegen de mast aan te zetten. Deze mast was weliswaar korter dan die van de FFulmarus, maar mat toch zeker 10 – 11 meter. De poging om de ladder los omhoog te krijgen en tegen de mast te plaatsen mislukte (vanwege de smalle steiger). De juiste oplossing werd toch snel gevonden, met de fokkeval werd de mast omhoog gehesen en tegen de bovenkant van de mast getrokken en de onderkant op het dek van het jacht. En nu komt het.
Niet één van de mannen ging omhoog om zijn leven te wagen voor iets wat ons nog niet duidelijk was, maar er verscheen een vrouw op het toneel. Tot onze grote verbazing klom de vrouw zo snel als een aapje omhoog tot op de top van de ladder alsof ze dit dagelijks deed! Nu bleek de reden van het bezoek daarboven: het euvel boven in de mast was zo'n kleine buisvormige radarreflector (die volgens tests zo ongeveer niets reflecteert) die, om welke reden dan ook, verwijderd moest worden. En dit lukte. Waarna de dame in een zelfde tempo naar beneden zoefde. Pfffffff.

Igle Berghuis, FFulmarus

Vastgelopen in het Molengat

Henk de Jong –luchtfotograaf én oud IF zeiler- fotografeerde in mei 2007 deze IF in moeilijkheden in het Molengat (op de Noorderhaaks (Razende Bol)) bij Texel. Via de Marieholmvereniging werd de onfortuinlijke zeiler opgespoord. Hier is zijn verhaal.

Ik ben die dag van Vlieland vertrokken om buitenom naar Den Helder te zeilen. Ik was al een week op pad en zeilde rond de eilanden. Ik had al eerder dagtochten met mijn boot gezeild, dit was de eerste vakantie. Er stond een stevige 4 Bf wind, zo'n wind waarbij je de kaart liever niet steeds in de kuip hebt. Was lekker aan het genieten totdat de boot vastliep; te veel afgedreven door de ebstroom.

Ik heb eigenlijk direct de kustwacht opgeroepen, het was duidelijk dat ik niet zelfstandig van die plaat af zou komen. De boot lag veel te schuin. De foto's zijn ongeveer in de eerste minuten genomen, de rolfok had ik al ingenomen, het grootzeil stond nog op. Neerhalen had geen prioriteit en was lastig vanwege de winddruk. Zwemvest aangetrokken, kajuitingang afgesloten en op de KNRM gewacht die na een half uur, driekwartier arriveerde. Het ziet er op de foto's spectaculair uit maar ik heb me geen moment in gevaar gevoeld. In eerste instantie nog geprobeerd een lijn over te krijgen naar een medewatersporter met een speedboot, toen de KNRM in zicht kwam deze actie echter gestaakt. De KNRM had moeite om de lijn over te brengen, met hun boot konden ze niet dichtbij komen. Wadend bleek de stroom te sterk om de sleeplijn mee te trekken, met een mob boot (man over boord-boot, snelle rubberboot) werd tenslotte de lijn overgebracht. De lijn vastgemaakt aan de mastvoet en via de bolder over de boeg naar voren geleid, daarna was het snel gefikst. Ik werd naar Den Helder gesleept en aan de kade werd nazorg verleend.
Anders dan de ANWB vraagt de KNRM pas na afloop of je (vrijwillig) lid wilt worden. Ze hebben me fantastisch geholpen en eigenlijk moet elke zeiler gewoon deze organisatie steunen.

Ik heb m'n vakantie voortgezet en ben nog op en neer naar IJmuiden geweest vanuit Den Helder. 's Winters op de kant bleek dat de Armare 0,0 schade van het incident heeft opgelopen. Fijne boot die IF. Afgelopen zomer voer ik met de Armare naar Helgoland.

Arjan Pouw, IF Armare H152

foto's Henk de Jong luchtfotografie

Naschrift van de redactie:
Arjan Pouw krijgt afdrukken van de foto's en bij deze bedanken we verenigingslid David Bazen die de boot van zijn steigergenoot herkende.

De Amare was bij de volgende vloed ook waarschijnlijk zelfstandig weer vlot gekomen. Vergeet niet bij onverhoeds droogvallen de afsluiters van kuip en evt. gootsteen te sluiten (zie ook het artikel over droogvallen, Marieteam najaar 2004).

Nieuwe fok voor de IF

Onderstaand artikel werd voor de NMV door Ferdinand Postma vertaald uit Medvind nr 2-2008

De afgelopen jaren is er verschillende keren gediscussieerd over de fok van onze geliefde IF. Naar aanleiding van het ontwerp van een zelfkerende fok (een geleide fok, zie ook de MarieTeam van voorjaar 2006) werd hier weer over gesproken tijdens de IFRA (IF Racing Association) vergadering in voorjaar 2007. Men stelde vast dat zo'n zelfkerende fok ondanks alles te klein was om in wedstrijden te kunnen concurreren, zelfs onder de LYS handicapregel. Bovendien zou de vereiste schootrail voor de mast het vlot gebruik van de spinnaker belemmeren.
Men werd het er wel over eens om iets te willen doen om het zeilen met een makkelijker te hanteren voorzeil te bevorderen. Dat zeil zou zo groot mogelijk kunnen zijn mits de schoten nog te schoten binnen de verstaging. Het doel was een zeil te ontwerpen met een uitgebouwd achterlijk en een LP maat van ongeveer 102% tot 110 % van de voordriehoeksbasis (de J maat) om zo tot het maximale zeiloppervlak voor een kruisfok te komen.
De specificaties voor een dergelijk zeil hebben nu vorm gekregen. De lengte van het voorlijk is toegenomen, maar tot niet meer dan 8 meter, zodat het ook nog kan worden gehesen op een boot waarvan de mast niet of nauwelijks achterover staat. De achterlijkronding en de breedtemaat zijn er op toegesneden dat het zeil binnen de verstaging kan worden geschoot, zonder de stand van de zalingen en de onderwantputtingen te hoeven aanpassen. De lengte van de zeillatten is verdubbeld vanwege de ronding in het achterlijk.
Het resultaat is een zeil met een toename van het zeiloppervlak met circa 2,5 m2 ten opzichte van de oorspronkelijke kruisfok.

Voor het seizoen 2007 heb ik mijn zeilmaker gevraagd een dergelijk zeil te vervaardigen. Ik maak vaak toertochten met een ongeoefende bemanning die bovendien niet al te gespierd is. Dan is het prettig om in het kruisrak een zeil te hebben dat minder kracht vergt van de fokkemaat . Bovendien komt het zeil bij het strijken niet verder dan het voordek.
Op vakantie nam ik alleen dit voorzeil mee, naast de oude kruisfok als reservezeil.
Het nieuwe zeil deed het geweldig. Het was nog toereikend bij 3-4 m/sec.(2 tot 3 Bf) en voelde niet te groot bij 13 m/sec. (een dikke windkracht 6).
Ik miste mijn genua dus in het geheel niet. Want bij minder dan 3 m/sec. zit er vaak niks anders op dan de motor te starten om het etappedoel te halen.

Vanaf 2008 is het gebruik van dit zeil in wedstrijden toegestaan door het SSF (Zweedse zeilersverbond). Het verbond heeft erin toegestemd dat wij het twee seizoenen gebruiken om te evalueren. Bij gebruik wordt het zeil ingemeten en een aantekening gemaakt op de meetbrief. Zo´n aantekening wordt kosteloos uitgevoerd door de IF-organisatie.
De klasseregels voor de nieuwe fok worden gepubliceerd op de site.
Behalve de toegenomen lengte en breedtematen worden 600 mm lange zeillaten toegelaten. Voor het overige zijn de regels hetzelfde gebleven.
In de tabel hieronder zie je een vergelijking tussen de oorspronkelijke en de nieuwe fok en de genua. Een deel van de waarden zijn geen voorschrift, maar berekend.
Merk op dat de toegestane lengte van de latten van de bestaande fok te kort is om het achterlijk te kunnen uitbouwen. Daarom worden ook de maten weergegeven van een bestaande fok waarvan het achterlijk niet is uitgebouwd. Dat wil zeggen, van een fok zoals die vervaardigd kan worden binnen de bestaande specificaties.

	Bestaande fok	Bestaande fok zonder uitgebouwd achterlijk	Nieuwe fok	Genua
Voorlijklengte	7,80	7,80	8,00	7,80
Achterlijklengte	7,15	7,15	7,65	vrij
Onderlijklengte	2,82	2,82	2,95	3,90
Halve breedte	1,55	1,34	1,60	1,81
Uitbouw bij middelste lat	0,20	0	0,17	0
3/4-breedte	0,80	0,70	0,90	0,90
Uitbouw bij bovenste lat	0,10	0	0,16	0
Max. latzaklengte	0,35	0,35	0,62	latten niet toegelaten
Nominale oppervlakte	11,6	10,2	12,4	14,2
LP	2.62	2.62	2.82	3,63
LP als % van J	1.02	1,02	1,10	1,42

Om de fok goed te kunnen gebruiken moet de aanwezige fokkeschootrail een behoorlijk stuk naar voren. De originele plaats voldoet slechts bij een fok met een hoge halshoek en een flink opgesneden onderlijk. Als je bijvoorbeeld een fok hebt waarvan je een stukje van de lengte van het voorlijk hebt opgeofferd om het schootpunt wat meer omlaag te brengen, zit de aanwezige schootrail al te ver naar achteren.

De Klasseregels voor de nieuwe fok, zoals ze op de Zweedse IF-site staan:

G.7 voorzeil kruisfok - nieuwe fok

Om de fok te mogen gebruiken in wedstrijden moet die zijn ingemeten. Bovendien moet er een aantekening zijn op de meetbrief dat de eigenaar deze fok mag gebruiken. Omdat het gaat om een evaluatie, geldt gebruik in wedstrijden uitsluitend voor leden van het Zweedse IF verbond. Het aanpassen van de meetbrief geschiedt vrij van kosten op verzoek van de eigenaar. De beoordelingsperiode sluit op 31-12-2009. Daarna zal het verbond zijn standpunt bepalen ten aanzien van een (permanente) verandering van de klasse-regels

G.7.1 constructie van het zeil

- De constructie zal bestaan uit zacht doek, single ply doek
- De body van het zeil mag alleen bestaan uit geweven doek van éénzelfde doekgewicht. De garens van het doek moeten van polyester zijn.
- Het zeil mag drie lattenzakken hebben in het achterlijk. De latzakken moeten het zeil in 4 gelijke delen verdelen.
- Het volgende is toegelaten: naden, lijm, tape, lijkentouw, lijkendraad, kousen in de hoeken, Cunninghamhole/-talie, haken of band met drukknopen, elastische band voor latzakken, latzakversterking, eindbeslag voor latzakken, reguleerlijn met voorziening om deze te justeren, vensters, zeilmakersmerk, profielstrepen, royaltybewijs, garantiesticker, zeilbutton, telltales en certifiëringsmerk.

G.7.2 Afmetingen

	minimum	maximum
Voorlijklengte		8000 mm
Achterlijklengte		7650 mm
Onderlijklengte		2950 mm
Onderlijkmediaan		vrij
Breedte op halve hoogte		1600 mm
Breedte op driekwart hoogte.		900 mm
Bovenste breedte bij bovenste lattenzak		900 mm
Breedte tophoek		50 mm
Doekgewicht zeilbody	240 gr/m^2	
Primaire versterkingen		vrij
Secundaire versterkingen		vrij
Zoombreedte		vrij
Naadbreedte		vrij
Aantal vensters		2 st
Venstergrootte per venster		0,65 m^2
Afstand venster tot lijk	150 mm	
Latzaklengte: inwendig		620 mm
Latzakbreedte: inwendig		70 mm

Bovenstaande foto toont een geschikte plaatsing van de rail. Je kunt linksonder nog flauw de oude gaten zien.

Ik heb ook geprobeerd de prestaties te berekenen. Hiervoor heb ik een berekeningsprogramma gebruikt van de Dansk Sejlunion (www.sejlsport.dk/sw16370.asp). Volgens dit programma zal een boot met de nieuwe fok circa 2% beter presteren dan met de traditionele zonder uitgebouwd achterlijk. Zodat het nu feitelijk voor het eerst zo is dat met de nieuwe fok de LYS-getal-compensatie blijkt te kloppen. Dat men constructiematig het achterlijk bij de originele fok niet kan uitbouwen vanwege de korte latten, beïnvloedt de verwachte prestaties met een heel procent.

Een praktisch probleem dat zich voordoet met langere latten is, dat het zeil wat moeilijker te hanteren wordt. Een harder doek draagt het uitgebouwde achterlijk beter en verdient de voorkeur, om zoveel mogelijk uit het zeil te halen en de houdbaarheid te vergroten. Maar een dergelijk zeil moet je oprollen en dan zit je met een rol van 3 meter lengte.
Als je een doek kiest dat gevouwen mag worden kan je de lengte beperken tot die van de zeillatten en wordt het een pakket van nauwelijks een meter lengte. Dat laat zich nog eenvoudig verstouwen.

