



“DE JUISTE KOERS”
Officieel orgaan van de
MARINE WATERSPORT VERENIGING
Opgericht 17 september 1949

Beschermheer:

Commandant Zeestrijdkrachten luitenant-generaal der mariniers R.L. Zuiderwijk

Dagelijks bestuur:

Voorzitter	: J.C.E. Daams
Vice-voorzitter	: F.B.M. Hoff
Secretaris	: R. Hogendoorn
Penningmeester	: G.J. van Duijn
Commissaris materieel en havens	: A. Pen
Ledenadministratie en 2° Penningmeester	: J.J. den Boer
2° Secretaris	: G.W.H. Klompenhouwer

Redactie:

Gudrun Heinz, Ed van Kesteren

Verenigingsschip:

“Albatros” : 0223 - 652173
Het Nieuwe Diep 34d
1781 AD Den Helder

Dépendance:

“De Sloep” : 0227 - 581763
Nieuwe Haven 4
1778 LA De Haukes

Postbank - rekeningnr: 189337 t.n.v. de penningmeester M.W.V. te Den Helder
ABN-AMRO - rekeningnr: 474453421 t.n.v. de penningmeester M.W.V. te Den Helder

Correspondentie - redactieadres:

Marine Watersport Vereniging
Postbus 30
1780 AA Den Helder

Blad verschijnt 4X per jaar

Digitaal :

Secretariaat : bestuur@marinewatersport.nl
Redactie : bestuur@marinewatersport.nl
Website : www.marinewatersport.nl (let op: vernieuwd apr 2009)

INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE.....	2
VAN DE VOORZITTER	2
REDACTIONEEL	4
IK WIST HET, IK WIST HET!!	6
HOE OUD MOET JE ZIJN?	16
AGENDA	18
MWV OP HYVES.....	19
BORREL OM WARM TE BLIJVEN	20
ZINTUIGEN.....	22
LANG LEVE AIS?	24
IN THE PICTURE.....	28

Kapiteyn
Innovators in flowerbulbs

VAN DE VOORZITTER



Het is half november; het heeft al dagen geregend en ik ben bezig met een voorwoord; dat tegen de kerstdagen bij u in de bus valt. Het kost wat moeite om me nu al in die tijd van het jaar te verplaatsen. Ik ga toch een poging wagen.

We hebben een relatief rustig jubileumjaar gehad. Niet alleen het jaar is rustig geweest, ook de jubileumviering was niet druk bezocht. Zelf kon ik helaas niet bij de jubileumviering aanwezig zijn,

aangezien ik voor mijn werk in het buitenland zat. Ik heb begrepen dat ook anderen door verplichtingen elders niet aanwezig konden zijn, dat moet toch de reden zijn waarvoor leden een gezellig feestje laten lopen. Toch?

Vanuit het bestuur zijn we afgelopen jaar bezig geweest, om na de aankoop van de Centaurs, de kas weer wat gevuld te krijgen. Even geen aankoop

perikelen, anders dan die samengaan met het reguliere onderhoud. Bij zo'n grote aankoop als van de Centaurs, wordt er door de penningmeester scherp gecalculeerd. Hij moet de afweging maken of het financieel haalbaar is en hoeveel reserve we overhouden voor onverwachte onkosten. Ook deze keer is hij er weer in geslaagd om een goed financieel plaatje tevoorschijn te toveren.

Heb ik me toch weer laten afleiden van een overpeinzing over het afgelopen jaar. Niet dat het erg is, ik heb in het verleden al eens in een laatste voorwoord van het jaar laten ontvallen, dat het beter is vooruit te kijken dan terug. Bovendien gaf dit me gelegenheid om een hardwerkend bestuurslid dank te zeggen. Niet dat de penningmeester het enige bestuurslid is dat hard werk niet schuwt, maar af en toe licht ik er iemand uit; op het gevaar af dat ik hiermee anderen te kort doe, dat wel. Er zijn veel helpende handen binnen de vereniging die complimenten verdienen. Niet dat we er genoeg hebben, integendeel we kunnen op veel plaatsen nog helpende handen gebruiken. Neem alleen de bar op de Albatros maar. De vrijwilligers daar zijn nog steeds dun gezaaid. Een paar mensen erbij zou al veel verlichting geven voor de huidige vrijwilligers.

Laat ik het nog maar eens een keer naar voren brengen. Een vereniging is precies wat het woord aangeeft. Mensen die zich verenigen om een gezamenlijk doel na te streven en bij ons is dat watersport. Waarom verenigen die mensen zich? Omdat je als je samen dingen onderneemt, elkaar kunt ondersteunen, sterker staat, u weet wel: 2 weten meer dan 1. Laat staan als het er 800 zijn. Maar dan moeten wel een substantieel deel van de leden dit gevoel dragen en deelnemen aan het vereniging zijn. Ik weet wel dat het een utopie is te geloven, dat alle leden zich inzetten voor de vereniging. Er zijn leden die alleen gebruik maken van de faciliteiten en verder geen binding hebben met de vereniging. Dat geeft op zich niet, als er maar genoeg actieve leden overblijven en ik zou wel eens boven die plus minus 10% actieve leden uit willen komen. Kom op mensen, we zijn toch lid van deze vereniging omdat we watersport zo leuk vinden. Draag dat dan ook uit. Echt waar, het is gezellig op het clubschip en op de dependance, maak er dan ook gebruik van en neem actief deel aan het verenigingsleven. Het is gewoon leuk, weg met die koud watervrees en kom achter de Geraniums vandaan.

Het voorgaande moest me even van het hart. Laten we gaan vooruitkijken. Het jaar 2010 zal ook geen jaar zijn met grote uitgaven in de aankoop sfeer. In een paar jaar tijd hebben we het grootste deel van de vloot vernieuwd.

Alleen de jeugdboten voor de oudere jeugd dienen nog vervangen te worden, maar dan hebben we ook een jonge vloot van de kleinste bootjes tot de grootste jachten. De grootste kostenpost in 2010 wordt waarschijnlijk het groot onderhoud voor de buitenkant van het clubschip en het vervangen van de natte groep beneden. Gelukkig heeft onze werkgever hierbij wat hulp toegezegd. Onze inspanningen voor de Koninklijke Marine zijn ook in de hogere regionen van de organisatie zichtbaar, waardoor ook van daaruit welwillend op eventuele verzoeken wordt ingegaan. We zijn en blijven per slot van rekening een personeelsvereniging van de Koninklijke Marine.

Deze uitgave van 'De Juiste Koers' ligt op uw mat in