Marek Janiek
IF SWE 829

NB op Youtube vind je een filmpje van Mareks boot mèt nieuwe fok:
http://nl.youtube.com/watch?v=pL-XGLHE9Es

De nieuwe zeilen van Jacques Kalisvaart

Aanleiding
Mijn oude zeilen waren uit vorm, kon de zeilen niet strak meer trimmen. Achterlijken en onderlijken te ver uitgerekt, of het onderlijk stond te strak waarbij het achterlijk te ver open kwam of omgekeerd het achterlijk te strak en onvoldoende spanning op het onderlijk. In het laatste geval zit je met een te sterk scheppend zeil; een teveel achterwaartse bolling en loefgierigheid. De tell-tails waren niet meer horizontaal te krijgen op een voorgenomen koers.

Oriëntatie
In mijn zeilverleden besteedde ik altijd veel aandacht aan de zeilen en las ik allerlei artikelen hierover in veel watersporttijdschriften, o. m. in Waterkampioen en Zeilen. In de Waterkampioen stond destijds (2003) een test van rolreefgenua's, met twee uitblinkers. Ik had al goede ervaringen met De Vries uit Grouw, maar ook Kees van Vliet uit Middelharnis kwam goed uit de bus en mijn interesse was gewekt. Ik vroeg bij beiden offerte aan. De Vries was erg billijk in zijn prijsopgave, maar Kees van Vliet leverde Hood zeilen. Daarin was ik geïnteresseerd, omdat ze beter vormvast (zouden) zijn. Het klikte tussen Van Vliet en mij en hij was geïnteresseerd om zijn eerste zeilen voor een IF te maken.

Genua en grootzeil
Eerst kocht ik een rolreefgenua. Het is een bi-radiaal gesneden zeil, zeer dicht weefsel van extreem dunne Hood garens en met weinig 'pap'. Ik was daar zo enthousiast over dat ik ook een grootzeil bestelde. Van Vliet haalde het zeilplan van de Marieholm IF uit de lade en vroeg mij een aanvulling op dit zeilplan te geven. Hij wilde precies de locatie van de rails en de verstelmogelijkheden voor de lei-blokken van genua en fok weten. Ik heb toen ook nog, omdat ik tamelijk grote blokken voer die wat hoger op de rails staan, de raakpunten tussen schoten en de blokken op de twee verschillende rails aangegeven.

Losse broek
Het gesprek over de constructie van het zeil en over mijn normale gebruiksomstandigheden maakte al snel duidelijk dat hier een gepassioneerde zeilmaker aan het woord was, die bovendien furore maak (te) in het racecircuit.
Vanuit die ervaring suggereerde Van Vliet om een grootzeil met een losse broek te laten maken (geen leuvers of lijkentouw in de giek). Voordelen hiervan: makkelijk verstelbaar onderlijk èn ..... voor mij als solozeiler makkelijk binnenhalen van de halfwinder tussen giek en onderlijk van grootzeil door, rechtstreeks de kajuit in. Het is een redelijk strak gesneden grootzeil waarmee het goed hoog aan de wind varen is. Het zeil zit met kleine leuvers aan de mast en heeft alleen het eerste (standaard) rif. Wanneer het IJsselmeer zich weer eens van zijn knobbelige kant laat zien, regel ik met het losse onderlijk makkelijk meer bolling in het zeil en dus wat meer stuwkracht om het van de golven te winnen.

En bevalt het..
Het bevalt heel goed en ben zeer tevreden over de vormvastheid en de service. Hood is wel wat duurder dan vele andere zeilen. Maar de winterkorting van 10% en een rekenfoutje in mijn voordeel dat mocht blijven staan op de factuur, maakten deze zeiltjes betaalbaar voor een gepensioneerde ambtenaar.

Jacques Kalisvaart

Nieuwe zeilen op de Mission IF Possible

Waarom nieuwe zeilen?
Nieuwe zeilen aanschaffen betekent eigenlijk dat je in een nieuwe boot gaat varen. Voor mij is dat net iets belangrijker dan een mooie romp of mooi gelakt houtwerk. Belangrijkste overweging is optimaal mee kunnen doen in zeilwedstrijden en meer plezier te halen uit het varen. De set zeilen aanwezig bij de aanschaf van de boot (2002) stamt uit 1986. Grootzeil niet meer vlak te trimmen bij harde wind (waardoor alleen maar helling), Genua bij het achterlijk ver uitgerekt (achterlijktrimmer aan, vervormde het profiel). Ook de spinaker werd dun, is oud en voldeed niet meer aan mijn wensen. De keuze was boot verkopen of investeren. Ik heb voor het laatste gekozen.

Oriëntatie
Via internet veel gezocht en prijzen opgevraagd bij De Vries Sails, Gaastra Sails en North Sails. De

prijs van North Sails was gunstig t.o.v. de andere aanbieders. Bij North Sails koop je one design, alle wedstrijdzeilers varen zo met dezelfde zeilen en afmetingen volgens de klassevoorschiften. Ik kan het iedereen, die wedstrijden wil varen, aanraden dit voorbeeld te volgen.

Prijzen
Nieuwe zeilen kun je het beste bestellen in het najaar. Elke leverancier geeft je tenminste 10% korting en in het voorjaar start je met je 'nieuwe boot'.

De ervaring
De eerste keer varen had ik de neiging de boel te strak te willen stellen (voortkomend uit de ervaring met oude zeilen?). De boot liep toen nog niet. Kort daarna eerst de onderkant schoon gemaakt en in de zelfslijpende antifauling gezet. Daarna zeilen zover als mogelijk bol en open zetten en het ging fantastisch. De boot krijgt meer hoogte en power. De eerste paar keer varen maakt de nieuwe genua oorverdovende herrie bij overstag gaan, maar dat gaat daarna snel weg. Opbergen van zeilen kost wat meer tijd, je moet ze namelijk oprollen. Belangrijke tip, zeil nieuwe zeilen in, begin met een rustige belasting om onnodige rek door harde wind te voorkomen.

Hanz Zwart
Marieholm IF, Mission IF Possible NED 117

Nieuwe genua op de Skidbladnir

We wilden na 5 jaar irritatie en frustratie een nieuwe genua hebben. De oude genua had een vreemde bolling bovenin waardoor we niet hoog aan de wind konden varen. Waarschijnlijk heeft de vorige eigenaar zijn oude uitgezeilde Genua naar de zeilmaker gebracht en daarvan een nieuwe laten maken. Krijg je een nieuw uitgezeild zeil. Deze fout zouden wij niet maken maar wat is een goede Genua voor een Marieholm? Wij wilden niet een experiment zijn van een zeilmaker dus de optie om de goedkoopste zeilmaker zoeken en hem vragen een Genua te maken met alle risico's van dien was voor ons geen optie. Een nieuwe Genua achteraf toch niet goed blijkt te zijn is volgens ons zonde geld.

Een andere optie is voor het 'proven' concept te gaan. Dus een Genua te kopen bij een zeilmaker die hier ervaring in heeft (en waar de buitenlandse wedstrijdklassen van de Marieholm IF ook mee varen). Deze laatste optie is misschien duurder maar je bent verzekerd van een uitontwikkeld zeil met goede snit en met alle technische ontwikkelingen.
Bij ons weten kwamen er twee merken in aanmerking: North Sails en Elvström Sobstad. North Sails was iets duurder (maakte niet veel uit) en de Elvström maakt de zeilen voor de Deense wedstrijdklasse. Ludo Knegtel had ook een nieuwe Genua van Elvström gekocht en was erg tevreden (telt zeker mee).

Skidbladnir op terugweg van NMK Edam

Op de site van Elvström kun je het “IF” logo vinden en de standaard zeilen voor de Deense klasse. Deze hebben wij besteld.

Elvström heeft sinds 2007 de zeilmaker Abos/KPE zeilmakerij in Oud Beijerland als importeur en wij waren de eerste die daar een Genua van Elvström bestelden. We zijn erg tevreden over het deze Genua en zijn tot de conclusie gekomen dat we het eigenlijk al veel eerder hadden moeten doen. http://www.aboszeilmakerij.nl/ (Elvström, products, one design, IF-logo, PDF- file van de standaard zeilen)

Marc Fluttert

Er is niets mis met Dacron

“Vraagje, zou je een artikel voor ons kunnen schrijven naar aanleiding van je presentatie van afgelopen voorjaar op de algemene-leden-jaarvergadering?”- Hoe kan je dat weigeren als de MarieTeam redactie dat aan je vraagt.In mijn dagelijks werk ben ik, voor die mij nog niet kennen, zeilmaker.

Met plezier benoem ik nog even de een aantal zaken die voor u van belang kunnen zijn als u nadenkt over nieuwe zeilen.

De kwaliteit van zeilen wordt niet rechtstreeks gestuurd door het begrip duur of goedkoop, het

belangrijkste is dat een zeil past bij uw gebruik van de boot. Iedere boot is een investering. Of je nu ergens goedkoop kunt liggen of jaarlijks een forse som neertelt voor een ligplaats, uiteindelijk is zeilen een hobby die aan het budget knaagt. Ik noem dit omdat ik denk dat deze investering zich moet terugverdienen aan zeilplezier en daar gaat het mij om. Die dagen dat u intens geniet van uw boot, ongewild toch stiekem de competitie aangaat met die boot voor u en in de clubraces veel voldoening vindt.
Wat een groot verschil uitmaakt is of u uw energie aan boord moet besteden om de boot hanteerbaar te houden met toenemende wind of vlagen of dat u en de boot zich uitgedaagd voelen! Dit heeft alles te maken met de vorm in het zeil.
Een goede zeilmaker houdt rekening met het type boot dat onder de zeilen ligt. Het gewicht van uw boot, uw kielgewicht, waterlengte en breedte van de boot zijn hierbij hulpmiddelen om te bepalen hoeveel druk en stuwing een zeil mag hebben.
Hierbij is de bepaling van het profiel van uw zeil geen exacte wetenschap maar komt tot stand op basis van ervaring, computer ontwerp en input over bootgegevens zoals ik net noemde.
Met name zijn die bootgegevens een beetje de peper en het zout die het computer ontwerp transformeren naar een zeil dat op de specifieke boot is afgestemd.
Natuurlijk, altijd lastig voor u te bepalen welke zeilmaker dat in de vingers heeft. Ga er maar van uit dat we in Nederland over het algemeen uitstekende zeilmakerijen hebben waarbij het overigens het niet echt relevant is of zij als dan niet hun productie in het buitenland hebben.
Het maakt wel een verschil met een zeilmaker die enkel van uw boot de hoofdmaten kent en geen invloed uitoefent op het ontwerp, daar ligt niet de meerwaarde van uw geld!
In mijn inleiding schreef ik al dat goedkoop of duur niet echt het criterium dient te zijn van uw beslissing, ik wil daar wel aan toevoegen dat “goedkoop”zeker geen criterium mag zijn. Hoe verleidelijk misschien een prijs kan zijn, de hoogte van het bedrag moet ergens vandaan komen en bij een goedkoop zeil mag u er van uit gaan dat hier door de zeilmaker niet extra nagedacht wordt over kwaliteit van doek, vorm en gedetailleerde kwaliteit. Dat maakt het zeil alsnog duur omdat het waarschijnlijk snel vervormd en zeker niet de prestaties levert die u had mogen verwachten.
Oh, ja, over geld gesproken; Dacron is en blijft voor uw schepen een uitstekend materiaal om mee te varen. High Grade doeksoorten als carbon en Vectran materialen kunnen natuurlijk ook, ik denk echter dat deze alleen op uw verlanglijstje zullen staan als u fanatiek wedstrijden vaart.

Het nadenken over duurdere doeksoorten loont zich als u uzelf kent als een actief zeiltrimmer en het strategisch spelletje goed speelt in wedstrijden.

Waarom Dacron goed is?
Uw boot heeft bescheiden afmetingen en is toegeeflijk in zijn beweging, dit resulteert in krachten op het materiaal die goed door het Dacron opgevangen kunnen worden zonder al te veel vervorming (Stretch). Nu valt er ook binnen dit doeksoort keuzes te maken, in type doek en paneel opbouw. Door bijvoorbeeld een Polypreg doek (Contender) te gebruiken in combinatie met smal panel lay-out kan de vormvastheid en duurzaamheid beïnvloed worden. Smal panel betekent dat we de baanbreedte van de panelen, waaruit het zeil is opgebouwd, niet te groot laten worden. Omdat er per naad de vorm in het zeil wordt gebracht resulteren de kleinere panelen in meer lengte naad (lees meer gedetailleerdere vormgeving).

We kunnen dan nog een stap verder gaan om de wat meer verticaal belaste zeilen (zoals high aspect) met een Bi –radiale snit uit te voeren. De combinatie van doek, snit en paneel opbouw leiden uiteindelijk naar een goed, snel zeil voor een redelijk budget.

Wat algemene tips ten aanzien van het materiaal.
Spoel uw zeil in het najaar met schoon water, u mag hierbij een heel klein beetje zeep aan toevoegen maar dit moet wel een zeep met lage zuurgraad (pH-waarde) zijn. U mag gerust een zachte borstel of veger gebruiken. Wat ook goed werkt is om het zeil een nachtje, nat, over te laten liggen en dan met bijvoorbeeld een tuinslang af te spuiten.
Na het drogen op een vochtvrije plek opbergen.
Voorzichtig zou ik zijn met het uitbesteden van het wassen van uw zeilen. Henk Bezemer (blad *Zeilen*) heeft hier ooit van gezegd dat dit gelijk staat aan 1x de maal de oceaan over zeilen. Hij zou gelijk kunnen hebben.
Verweerde plekken zijn net zoals spinnen poep lastig uit het materiaal te krijgen. Troost u, als u het geluk van een mooie zoemer heeft doet het UV hier nog goede dienst, de zon bleekt deze vlekken deels uit.

Houd de mast omhoog en mogelijk tot ziens,

Bernard van Vliet
SupersailStore

Nieuwe zeilen op de Zephyrus

Vorig jaar zomer kocht ik mijn IF-E bij Doornbos in Loosdrecht, de boot was hevig verwaarloosd maar daar was de prijs dan ook naar. Ik vind het leuk om te klussen en als het resultaat wordt zoals je voor ogen had kan ik daar veel voldoening uit halen.

Afgelopen winter heeft de boot in een overdekte winterstalling gelegen zodat ik de gehele winter kon besteden aan het geheel kaal schuren van de romp i.v.m. de aanwezigheid van lichte osmose, daarna heb ik de gehele romp van een nieuw verfsysteem voorzien.

Op het moment van schrijven staat de boot weer op de wal en heb ik de oude Volvo MD1B er uit gehaald en ga ik er een nieuwe Volvo D1-13 in bouwen. Als ik nog tijd over heb moet ook het interieur nog worden opgeknapt. Het zijn aanzienlijke investeringen maar ik denk dat het verantwoord is omdat het zo'n heerlijk zeilschip is en de kwaliteit van de boot is het mijns inziens meer dan waard. Als er belangstelling is om mijn verhaal aangaande bovenstaande te publiceren hoor ik dat wel.

Nu dan de zeilen want die waren behoorlijk uitgezeild! Hiermee is de eerste vraag meteen beantwoord, ik had eigenlijk niet veel keus omdat de zeilen er gewoon niet goed meer op stonden. (Ondanks dat zeilde ik menige boot van gelijke lengte voorbij!)
De lezing van Bernard van Vliet tijdens de jaarvergadering kwam voor mij dus op het juiste moment. Ik vond het een zeer interessante lezing en ik vond dat Bernard er met passie en vakkennis zijn verhaal heeft gedaan.

Afgelopen zomer heb ik bij enkele zeilmakers prijsaanvraag gedaan voor een set (toer)zeilen (Grootzeil, Genua en Fok) om mij een beeld te kunnen vormen wat dat zou moeten kosten. Er is wel prijsverschil, al is dat niet heel erg groot. Wat wel lastig is, om te beoordelen wat je nu precies krijgt voor die prijs. Ik had natuurlijk mijn eisen zoals telltales in alle zeilen, een cunningham hole en een rif in het grootzeil, een ruit in de genua en last but not least een goede kwaliteit. Het ontwerp heb ik aan de zeilmaker over gelaten.

Mijn keus is op de Supersailstore gevallen omdat ik vertrouwen had in de manier waarop Bernard zich presenteerde tijdens de lezing en hij ook al ervaring had met het maken van zeilen voor de IF. Wat ook mee heeft gespeeld is het feit dat ik er van uit ging dat het bestuur alleen maar iemand uit nodigt waar men vertrouwen in heeft. Na enkele mailtjes en telefoontjes, de prijsopgave en mijn opdracht vroeg Bernard mij om de zeilen op te meten en foto's te maken van de details zodat hij zich een beeld kon vormen van mijn specifieke uitrusting. Als ik dat niet zag zitten kon hij ook zelf komen meten maar het was natuurlijk eenvoudiger als ik dat zelf kon, mijn boot ligt namelijk in Drimmelen en dat is een aardig eindje bij Wezep vandaan. Vandaag (ongeveer zes weken na opdracht) heb ik de nieuwe zeilen in Wezep opgehaald. Bernard had mij beloofd een mooie set zeilen te bouwen en dat is hem ook gelukt!

Toen ik aan kwam werd ik ontvangen met een kop koffie en lagen de zeilen al klaar voor "inspectie" en ik kreeg de nodige uitleg over de details. Het geheel ziet er zeer degelijk uit en ik stond verbaast over de details en de extra's die ik niet in een set toerzeilen had verwacht. Zo zijn alle zeilen voorzien van trimlijnen in de lijken en zijn de zeilen opgebouwd uit smalle panelen om zo een goede snit te kunnen verwezenlijken. Ik stelde Bernard nog de vraag wat nu het verschil was tussen een set toerzeilen en wedstrijdzeilen gezien het aantal trimmogelijkheden wat in de zeilen is verwerkt. Bernard zei mij dat hij er veel plezier in had om er voor te zorgen dat de schipper van een mooi zeilschip als de IF kon beschikken over een mooie set zeilen en er ook als toerzeiler het maximale plezier uit kon halen. Een set wedstrijdzeilen zou dezelfde mogelijkheden hebben maar van een andere doeksoort zijn gemaakt.

Na deze uitgebreide uitleg en nog een kop koffie ben ik met mijn nieuwe aanwinst naar huis gereden. Thuis de zeilen nog eens uitgepakt en vergeleken met de oude zeilen. Een wereld van verschil!
De moeilijkheid is nu dat ik een hele winter moet wachten voor ik de zeilen kan gaan proberen, maar ik heb hoge verwachtingen en als er belangstelling voor is wil ik in een volgende Marieteam mijn bevindingen met plezier vertellen.

Hans van Kuilenburg
IF-E Zephyrus

Een zelfbouwvaan voor de Skan

Vorig jaar wilde ik proberen hoe het is om alleen op zee te varen met mijn M26 Skan. Eind augustus kwam er stabiel weer en de laatste week van augustus heb ik vrij genomen en het voornemen uitgevoerd om langs de kust naar Oostende te varen.

Eenmaal thuis kan ik alleen maar zeggen dat ik mijn grenzen gevonden heb. De elektrische automaat kan het op zee niet aan. Op deze manier is het niet verantwoord om alleen lange tochten op zee te maken. Er zal toch genavigeerd, gegeten en gedronken moeten worden. En niet te vergeten zo nu en dan een toiletbezoek.
Het oude plan om ooit eens een windvaanstuur-inrichting te maken komt opborrelen. In het verleden heb ik verschillende malen gevaren op schepen met een windvaanstuurinrichting en dat werkte ook bij harde wind.

Eerst op marktplaats gaan zoeken naar een bouvaan. Na een paar weken komt er een beschikbaar die ik ongezien koop. Blijkt de bouvaan een grote bouvaan te zijn en benodigd is een kleine bouvaan. De grote bouvaan wordt dus weer verkocht via marktplaats. Er komt geen kleine bouvaan te koop op marktplaats. Uiteindelijk neem ik contact op met Hanco Poot die het concept van de bouvaan overgenomen heeft van Tjeerd Bouma de bedenker van de bouvaan. En beslis om zelf een bouvaan te gaan bouwen.

Begin oktober ligt er achter in de auto allerlei stukken RVS pijp, kokerprofiel en veel losse onderdelen. Een

Zelfbouwpakket van de bouvaan

Nieuwe spiegel van de Skan

duidelijke handleiding en wat hout. Al dit materiaal zal de boot gaan sturen.De boot staat op de wal en heb ik een constructie bedacht om de bouvaan te kunnen monteren. Van hout is een mal gemaakt om te controleren of het bedachte ook uit te voeren is.

Half februari heb ik tijd om te starten met de bouw van de bouvaan. Het is bijzonder leuk om het ding te maken. Veel zaag, boor en slijpwerk. Een paar kleine dingen las ik thuis met het elektrisch lasapparaat. Al het zichtwerk wordt met Argon Arc gelast door een ervaren lasser. Het kost wat maar het resultaat is er naar. Hij weet precies hoe het zit met het trekken van het materiaal door de hitte en hoe dat gecorrigeerd moet worden. Ik mag vasthouden en aangeven waar wat moet komen. Op een aantal plaatsen is door mij afgeweken van het ontwerp en dat pakt goed uit.

Woensdag 19 maart boor ik de gaten in de spiegel. De bouvaan past. De laatste laswerkzaamheden worden uitgevoerd en het pendulumblad moet nog in de epoxy gezet worden. Inmiddels is de bouvaan volledig in elkaar gezet. Als er een dag geen winterse buien zijn de romp poetsen en dan kan de boot in het water. Dan begint het afstellen en het testen van de bouvaan.

Afgelopen paasdagen hebben mijn lieve vrouw en ik het over de vakantieplannen zij heeft haar caravan weer in Zeeland staan. En ineens realiseer ik mij dat de actieradius van Skan veel groter geworden is. Langs de kust naar Vlieland, via het IJselmeer terug of naar Engeland. België ligt om de hoek. Een rondje om de Zeeuwse eilanden. Het zijn tochten van maximaal een week en heel leuk om alleen te doen.

De windvaan heb ik uitgebreid kunnen testen op de Zeeuwse wateren. In het begin had ik wat kleine technische problemen. De stuurlijnen van gevlochten polyester bleken te veel rek te hebben. Na dat die vervangen waren door spectra was ik alleen maar verbaasd hoe nauwkeurig de boot gestuurd wordt door een windvaan instuurrichting. Alleen al om naar de techniek te kijken en alles te zien bewegen en hoe snel de helmstok van bakboord naar stuurboord gaat. Niet te vergelijken met de elektrische stuurautomaat.

Helaas heb ik de windvaan niet op zee kunnen uitproberen maar dat komt nog wel.
Het is wel wat meer werk om de windvaan in te stellen en “aan” te zetten. De elektrische automaat is praktischer om even snel het roer over te nemen.

Wouter Koelewijn.
M26 Skan

Info: www.hollandwindvane.com

Meer windvaan ervaringen

Gedurende mijn eerste seizoen met de IF was ik in de gelegenheid de IF van (de helaas recent overleden) Thijs Alle Zoethout te bekijken. Net in het trotse bezit van mijn IF, was het natuurlijk meer dan interessant eens te zien hoe de Solvejg aangepast was aan het solozeilen op zee. De Solvejg bleek onder meer uitgerust met een Navik windvaan. Hoewel Thijs voor zijn nieuwe, verlengde IF een bouvaan wilde kiezen, was hij zeer te spreken over de prestaties van de Navik. In het voordeel van de bouvaan sprak in zijn ogen, dat deze eenvoudig te repareren was door iemand, die handig is met rvs, een groot voordeel op de reizen die hij voor ogen had.
Volgens Thijs was het voor iemand die graag solo zeilt een zinvolle, zo niet noodzakelijke, aanschaf en alhoewel hij geen groot fan was van internet (understatement): Hier was het ongetwijfeld wel goed voor. Zoiets moest ongetwijfeld wel tweedehands op internet te vinden zijn. Nu zeil ik met veel plezier solo, maar mijn ambitieniveau ligt wel wat lager.
Een paar jaar later zeilde ik vaker naar de Wadden en bleek ik het IJsselmeer zo’n beetje over te slaan: Liefst zeilde ik vanuit Lelystad in één keer naar de Afsluitdijk: Daar begon de uitdaging, daar werd het

echt interessant. Nog steeds zonder stuurautomaat liep ik wel tegen mijn eigen beperkingen aan. Ik kon prima een uur of zes geconcentreerd sturen, maar daarna werd ik aan het roer wel een beetje eh...
“ineffectief”. De boot dweilde dan al snel alle kanten op.
Met de opmerking van Thijs Alle Zoethout in het achterhoofd ben ik eens op marktplaats gaan neuzen en tot mijn verrassing bleken daar twee Navik windvanen in de aanbieding. Niet lang daarna was ik in het bezit van een ruim tien jaar oude, volledig nieuwe Navik, nog in z’n originele verpakking. De vorige eigenaar had de boot, waarvoor hij ‘m had aangeschaft (een Waarschip 660) reeds lang geleden verkocht zonder ooit tot montage van de windvaan te zijn gekomen.
Tussen het moment van aanschaf en eerste gebruik lag helaas nog enige tijd. Er moest eerst nog wat gepuzzeld en over de goede oplossing getwijfeld worden, voordat de Navik daadwerkelijk werd gemonteerd. Niet alleen dien je de windvaan volgens de leverancier op exact 80 centimeter hoogte tegen de spiegel te monteren (de spiegel van een IF is maar 60 centimeter hoog), bij het ontwerp van de Navik is geen rekening gehouden met een aangehangen roer.
De oplossing van Thijs hield een volledige integratie van hekpreekstoel en windvaan in. Dat ging mij wat te ver. Na lang puzzelen heb ik de windvaan laten voorzien van een nieuwe beugel en het geheel bovenop in plaats van tegen de spiegel gemonteerd. Dat blijkt prima te voldoen.
Om de windvaan ook redelijk probleemloos te kunnen misbruiken als opstapje – vroeg of laat gaat iemand dat toch doen – heb ik het geheel nog van extra steunen voorzien (niet op de foto). Hiermee vormt het geheel enkele sterke driehoeken.
De eerste keer varen op windvaan was super. Windkrachtje weinig en toch feilloos en geluidloos sturen, helemaal vanzelf..., ik kon er tijden naar kijken. Aan luxe raak je echter snel gewend en inmiddels weet de schipper niet beter: Op open water stuurt de windvaan.

Kent de windvaan dan geen beperkingen? Jawel. Als de windvaan geen wind voelt is het over. In de praktijk betekent dit, dat bij licht weer op een voor de winds rak, als de spinaker omhoog gaat, de windvaan uitgeschakeld wordt. Als de windvaan niet voldoende stuurkracht heeft voor de benodigde stuurcorrecties is het ook voorbij met de pret. Dit komt eigenlijk alleen voor bij weinig wind en oude golven. Door de lage snelheid is dan te weinig stuurkracht beschikbaar. Deze kracht wordt opgewekt, doordat de peddel om zijn verticale as draait en vervolgens door het langsstromende water zijwaarts wordt weggedrukt. Daarnaast wordt in nauw vaarwater de gevoeligheid van de windvaan voor variaties in windrichting en kracht (meeloeven in een vlaagje) een nadeel. Het brengt te veel kleine koerswijzigingen met zich mee.

Windvaan aan de spiegel van de Jingga

Tot slot: Deze schipper heeft het moterzeilen onder windvaan nog niet onder de knie gekregen. Wat mij opviel bij gebruik van de windvaan, is de snelheid van corrigeren. Deze is veel hoger dan ik had verwacht. De windvaan kan uiteraard niet anticiperen, dus een vlotte reactie bij achterop lopende golven is heel welkom. Ook de opgewekte kracht bleek groter dan verwacht: Je kunt niet corrigeren zonder de stuurlijnen te ontkoppelen, want de windvaan oefent bij een doorzettende wind meer kracht uit, dan ik kan opbrengen. Eigenlijk is dat niet zo heel verrassend: Probeer maar eens een peddel in het water te steken onder een hoek van 45° met de voorliggende koers. Er is niet eens zo veel snelheid nodig om dat tot een kansloze onderneming te maken. Hoewel ik niet vaak op ruimer water kom dan IJsselmeer, voldoet de windvaan op het enkele zeetochtje tot nu toe ook prima. Zelfs voor de wind varend in een tijzee met korte golven door een krachtige wind, die tegen het tij in stond, bleef de boot keurig op koers. Ik ben geen moment bevreesd geweest voor een ongewilde gijp (al had ik wel een bulletalie gezet). Een prachtig gezicht was het om in het donker varend, de witte peddel, stevig groen aangelicht door het oplichtend zeewater, pijlsnel door het zog te zien schieten. Daar ben ik wel een tijdje voor over de hekpreekstoel blijven hangen.

Uiteraard brengt zo'n windvaan wel een aantal praktische consequenties met zich mee: Extra gewicht op de spiegel. Hij laat zich veelal moeilijk combineren met een buitenboordmoter (bij mij in de bun). Het is een kwetsbaar ding. Hij laat je minder eenvoudig achter afstappen (maar juist weer eenvoudiger via het laddertje aan boord klimmen). En, niet te vergeten: Hij maakt je boot merkbaar langer.
Ik zou 'm echter niet graag meer willen missen.

Anthony de Bont
Marieholm IF Jingga

Naschrift redactie:
Voor de geïnteresseerde: in het maandblad 'Zeilen' van juni 2008 staat een artikel over een zelfbouw windvaan met een 'omgedraaid vaanblad'. In de uitgave van juli 2008 staat een alternatief op het zelfsturend maken van een zeilboot met behulp van enkele touwtjes en blokjes (en zeilinzicht) of www.windpilot.com biedt veel informatie over de verschillende soorten windvanen, de werking en historie.

Doe-het-zelf lagertrekker voor een koopje

Zes jaar geleden vernieuwde ik het buitenlager bij mijn M26.
Het is krap in het achteronder van een M26. Het lagerhuis zit vast met twee bouten. Als je de moeren aan de buitenkant wilt lossen, draaien de bouten mee. Om die tegen te houden moet je binnen zijn. De onderste boutkop zit verstopt onder de messing schroefaskoker die op het lagerhuis geschroefd zit. Een heel gedoe om die eerst los te krijgen. Bovendien moet je alles weer goed dichtkitten en in lijn brengen bij het vastsleutelen.
Afgelopen zomer merkte ik resonanties op in de schroefas bij mijn normale kruissnelheid op de motor van ruim 5 knopen.
Op de wal bleek een speling van 0,5 mm van de schroefas in het buitenlager. Teveel, ook volgens de Volvo dealer op de jachthaven. Zijn advies; schroefas eruit, metaalzaagblad erin. De bus in de lengte open zagen. Daar had ik mijn bedenkingen over, want dat werkt alleen goed als het buitenlager op een uithouder zit waar je van twee kanten bij kunt. Bij ons soort boten beschadig je de binnenzijde waar die messing bus op geschroefd zit. Niet doen dus.
Ik had er weinig trek in om het hele lagerhuis weer uit te bouwen en bedacht de volgende lagertrekker. Die maakte ik van wat ik voorhanden had en bij de klusmarkt kon aanschaffen. De basis is een draadeind met een doorsnede van 10mm. Die koop je in een lengte van 1 meter voor nog geen 4 euro.

Van links naar recht op de foto:
- moer 1
- 6 plaatringen 30mm uitwendig. Ik gokte op 6 stuks om voldoende dikte op te bouwen om de trekkracht zonder vervorming te weerstaan
- moer 2
- een centreerhulpstuk; plastic dopje dat om moer 2 past, met een 10mmm gat erin, aan de buitenkant met tape opgedikt zodat het klempast in het lager
- de met succes verwijderde lagerbus
- een Bosch gatenzaag 44 mm uit een setje van 7. Ooit voor rond 15 euro aangeschaft
- een slangtule die precies in het , te ruime, gat van de gatenzaag past en ervoor zorgt dat die gecentreerd blijft op het draadeind
- een op die slangtule gekitte plaatring om het draagvlak te vergroten. Want daar komt de kracht op.
- nog een ring om de wrijving te beperken
- moer 3 om het zaakje aan te draaien.
- moer 4 en 5 die tegen elkaar in vastgedraaid voor houvast zorgen om het meedraaien van het draadeind tegen te gaan.

Hoe werkt het?
Verwijder de schroefas. Verwijder de pakkingbus van de schroefaskoker aan de binnenzijde . De schroefaskoker zelf kan blijven zitten. Die heeft een binnendoorsnede van 33 mm. Schroef buiten de borgboutjes los waarmee de lagerbus in het

lagerhuis geborgd is. Als er veel antifouling op zit is het even zoeken, maar ze zitten er standaard op, aan weerszijden.

Schroef op het draadeind alles wat op de foto rechts van de lagerbus te zien is en steek het draadeind naar binnen.Schuif en sleutel binnen het centreerhulpstukje, moer 2, plaatringen en moer 1 op het draadeind en zet het vast.Trek het draadeind zo ver mogelijk naar buiten. De ringen stuiten tegen het rubber van het lager. Schroef aan de buitenkant moer 3 handvast. De gatenzaag past precies op het lagerhuis en de tandjes zorgen voor voldoende grip om zijdelings wegschuiven te voorkomen.Zet een sleutel op moer 4 om meedraaien te voorkomen en draai moer 3 aan. Je trekt nu de lagerbus naar buiten.

Bij mij ging dat makkelijker dan ik verwachtte. Ik ben benieuwd hoe mijn constructie zich houdt bij een meer geoxideerde lagerbus.

En nog dit. Die vrij snelle slijtage van het lagerrubber wijt ik vooral aan de hardnekkige kalkafzetting op de schroefas. De boot ligt teveel stil. Dat wordt vaker varen volgende seizoenen. Rust roest.

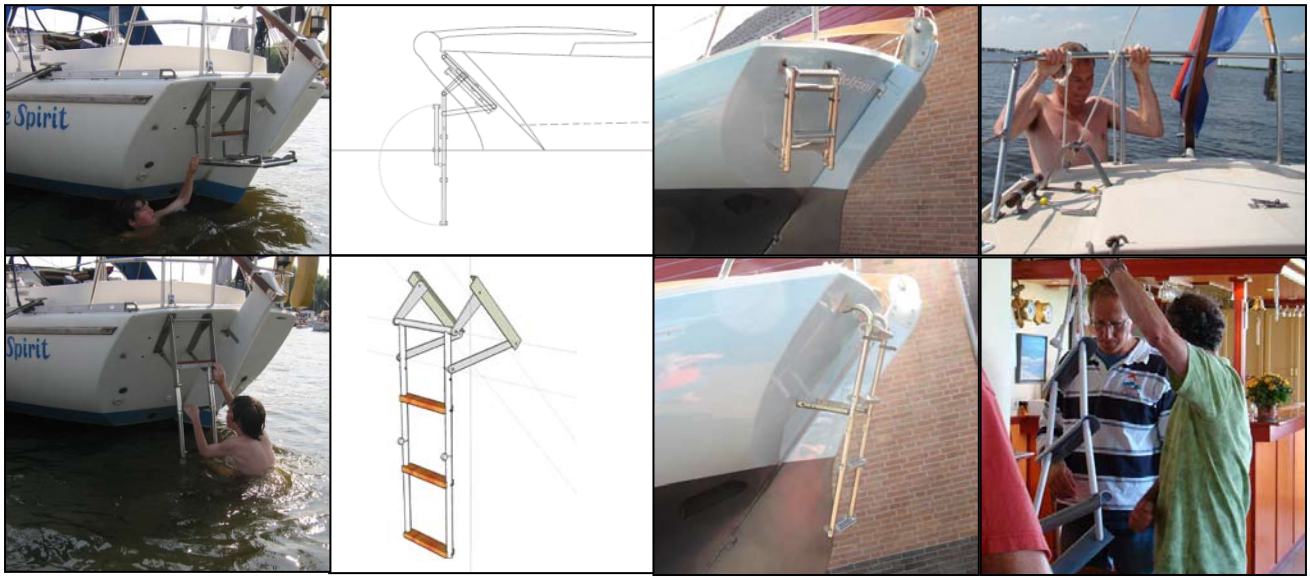
Ferdinand Postma
M26 Windzang

Dossier Zwemtrap

Twee jaar geleden werd tijdens de ALV de werkgroep ‘Zwemtrap’ ingesteld. Binnen de vereniging leefde de behoefte aan een veilige en betrouwbare zwemtrap. De originele Mariholmtrap voldeed niet: hij is te kort en hangt te veel onder de spiegel. je komt niet gemakkelijk aan boord. Het verhaal van Johanna Peeters onderstreept nog eens de noodzaak van een goed functionerende zwemtrap. De oproep in de Marieteam van voorjaar 2007 leidde tot een heuse competitie en spontane presentaties in de ALV 2008. Hiernaast vond u een overzicht van de beschikbare trappen.
Het ontwikkelingsproces heeft de volgende criteria opgeleverd: voor een goede zwemtrap opgeleverd:
- De zwemtrap mag niet in het water hangen tijdens het zeilen,
- De constructie is voldoende stevig dat het gewicht van een volwassen man met doorweekt zwempak kan dragen,
- De zwemtrap moet altijd vanuit het water te openen zijn,
- Scharnierende delen mogen zich niet bevinden op de plek waar je de trap inhet water vastpakt anders kunnen vingers bekneld raken.

type	**van der Werfftrap**
ontwikkelaar	Bert van der Werff
omschrijving	RVS met 4 treden, 3 opklapbare delen en 1 uitsetbeugel
maat in opgeklapte toestand (b x h x d)	26 x 56 x 8,5 cm
beschrijving	De trap vergrendelt zichzelf plat tegen de spiegel doordat de opgevouwen zwemtrap haakt achter een klein haakje onder aan de spiegel. In uitgevouwen toestand steunt de uitsetbeugel op de haak.
indruk van de redactie	Compacte trap met eenvoudige constructie. De ophanging aan twee beugels vraagt versterking aan de achterzijde. Het 3e deel zit diep onder de waterlijn zodat je niet met je vingers tussen de scharnierende delen kan komen bij opstappen. Bij zware zeegang moet de trap met klittenband vastgezet worden.
prijsindicatie	ca €. 300,- incl. BTW bij 20 stuks,
overige opmerking	Van deze trap zijn ondertussen 9 in bestelling.
contact	v.d.werff@planet.nl 06-54908071

Abtrap	**Nico Bijvoet trap**	**Navimo**	**Touwladder++**
Ab Janssen	Frank van Krimpen	jachtservice Struyk	Michiel Veldkamp
RVS met 4 treden (bovenste hout), 2 delen (1 uitklapbaar en 1 uitschuifbaar deel)	RWS met 4 teakhouten treden, 2 delen,	RWS met 4 plastic treden, 2 delen en afstandhouders	Nylon lijn met 12 plastic treden
32 x 57 x 9 cm	onbekend	onbekend	40 x 30 x 12 cm
De trap wordt vergrendeld door haken die aan het telescopisch deel van de trap zitten. Hierdoor blijft de trap ook met zwaar weer strak tegen de spiegel zitten. De trap vouwt open met een parallel begeleiding.	Deze trap is een verbeterde versie van de originele Marieholm-trap.Het opklapsysteem met parallel begeleiding en slotvergrendeling is gebleven. De lengte van de trap is vergroot en de zijwaartse stabiliteit is verbeterd. De trap heeft houten treden.	Deze trap is een standaard trap met plastic treden. Met nylon klemmen wordt de trap opgevouwen gehouden.	Deze trap bestaat uit 2 standaardtouwladders die samengevoegd zijn. De ladder is bevestigd aan de achterpreekstoel. De trap zit in opgevouwen toestand onder een kap aan de preekstoel. Met behulp van een lijn vanuit het water kan de klittenbandsluiting losgetrokken worden.
Compacte trap met ingenieus opklapsysteem. Door meerdere bevestigingspunten tegen de spiegel is de bevestiging zeer solide. De haken zouden in uitgeklapte toestand gevaar op kunnen leveren maar in gebruik is dit niet gebleken	De trap bestaat uit 2 delen en is daardoor wat langer in opgevouwen positie dan de andere. Door meerdere bevestigingspunten tegen de spiegel is de bevestiging zeer solide. Vanwege de scharnierende delen ter hoogte van de waterlijn is er gevaar voor beknelling van vingers bij opstappen. De houten treden zijn prettig aan de voeten maar lijken kwetsbaar.	De trap lijkt wat kort en de afstandhouders kunnen de achterspiegel beschadigen. Doordat de trap aan 2 beugels hangt moet de achterzijde van de spiegel versterkt worden. De plastic treden zijn prettig aan de voeten. Doordat er scharnierende delen zijn kan er gevaar optreden voor beknelling van vingers. Deze trap steekt minder diep dan de overige.	Het uit het water klimmen vraagt behendigheid en kracht in de armen omdat je de treden onder de spiegel drukt. De trap is goedkoop en kan eenvoudig verwijderd worden. Een nadeel is een schijnzekerheid biedt omdat hij altijd bevestigd moet worden en niet iedereen de behendigheid heeft om hiermee uit het water te komen. Voordeel is dat hij ook aan lij gehangen kan worden.
ca. € 975,- euro bij meer dan 20 stuks	ca € 250,-	ca € 180,- exclusief afstandhouders	ca. € 90,- incl. kap en haken
prototype	prototype	(NAVIMO bestelnummer 30536 + 12563 voor de afstandhouders). Getoonde trap hangt scheef, er komen andere afstandhouders bij.	prototype, trappen leverbaar via watersportzaken, aangepaste raillingtas bijv. van Blue Performance
jansen.berkel@planet.nl 071-5171924	f.vankrimpen@xs4all.nl 020-6206091	info@jachtservicestruyk.nl 0596-618162	m.veldkamp@tip.nl 023 5278202



AIS: Zien en gezien worden

Veiligheid! Dat was hét gespreksonderwerp in de huiskamer van Henk Veerdig tijdens de voorbereiding van de NMV-Engeland-oversteek in 2007. Wat te doen als de mist je overvalt? Met Ferdinand Postma was ik al op de Hiswa op zoek geweest naar een radar met kleine en lichte antenne (JVC). Maar ook een AIS (Automatic Indentification Systeem) leek een optie. Rita en ik kozen noch voor het een noch voor het ander en belanden we in de zomer van 2007 toch nog in de mist.....In het voorjaar van 2008 moest er dus een beslissing vallen!

Keuzeprobleem.
Een **radar** heeft veel voordelen. Alle reflecterende objecten worden op het scherm zichtbaar: zowel alle schepen als hun koers, maar ook de haven-ingang en boeien, zelfs een bui zie je aankomen! Maar er zijn ook nadelen: de antenne is groot en zwaar; goedkoop is de radar ook niet. En natuurlijk moet je er even stevig mee oefenen, maar dan heb je ook wat.

Een **AIS** laat eigenlijk alleen maar schepen zien die de AIS-signalen uitzenden. Dat is nu een verplichting voor zeeschepen boven de 300 ton en passagiersschepen. Deze eis wordt echter jaarlijks bijgesteld en in 2009 komt er bv. ook een categorie binnenschepen bij. Ook jachten mogen signalen uitzenden. Grote boeien zouden in de toekomst signalen uit gaan zenden. Helaas visserschepen hebben deze verplichting nog niet.
Het signaal dat uitgezonden wordt geeft interessante informatie: naam, positie, koers, koerswijziging, snelheid, bestemming etc.
De **AIS-ontvanger** kan (voorzien van een korte golfantenne-VHF- en GPS-ontvanger) dit signaal zichtbaar maken op een eigen schermpje of een laptop- of PC-scherm (via NMEA kabel verbinden). Zijn er op de laptop kaarten geïnstalleerd dan kan je het schip op de kaart zien varen! Een koppeling met een plotter is ook een optie.
Een AIS klasse B ontvanger én zender (**AIS-Transponder**) zorgt ervoor dat je niet alleen ontvangt, maar dat anderen jou ook kunnen zien. Kies je echt voor veiligheid en voor een AIS dan is dit dé aangewezen optie.

Mijn keuze viel op de **Simrad AI50 AIS klasse B** transponder met kleurenscherm (via www.josboone.nl). Het schermpje heb ik buiten zichtbaar geïnstalleerd. Via het bijgeleverde NMEA-kabeltje is de AIS aan een laptop gekoppeld, waarop ik WinGPS4Pro van Stentec met kaarten heb geïnstalleerd. (www.stentec.nl).

In situaties waar echt de veiligheid in het geding is (mist of oversteken trafficlane) gaat de laptop aan (of uit de slaapstand) en krijg je een goed inzicht op een duidelijk leesbare zeekaart. Simrad levert er een eigen GPS-antenne bij en voor de VHF, gebruik ik een marifoon-noodantenne die ik achterop het dek geplaatst heb. (“zicht” tot 5 mijl). Aftappen van de marifoonantenne via een splitter was ook een optie, maar ik had die veel goedkopere noodantenne al!

Simrad AI50 AIS klasse B transponder

Ervaringen.
Het was gelijk raak deze zomer: bij Hoek van Holland naar buiten en … zeemist! De passerende schepen kwamen aan zuidzijde naar binnen kon ik op het scherm zien, goed stuurboord houden dan was er voor geen probleem, oplopers waren er niet.
Enige dagen later de Marina van IJmuiden uit in de stralende zon, goed en wel tussen de buitenpieren viel de mist in! Getoeter rondom, maar op de laptop goed te volgen wie of wat waar naar toevoer: een baggerschip bv. werd door sleepboten recht gehouden om de sluis in te gaan. Met een gerust hart en toch nog goed luisterend keerden we langs de Noorderpier terug en staken weer over naar de Marina.
In augustus voeren we voor Walcheren en konden de uitvaart bij Vlissingen goed op het scherm volgen en op tijd ruimte geven. Later terug van Blankenberghe voor Zeebrugge varend, zagen we schepen dwars voor de kust op weg naar de Westerschelde of naar haven van Zeebrugge? Op de laptop konden we prachtig zien dat de Ferry met veel snelheid op Zeebrugge afkwam, het andere schip voer door naar het NO. Wij snel de vaargeul voor Zeebrugge uit. **Geen spijt van onze veiligheidsinvestering !**

Allen een laptop met WinGps4Pro is natuurlijk ook een mooi speeltje, het getij kan er ook op en met gratis gribfiles (www.grib.us) kan je de windrichting en snelheid nog laten zien ook! Jezelf zien varen en de afgelegde route op de kaart bekijken is wel heel bijzonder. Kan je ook nog nagaan of je mooi het geultje op het wad gevolgd hebt of hoe je een wedstrijdbaan hebt afgelegd.

Welke technische mogelijkheden zijn er.

Wat is er zoal op de markt? Ik heb wat bij elkaar gescharreld, maar er is natuurlijk meer.

- De NASA black box (299 euro) is alleen een ontvanger, je hebt behalve antennes ook nog specifieke software nodig en een laptop of plotter. (www.plastimo.nl)
- De NASA AIS Radar (399 euro) ontvangt en heeft een schermpje, extra zijn nog wel antennes nodig. Indien doorverbonden naar een laptop met kaarten krijg je de informatie heel duidelijk zichtbaar op je scherm.
- De Easy TRX klasse b AIS Transreceiver (798 euro) kan ontvagen en zenden, maar er moeten wel antennes bij (samen 974 euro) en je moet naar een laptop of plotter. (www.easyais.de of www.josboone.nl)
- De AIS CTRX klasse B Transceiver van True Heading moet ook op de laptop aangesloten worden (699 euro bij www.stentec.nl , GPS antenne (89 euro) en splitter naar marifoonantenne (245 euro).
- Simrad AI50 AIS klasse B met kleurenscherm en meegeleverde Simrad GPS-antenne (1189 euro). Ook hier is een VHF antenne of splitter nodig. (www.simrad-yachting.com of www.josboone.nl)

Met wat zoeken op internet kan je heel wat informatie ophalen. Bedenk goed wat je wilt. En kijk wat je allemaal nodig hebt, let vooral op stroomverbruik en de koppelingsmogelijkheden. De ontwikkelingen gaan snel en er zijn regelmatig aanbiedingen. Zo komt mijn laptop uit het lease-circuit (www.nowthatsit.nl).

Registratie
Net als de marifoon, moet de AIS transponder bij het **agentschap telecom** gemeld worden, maar ook hier zijn (met dank aan het Watersportverbond) sinds 2007 eveneens geen kosten meer aan verbonden.

Live AIS thuis.
Langs de kust staan AIS-steunzenders, de AIS signalen worden daar heruitgezonden en zijn daarmee op veel plaatsen in de wereld te ontvangen. Je kunt de schepen op veel plaatsen over de wereldbol thuis in je luie stoel op het PC of laptopscherm zien varen! Kijk eens op
www.marinetraffic.com/ais/ ; een aanrader.

Tot slot.
Met een AIS transponder aan boord voelen Rita en ik ons een stuk veiliger.
Indien we de AIS niet nodig hebben gaat hij uit, het loodswezen is er toch al niet gelukkig mee als alle jachten gaan zenden: ook hun schermpje wordt dan wel erg vol.
Kompas, peilkompas, kaarten en logboek blijven óók bij ons aan boord én in gebruik.
Benieuwd naar ervaringen van anderen.

Romke Woudstra
M 26 Alacrity, nr.17

AIS: Via marifoon en laptop

Als je belangstelling voor AIS hebt en er eens mee wil experimenteren, zonder gelijk een flinke investering te doen, is er een mogelijkheid om AIS signalen op te vangen met een marifoon (kanaal 87) en zichtbaar te maken met behulp van speciale software op bv. een laptop. Onderstaande is een korte beschrijving van mijn experiment met ontvangst van AIS.

Achtergrond informatie:
Het AIS systeem heeft een bereik van ongeveer 30-40 km. Door een schip met AIS zender worden onder andere de volgende gegevens uitgezonden:
Iedere 10 seconden, minimaal:

- MMSI-nummer, Positie, Koers
- SOG [kn] (resolutie 0,1 kn)
- Draaisnelheid [gr/min].
- Navigatiestatus, bv; geankerd, onderweg

Daarnaast iedere 6 minuten:

- Roepletters van het schip (call sign)
- Naam van het schip
- Type schip of lading
- Afmetingen lxb van het schip [m]
- Diepgang [m]
- Bestemming
- Aankomsttijd (ETA)

Voor de ontvangst van AIS met een marifoon heb je het volgende nodig:

- Een (oudere) geschikte marifoon (bijvoorbeeld de Shipmate RS8100 marifoon) met een kanaalbezetting volgens de ‘Brusselovereenkomst’ én een in te (laten) bouwen discrimina-

RS8100 marifoon met discriminator uitgang

tor-uitgang. Info: (www.discriminator.nl) De discriminatoruitgang kun je zelf maken m.b.v. één weerstand en één condensator.
- Een audiokabel tussen de discriminator uitgang en de (kwalitatief goede) geluidsingang van een laptop.
- Een laptop voorzien van ShipPlotter software (www.coaa.co.uk/shipplotter.htm) kosten 25 euro
- Liefst een (handheld of losse bluetooth) GPS ontvanger welke serieel of via tcp/ip (NMEA protocol) je eigen bootpositie naar de shipplotter software stuurt. Posities kunnen ook handmatig ingegeven worden.

Huidige moderne marifoons zijn volgens de Basel-overeenkomst van april 2000; hiervoor gaat dit verhaal dus helaas niet op.
Als je een marifoon gebruikt voor AIS ontvangst, moet deze constant op kanaal 87 of 88 staan. Hij kan op dat moment dus niet gebruikt worden voor het normale marifoonverkeer (bv. nood- en spoedkanaal 16!). Voor veilig gebruik aan boord is het daarom aan te raden een scanner of een tweede marifoon te gebruiken voor AIS.

De in het eerste artikel beschreven AIS ontvangst methode door Romke is veruit betrouwbaarder, storingsongevoeliger en eenvoudiger bedienbaar en afleesbaar dan de hier beschreven (budget) methode. Als de ontvangst functioneert levert het systeem echter exact dezelfde informatie op als de informatie uit het eerste artikel. De software komt met de nodige terechte *disclaimers;* je blijft zelf verantwoordelijk.

Mijn eerste testen vanuit mijn ligplaats Noordschans aan het Hollands Diep laten o.a. het scheepvaartverkeer in de Maasmond duidelijk zien, dit mede doordat er een goede kwaliteit antenne boven op de mast staat.

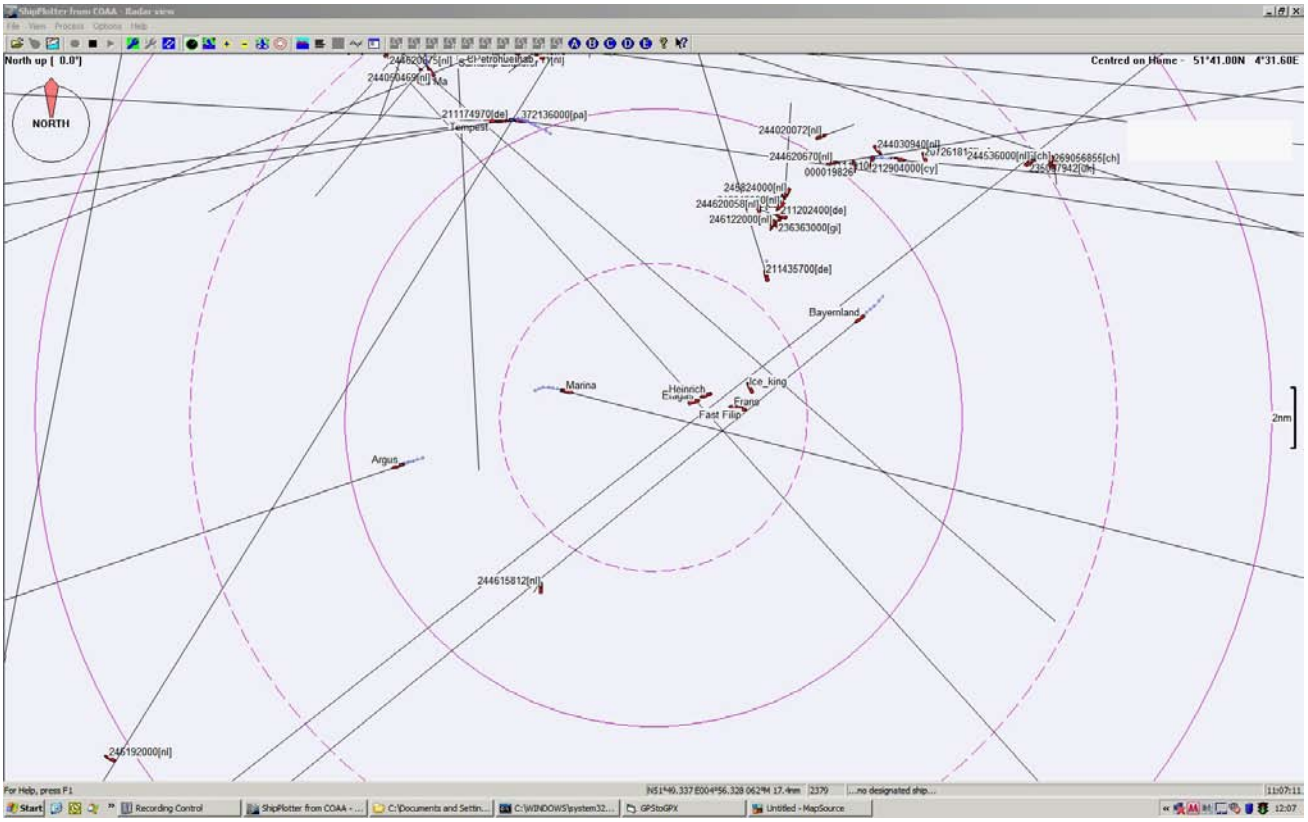
Albert van der Sanden
M26 Asterix

Radar: Zien en gezien worden II

n.a.v. artikel Romke Woudstra

Verzeild raken in dikke soep met minder dan vijftig meter zicht op de drukst bevaren zee van de wereld maakt zelfs van de stoerste zeebonk een wanhopig mens.
Er zijn voorbeelden van diep ongelovige thomassen die zich in deze omstandigheden ten einde raad voor een goede afloop tot hogere machten wenden. Mist gaat vaak samen met windstilte. De meeste Marieholmzeilers zijn gezegend met een zeer be-

Radarscherm van Shipplotter



trouwbare maar ook zeer luidruchtige eenpitter van een bekend merk. Je ziet dus niets en hoort slechts de motor. Je vaart met 5 knopen in een stolp van nog geen 100 meter diameter met de wetenschap dat je zeker te laat bent met reageren als je geconfronteerd wordt met een schip dat met een gangetje van 25 knopen voor, achter, of naast je op je af komt. Als dit lang genoeg duurt denk je op een bepaald moment dat je iets ziet of dat je iets hoort. Een soort Fata Morgana beleving maar dan op zee. Voor de zekerheid motor even uit, goed kijken en luisteren. In die plotseling opgetreden stilte hoor je van alles maar het komt overal vandaan. Bovendien lig je dan als een lamme eend in het water. Dit sloopt je zelfvertrouwen en gemoedsrust. Als je dan ook nog hebt mogen ervaren dat een schip vlak achter je langs dendert zonder dat je ook maar iets hebt zien of horen aankomen, is het besluit een radar aan te schaffen vrij snel genomen.
Het werd de 1623 van een bekend merk. Dankzij Karyvo in Sneek staat hij er goed op en alles werkt perfect. De eerste test was bij ons vertrek naar Engeland nog voordat we de pieruiteinden van IJmuiden hadden bereikt. Het trok in een keer helemaal dicht. Ik was blij de Zuiderpier op het radarscherm te kunnen zien. Volgens het scherm zaten we er bijna bovenop en op datzelfde moment liet roerganger Marc Fluttert weten dat hij de pier visueel kon waarnemen.
De AIS aan boord van de Alacrity van Rita en Romke heb ik bewonderd. Dit systeem heeft vele voordelen en is goedkoper in de aanschaf. Je bent echter wel afhankelijk van de aanwezigheid van AIS op andere schepen. Drijvende en varende objecten die geen AIS hebben, zoals de meeste vissersschepen, boeien en andere jachten, pik je niet op. Dit probleem zal met de toenemende populariteit van AIS waarschijnlijk verminderen.
In 2009 hebben we de mogelijkheid deel te nemen aan de ultieme ‘zien en gezien worden test’ , een oversteek naar Engeland onder begeleiding van een schip met AIS en een schip met radar. En ‘hopen’ dat we dan in een dikke mistbank terechtkomen (niet te lang en ook niet op een shipping lane). Met een kritische evaluatie van beide systemen aan de overkant, onder het genot van een Engelse pint.

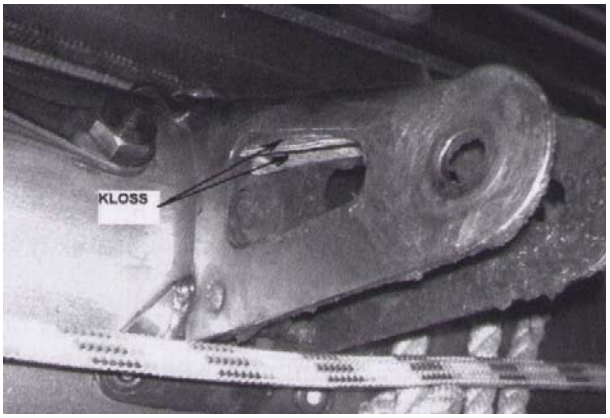
Henk Veerdig
M26 Wørk

Het klossen van de zalingen

Vertaald door Ferdinand Postma

Er komen vaak vragen binnen bij de Zweedse technische commissie over wat het zogenaamde “klossen “van de zalingen inhoudt en waar dat goed voor is bij de trim. Hier volgt een poging tot verduidelijking over het monteren van klossen in de zalinghouders bij een Proctormast.

Het zg. klossen van de zalingen houdt in dat je passende stukjes van een hard materiaal vastlijmt binnen in de voorzijde van de zalinghouders. Zie foto.

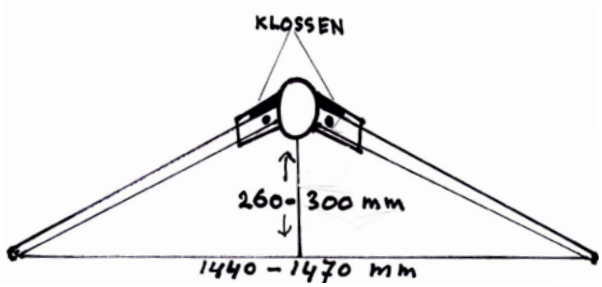


Het doel is de bewegingsvrijheid achterwaarts van de zalingen te beperken en zo een stabielere verstaging te krijgen.

Zonder klossen kan de afstand tussen de zalinguiteinden bij een Proctor mast variëren van 380 tot 400 mm. Als je de achterstag aantrekt verandert de onderlinge hoek die de zalingen maken. Ze stuiten niet tegen de zalinghouders. Gekloste zalingen beperken die bewegingsvrijheid. De klasseregels laten toe dat de achterwaartse hoek zodanig beperkt wordt dat de afstand van de achterzijde van de mast tot een denkbeeldige lijn tussen de zalinguiteinden minimaal 260 mm is.
Bij een nagenoeg of geheel rechte mast zal die afstand bij ongekloste zalingen circa 280 mm zijn. (zie schets) Als je de mast gaat buigen door het achterstag aan te trekken verandert de achterwaartse hoek omdat niets die hoekverandering verhindert. Het enige dat de mastbuiging in bedwang houdt zijn de onderwanten, terwijl de spanning op de topwanten afneemt bij een toename van de mastbuiging.
Bovendien kan er een probleem ontstaan met het op spanning houden van het voorstag als de verstaging niet relatief strak staat.

Door te verhinderen dat de zalingen achterwaarts gaan bewegen als je de achterstag aantrekt, bereik je de volgende voordelen:

1. Het topwant draagt meer bij aan het controleren van de mastbuiging.
2. De spanning op het topwant vermindert niet zoveel, omdat bij vastgezette zalingen de topwanten mee naar voren gedrukt worden.
3. De spanning op het onderwant neemt minder toe. Bovendien hoeft de uitgangsspanning minder te zijn. Dat vermindert de belasting op het onderwant (die immers van origine ondergedimensioneerd is).
4. De controle op de voorstagspanning verbetert, omdat de mast meer stabiel is in langsscheepsrichting.



De North Sails Trimguide beveelt 280 mm aan. Dat zal een afstand tussen de zalinguiteinden geven van 1460 mm, gemeten tussen de ogen voor de wanten in de zalinguiteinden. Een minder grote hoek achterwaarts van de zalingen geeft een rechtere mast zonder nadelen voor de onderwanten. Bij 270 mm neigt het topwant naar een knik voorwaarts, en bij een normaal aangespannen 6 mm topwant (een waarde van 6,5 gemeten met een Sure/Vajert wantspanningsmeter) en geheel los onderwant wordt de mastbuiging slechts 3-4 cm.

Daar het klossen van de zalingen naar mijn mening alleen maar voordelen biedt, beveel ik dat ook aan voor degene die geen wedstrijden zeilt.

Het is niet onbelangrijk dat de belasting van het onderwant afneemt. Vooral als je niet de ‘Deense’ wantputtingen hebt gemonteerd. En omdat de onderwanten niet zo strak hoeven te worden aangespannen, kunnen de consequenties minder ernstig zijn als je ondanks alles toch te maken krijgt met breuk.

De zalinghouders op een Seldenmast zijn anders geconstrueerd. Omdat het hier een vaste constructie betreft, wordt aanbevolen om, indien je een nieuwe verstaging aanschaft, het zo te regelen dat in rust de al eerder genoemde afstand van 280 mm aangehouden wordt.

Bij een oudere Seldenmast, waarvan de zalingen zijn aangepast om te kunnen bewegen, kan je misschien iets vastlassen of op een andere manier de kier vullen en daarna een nieuw gat boren op de juiste plaats.

Marek Janiec
Bron Medvind 4-2007

Vervolg werkzaamheden IF13

In de Marieteam najaar 2007 berichtten wij over de we over het eerherstel van de IF 13 die wij uit Zweden importeerden. Begin december 2008 is het binnenwerk gedaan maar de buitenkant vraagt nog veel werk. We houden jullie op de hoogte.

Jsbrand Jepma & Rommie Bottema
Jachtservice Jepma

Voorkom mastbreuk

De Zweedse kampioenschappen vonden vorig jaar plaats in stormachtig weer op de Sont bij Råå onder Helsingborg. Er werd 18 m/sec gemeten. Dat is 8 bft. Heel wat zeilen scheurden, er raakten mensen overboord en bij een boot brak de mast. Dat ongeluk had waarschijnlijk voorkomen kunnen worden door tijdig de onderwantputtingen te vervangen, aldus Marek Janiec in Medvind 2-2008.

Zoals we al verschillende keren eerder vermeldden, zijn de onderwantputtingen van origine onder-gedimensioneerd. Als je de krachten en het moment berekent, zie je dat de puttingen kunnen worden blootgesteld aan belastingen waarvoor ze niet gemaakt zijn. Vooral aan de wind bij hoge zeegang.

Na een aantal jaren ontstaat er metaalmoeheid en breekt de bout.Statistisch gezien kan breuk al na 15 actieve zeilseizoenen optreden. Daarbij is gebleken dat boten aan de westkust van Zweden, de kust van Zuid Zweden en van Denemarken meer risico lopen dan elders. Dat wordt toegeschreven aan de hogere golven en een hardere wind dan aan de oostkust van Zweden. Vertaald naar Nederland geldt dit voor het IJsselmeer met zijn korte steile golfslag, de Zeeuwse delta en natuurlijk de Wadden en de kust.

De Zweedse IF organisatie heeft een Deens ontwerp in productie laten nemen dat een definitieve oplossing biedt.

Ze kosten 720 Zweedse Kronen per set (ongeveer 70 euro) franco thuis en zijn uitsluitend voor leden verkrijgbaar. De bestelmethode hebben we vereenvoudigd.

Je kunt ze nu rechtstreeks per email bij Marek Janiec van de Zweedse IF organisatie bestellen. Je betaalt vooruit in Zweedse Kronen aan Marek.
Volgens mijn informatie zijn de overboekkosten op dit moment 5 euro. Marek stuurt je de puttingen na ontvangst van het geld rechtstreeks toe. Hou rekening met een levertijd van in ieder geval enige weken, want ze worden op bestelling gemaakt.

Bestelgegevens: Je bestelling doe je middels een mail aan Marek Janiec Marek@janiec.se in het Engels of Zweeds.
Vermeldt daarin je volledige postadres op een zodanige manier dat daarover geen misverstanden kunnen ontstaan.

Voor de betaling volg ik even de instructie van de Postbank. Ik neem aan dat andere banken ook zo werken:
Muntsoort: Zweedse Kronen (dus geen euro's)
Bedrag: 720
Naam begunstigde: Marek Janiec
Adres en plaats: St. Laurentiigatan 10A, 222 21 Lund
IBAN: SE69 9500 0099 6018 4312 2639
BIC: NDEASESS
Land: Zweden
Kostenverrekening: shared
Betalingskenmerk: undervantröstjärn (of het Engelse 'chainplates')
Indien banknaam gevraagd: Nordea Stockholm

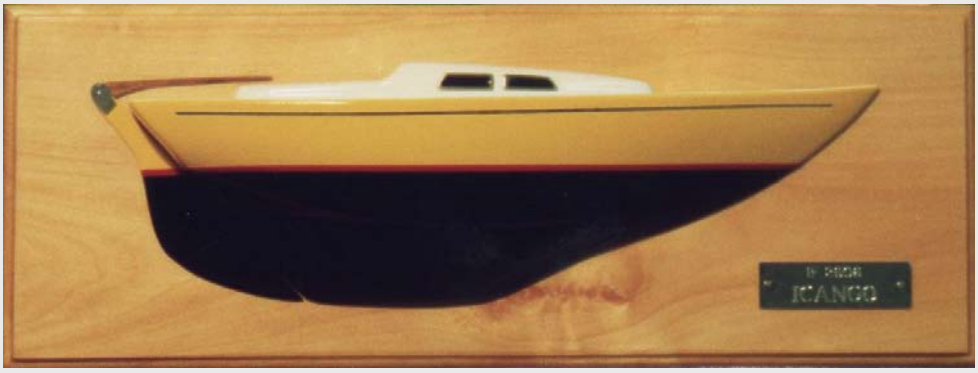
Het monteren van de puttingen is uiterst eenvoudig en kan zelfs nog als de boot al in het water ligt. Er staat een Deenstalige montagehandleiding op de Zweedse site (ledendeel) Een Nederlandse vertaling stuur ik je op verzoek toe.

Heb je interesse, mail me dan even.Je krijgt van mij dan de precieze gegevens plus een Nederlandse montagehandleiding. Als je die volgt is het monteren van de puttingen uiterst eenvoudig.

Ferdinand Postma
f.postma44@quicknet.nl

Harde wind aan de Zweedse kust

Jaarlijkse wisselprijs



Om de deelname aan de wedstrijden te stimuleren stelt het bestuur een jaarprijs ter beschikking. Deze prijs is een blijvende wisselprijs en zal jaarlijks worden uitgereikt aan de Marieholmzeiler die de beste resultaten heeft geboekt. De regels hiervoor zijn:

- Alleen de wedstrijden die op de evenementen kalender staan aangegeven tellen mee voor het klassement
- De prijs kan alleen gewonnen worden door een lid van de NMV en deze moet gedurende alle wedstrijden aan boord zijn.
- Voor het bepalen van de score wordt de Oostenrijkse telling gebruikt.
- Indien er in het eindklassement van een wedstrijdserie ook niet Marieholm's voorkomen worden deze verwijderd teneinde de score te kunnen bepalen.

Wie wil er niet zo'n mooi halfmodel een jaar tegen de muur hebben hangen. Doe volgend jaar dus mee aan de evenementen!

Evenementen

Kalender 2009

Datum	Naam evenement	Jaarprijs	Lokatie	Georganiseerd door:	Inschrijving	Contact persoon
18 Januari, 8 Februari, 1 Maart, 8 Maart	Winterwedstrijden		Kagerplassen	KWV de Kaag in Warmond	via KWV de Kaag	Ludo Knegtel
Zaterdag 7 Maart	algemene leden vergadering		WV Braasse-mermeer	NMV		Bestuur NMV
25-26 April	Voor-Kaag	ja	Kagerplassen	KWV de Kaag in Warmond	via KWV de Kaag	Ludo Knegtel
Juni	Tocht naar Engeland		Noordzee	NMV	h.veerdig@ planet.nl	Henk Veerdig
Juli	Rondje Vlieland		Wadden	NMV	via NMV	Henk Veerdig
23-24 Juli	Dutch Classic Yacht rgatta	ja	Hellevoetsluis	DCYR	via DCYR	
14-16 Augustus	Marieholm Kampioenschap	ja	IJsselmeer Edam	NMV	via NMV	Ludo Knegtel
21-22 Augustus	24 uurs race		IJsselmeer	NVvK	via NVvK	
5-6 September	WZW	ja	Westeinder	WZW	via WZW	Ludo Knegtel
26-27 September	Na-Kaag	ja	Kagerplassen	KWV de Kaag in Warmond	via KWV de Kaag	Ludo Knegtel

Marieholms tijdens het Nederlands Marieholm Kanpioenschap 2008 in Edam

Marieholm's in Edam (NMK)

Woensdag, alles aan boord, zuidwesten windje kracht 4. In de wetenschap dat Enkhuizen ten op zichtte van Lemmer pal in het zuidwesten ligt en het dus de hele dag kruisen wordt de nodige etenswaren en niet te vergeten de koffie onder handbereik in de kuip gelegd. Na twee uur over stuurboord, aan lager wal, eindelijk overstag koers Rotterdamse Hoek. Langzaam verdwijnt de kust van Gaasterland uit mijn zicht. Ik zie de pijp van de centrale bij Lelystad, en de vele windmolens op de dijk bij Urk. Toch jammer al die horizon vervuiling.
Na dik 3 uur heen en weer varen zie ik de contouren van Enkhuizen, het zal nog 3 uur duren voor ik de haven van Enkhuizen binnenvaar.
In de Compagniehaven was snel een plekje gevonden, snel de koelbox aan de walstroom, een redelijk koud biertje genuttigd, en passagieren in Enkhuizen.
De volgende ochtend word ik wakker van het gieren van de wind door de masten en de regen die op mijn kajuitdak geselt. De buienradar geeft een onheilspellend beeld te zien. Donder en bliksem harde tot stormachtige wind, ik stel mijn vertrek uit Enkhuizen even uit. Buiten gekomen zie ik op het IJsselmeer prachtige natuur verschijnselen, en een meer dan gemiddelde activiteit van de mannen van de KNRM. Aangezien ik heb geleerd, dat indien de mannen van de KNRM het water opgaan jij er beter af kan zijn, blijf ik voor de wal.
De buienradar belooft voor de middag iets beter weer. Rond 13.00 uur zie ik een gaatje en vertrek, sluis door, genua op, grootzeil laat ik maar aan de giek hangen, geen risico. Ter hoogte van Hoorn was ik zielsgelukkig dat ik het grootzeil niet bij had staan. Vanuit het westen kwam een donkere wolk die een half uur later maakte dat ik de navigatie verlichting aan moest doen. De hoeveelheid wind die zich in deze bui ontwikkelde heeft mij er toe doen besluiten niet door te varen naar Edam maar een tussenstop te maken in Hoorn. Nat tot op het bot meerde ik af in Hoorn. Een borrel en een warme douche, ik kon er weer tegen.
Op tijd in de kooi want ik wilde kost wat het kost om 10.30 uur in Edam zijn. Vrijdagmorgen waaide het nog stevig maar geen reden om niet te vertrekken, rond 8 uur vertrokken en rond 10 uur gearriveerd in Edam.
Het feest kan beginnen. Harry mijn zeilmaat kwam aan boord. Palaver; geen idee wat wij konden verwachten zo'n eerste keer. Benieuwd of de wedstrijden door zouden gaan. Tot mijn grote verbazing en ook wel enigszins opluchting,werd er gewoon gezeild.
Hier alvast een conclusie die wij, Harry en ik hebben getrokken nav het weekend; je kan alles zeggen van Marieholm zeilers maar niet dat het geen zeilers zijn.
Twee mooie korte wedstrijden gevaren, stevige wind en ja aan lager wal flinke golven. Beide wedstrijden in de middenmoot uitgevaren en dan op de uitslag een dns terug vinden. Deze dns werd door de wedstrijdleiding dezelfde dag nog recht gezet. Zaterdag waren een korte- en een lange wedstrijd gepland. Gezien de weersomstandigheden besloot de wedstrijdleiding alleen een lange baan wedstrijd te houden. Ik geloof dat de meesten hier zeer content mee waren. Leuk verschijnsel tijdens het palaver was het grote aantal keren dat de coördinaten van de te bezeilen boeien moest worden opgenoemd. GPS heeft ook duidelijk zijn intrede gedaan in het Marieholm wereldje. Harry en ik waren er snel klaar mee, kaart, kompasroos, centrale bij Lelystad, paard van Marken en finishen voor de haven van Edam.

Ronding van de zuidelijke boei tijdens de lange baan wedstrijd.

Leuke wedstrijd gevaren, weer middenmoot, had beter gekund wanneer wij niet een “schoen”overboord manoeuvre hadden moeten uitvoeren. Er ging een echte Dubarry overboord, ondanks dat de eigenaar van deze schoen riep laat maar drijven besloot de stuurman de schoen te redden, hetgeen na twee extra rondjes ook lukte. Het koste ons een aantal plaatsen maar dat woog niet op tegen de dankbare blikken van de eigenaar.
Zaterdag was een prachtige zeildag, wind af en toe zon, en een mooi veld marieholms.
Terug naar de haven, motor klaar voor de start, motor gestart klaar af. En tot mijn grote ontzetting ging de motor er letterlijk af. Het apparaat pruttelde nog wat en toen werd het stil.
De Suzuki bleef hangen aan z’n koppelingskabel en gaskabel. Snel gezekerd met een lijntje, de box in gevaren en boven water getakeld. De kunststoffen plaat was finaal door midden gebroken. Dit ondanks de garantie van de leverancier dat de plaat geschikt was voor een motor tot 8 pk. En nu? Edam zaterdagmiddag 15.30 uur. Met behulp van de havenmeester alle mogelijkheden bekeken, vervolgens op de fiets gestapt, richting een houtbewerkingbedrijf. Daar aangekomen trof ik een vader en zoon, fris gewassen, nette kloffie aan, die bereid waren om de overall weer aan te trekken en voor mij een nieuwe plaat te maken. Een uur later was ik de “trotse “bezitter van een bankirai motersteunplaat, zonder het gevoel te hebben een poot uitgetrokken te zijn, waarvoor mijn dank.
Plaat gemonteerd, motor weer aan de spiegel gehangen, starten, vergeet het maar. Adviezen van alle kanten, geen resultaat. Dan komt de havenmeester aanzetten met een monteur uit Katwijk. De monteur had een klusje opgeknapt aan een boot in de haven. Technisch kijken een schroefje hier een schroefje daar, twee rukken aan het start koord en de Suzuki begon weer te pruttelen. Op mijn vraag hoeveel hij van mij kreeg antwoordde hij; niets.
Ze zijn er dus nog steeds; mensen die je uit de brand helpen op momenten dat je het niet meer verwacht.
Door al het gezeil en de commotie eromheen hadden wij een berehonger gekregen. Kwam dat even goed uit dat er s’avonds een buffet op het programma stond. Complimenten voor de organisatie en de cateraar, het zag er niet alleen goed uit het smaakte ook nog fantastisch.
Zondagmorgen, onheilspellende luchten, weersverwachting die niet veel goeds beloofde. Rond 10.30 uur besluit de wedstrijdleiding vandaag niet te varen. Elf uur prijsuitreiking, vijfde plaats voor de Snygg Tjey, dat moet volgend jaar beter maar al met al zien wij terug op een mooi (wedstrijd) zeilweekend. Na afscheid te hebben genomen van de deelnemers vertrek ik rond 12.00 uur richting Enkhuizen. De wind haalt flink door en tot mijn verrassing ben ik om 15.00 uur al door de sluis bij Enkhuizen. Ik besluit, ipv een overnachting in Enkhuizen linea recta door te varen naar Lemmer. Goed besluit, de if ging als een speer, surfen op de golven, ik denk dat de boot constant op haar rompsnelheid heeft gevaren, echt kicken. Om 18.15 lag de boot “afgetuigd” maar voldaan in haar eigen box in Lemmer, en ik stond nog wat na te deinen op de steiger.

Gerrit Jan Bosman
IF Snygg Tjey

Westeinderwedstrijden

In het eerste weekend van september werden de Westeinder Zeilwedstrijden georganiseerd op, jawel, de Westeinder plassen. Een opstapper doet verslag.

Om met wedstrijden mee te kunnen doen, gaf ik mij half augustus op bij de bemanningenbank van de NMV. Een week voor de Westeinder Zeilwedstrijden was het raak. Ik word twee keer gevraagd om op te stappen, en hoor later van de Asjemenou dat ze me nog geprobeerd hebben me te bellen. Wie eerst komt eerst maalt, dus zeil ik mee met de Skidbladnir van voorzitter Marc (voor de volgende keer: de hoogste bieder wint!).

Zaterdag 6 september
Als het palaver om 10 uur begint zijn Marc, Paul en ik al een half uurtje binnen. Ook de bemanningen van andere Marieholms druppelen binnen en warmen zich aan een dampende kop koffie. Iedereen kletst bij of maakt kennis met nieuwe gezichten, en ook het wedstrijdreglement wordt in meer of mindere mate bestudeerd. We varen een op en neer baan en afhankelijk van de wind twee of drie ronden. De weersvoorspelling heeft het over Z-ZW4/5; of het te veel is voor de spinaker zien we wel op de plas.
Na het palaver gaan we naar Skid om de boot klaar te maken. Aan de steigers liggen de “usual suspects” afgemeerd: de Mission IFpossible van Hanz, de Yemanja van Michel, de Asjemenou van de kersverse NK kampioen Hans en Len, Bart Keizer met de Il Vento, en Skidbladnir. Ook ligt er een nieuwe boot: de Njord van Daan Bakker. Niemand kent deze boot dus we zijn benieuwd.

Op de plas aangekomen waait het aardig door, we schatten 5 Bft. De wind waait in het verlengde van de plas, waardoor er bij de startlijn een aardige golfslag staat. Bomen en bebouwing om de plas zorgen voor verrassende windschiftingen; kortom genoeg ingrediënten voor interessante wedstrijden.
Ik heb mij de rol van stuurman aangemeten, maar twee jaar niet in een IF zeilen doet zich in de eerste wedstrijd toch een beetje voelen. Daarbij kiezen we ook nog voor de rechterkant van de baan, en daar blijken de meeste golven te staan. We komen als laatste bij de bovenboei aan. Daar lijkt het wat minder te waaien dan bij de start en dat doet ons besluiten om toch te gaan spinakeren.

Altijd leuk spinakeren maar bij windkracht 5 soms nagelbijtend spannend! Het is daarom goed dat we met zijn drieën zeven handen nodig hebben om het monster in bedwang te houden. De boot rolt als een gek. De eerste paar keer vrees ik een chinese gijp en een knappende mast. Maar alles blijft staan en al rollend maken we onze achterstand aardig goed. Uiteindelijk worden we op gecorrigeerde tijd nog vierde.

In de tweede wedstrijd starten we goed en liggen na de eerste bovenboei derde. We trekken opnieuw de spi en rollen al snel weer naar de benedenboei. Om het rollen tegen te gaan heb ik de achterstag helemaal ontspannen. Het loopt als de brandweer maar waarom staat de voorstag zo slap? Als we naar de mast kijken kromt deze zo erg naar links dat hij elk moment lijkt af te knappen. Hmmm… We besluiten de wedstrijd af te breken, voordat de mast dat doet en in de haven te kijken wat er precies mis is. Het enige dat we kunnen vinden is te weinig spanning op hoofd- en onderwant. En ook al dient de achterstag alleen voor het trimmen, helemaal geen spanning bij het spinakeren lijkt toch niet

handig. Terwijl Marc de verstaging op orde brengt lurk ik een biertje leeg en sta quasi intelligent langs de mast te turen… ja zo is ie recht hoor!

Zondag 7 september
De eerste wedstrijd begint om 10 uur. De wind is naar het zuiden gedraaid en blaast nog steeds met 5 bft. Er worden bovendien windstoten van 30 knopen verwacht. Om het helemaal af te maken zijn er ook nog buien met mogelijk onweer voorspeld. We zijn iets voorzichtiger dan gisteren en besluiten vandaag maar niet te spinakeren. Nou ja, dat zeiden we gisteren ook en zie wat een lol we daarvan hadden!

In de eerste wedstrijd zien we bij de tweede gang naar de bovenboei een oranje boei met zwarte baan in de buurt liggen. Volgens de reglementen is dat een vervangingsboei. Wat wij ons kunnen herinneren van de reglementen moet je, als de vervangingsboei in de baan ligt, deze boei gebruiken. Blijkbaar zijn we de enigen die er zo over denken want de rest van het veld gebruikt de gewone oranje ton. We eindigen daardoor als laatste. Voor de start brullen we naar iedereen een protest om dat na de wedstrijden bij de protestcommissie in te kunnen dienen; een unicum in de NMV historie!

Bij de tweede wedstrijd is de Njord weer van de partij. Wij zijn al wat beter op elkaar ingespeeld en weten uiteindelijk Bart Keizer op de lijn net voor te blijven. Ook kleine successen moet je vieren!

De derde wedstrijd gaat het niet zo lekker. Bij de eerste benedenboeironding komen vier Marieholms tegelijk naar de boei gestoven en zitten wij aan de buitenkant. De boeironding is zo heftig dat Paul bijna overboord kiepert en wij bijna de boei missen. Als we daarna nog ingehaald worden door een grote blauw jacht dat steeds met ons meeklapt, lijkt de wedstrijd helemaal verloren. Bij de laatste bovenboei liggen we vet laatste. Er zit niets anders op dan netjes te varen. En dat doen we zo netjes dat we de tien scheepslengtes achterstand weten terug te brengen tot twee seconden op de nummer vijf bij de finish.

Terug in de haven dient het protest bij de protestcommissie. Die verklaart het niet ontvankelijk, net zo als het protest tegen het wedstrijdcomité. Toch weer wat geleerd. We eindigen in de einduitslag als zesde. Wel lekker buiten gespeeld.

De Njord is derde geworden en wint de startprijs (een fles Berenburg) voor de mooiste start bij de scherpe jachten. Voor deze wedstrijden wisten we niks van Daan en Harro in deze boot, nu weten we dat ze tegenstanders van formaat zijn! Tweede wordt de Asjemenou, winnaar is de Mission IFpossible. De wisseltrofee (een glazen vaasachtig ding dat hoognodig afgewassen moet worden) mag Hanz een jaar lang in zijn bezit houden.

Aan de winds rak...bomen zorgden voor windschiftingen en verassende wedstrijden

Ik vond de Westeinder zeilwedstrijden een geslaagd evenement en het verdient zeker meer Marieholmdeelnemers. Hulde aan de Njord, leuk dat jullie meegedaan hebben en tot de Nakaag?
Ook de bemanningenbank is wat mij betreft een succes, want behalve ik werd ook Ruud als opstapper geronseld via de bemanningenbank. Kortom: stap over je schroom heen en geef je op!

Bart de Bakker (opstapper Skidbladnir)

Virtueel zeilen

Het schip staat al weer enkele weken hoog en droog op de kade. De lange periode met veel nattigheid, kou, wind, sinterklaas, kerst en nieuwjaar is weer aangebroken. Het duurt nog maanden voordat ik kan beginnen met aftellen tot het schip weer te water kan worden gelaten voor een nieuw zeilseizoen.
Een berichtje van andere Marieholm fanaten over de digitale Volvo Ocean Race. Op een verloren zondagmiddag even kijken en proberen. Ook zo'n 70 voeter in het water gelegd, het schip dezelfde naam gedoopt met toevoeging ' de' omdat de naam uit minimaal 6 letters moet bestaan, mooie kleurtjes gegeven, en daar zat ik opeens aan het roer van DEWORK van 70 voet ergens tussen Rio de Janeiro en Kaapstad. Omdat ik laat was ingestapt startte ik ergens in de staart van de ongeveer 75.000 deelnemers .
Op de kaart zie je naast je eigen positie (compleet met coördinaten) ook de huidige en verwachtte windsnelheden en windrichting. Metertjes geven je heel overzichtelijk de snelheid, de windhoek, je kompaskoers, je afstand tot het eindpunt van de etappe en je positie ten opzichte van anderen.
Je kunt je zeilvoering afhankelijk van de omstandigheden veranderen. Het effect van het wisselen van een zeil en koerswijzigingen zie je direct in je snelheid. Maar meer snelheid brengt je natuurlijk niet per definitie eerder bij de finish. Strategie en tactiek zijn van groot belang. De door jou en anderen gevaren koerslijnen zijn duidelijk zichtbaar. Hiermee kun je aannames en genomen besluiten goed evalueren.
Midden in de eerste nacht na tewaterlating werd ik wakker met het ' onderweg naar Engeland gevoel' : *Liggen we nog wel op koers, is de wind niet veranderd, staan de zeilen wel goed?*. Na twee gebroken nachten kreeg ik van mijn echtgenote de keuze: *Stop met het spel of ga ergens anders slapen.* Na de plechtige belofte dat ik me met het spel zou beperken tot 'normale' tijden heb ik Kaapstad gelukkig toch kunnen halen. De Asjemenou en de Yemanja lagen toen al dagen in de haven.
De etappe naar van Kaapstad naar Cochin in India ging beter. Ondertussen waren er 10.000 deelnemers bijgekomen, in totaal 85.000 schepen. Als je goed vaart haal je er op een dag honderden in, als je zit te suffen sta je voordat je er erg in hebt drieduizend plaatsen lager in het klassement. Mijn Marieholm rivalen lagen weer lang en breed in de haven. Ik verdenk de schipper van de Asjemenou er van dat hij zijn zonen heeft ingeschakeld om 's nachts wacht te lopen. Ik ben er wel in geslaagd om dagen voor mijn broer binnen te lopen. Hij had gekozen voor de 'rechte lijn strategie'. Voorbij Madagaskar het roer vastzetten, gewoon de fok laten staan en drie weken later kijken of je al in de buurt bent. De kortste weg is niet altijd de snelste.
Voor belangstellenden:
www.volvooceanracegame.org

Wel een waarschuwing: Deelname kan leiden tot symptomen die duiden op verslaving, als je er aan begint kom je er moeilijk van af.

Henk Veerdig

De laatste rubriek

Van de redactie

Wederom alle auteurs hartelijk dank voor de bijdrage! In het voorjaar geen Marie*Team*. Redactie te druk, te weinig kopij. Om dit op te vangen komt er één Marie*Team* per jaar (dan wel in full-color! én dik als het aan ons ligt!). Het bestuur en redactie zullen onze digitale nieuwsbrief gebruiken om actueler met de vereniging te communiceren.

Voor de rubriek **Boot en Kombuis** zoeken we een waardige opvolger/opvolgster voor Sietske Cnossen. Wie wil? Zeilen maakt hongerig…

Hou ons op de hoogte van uw bootklussen en zeilavonturen!

NMVkopij@marieholmvereniging.nl
of redactie.nmv@marieholmvereniging.nl

De redactie: Albert van der Sanden, Michiel Veldkamp en Fer Bolweg

Colofon MarieTeam

Dit is het 15de verenigingsblad van de Nederlandse Marieholmvereniging: jaargang 8 (2008), nr 1.

Nederlandse Marieholm Vereniging
Postbanknummer 5218463, t.n.v. Nederlandse Marieholmvereniging Delft
Telefoon: 071-5217355
www.marieholmvereniging.nl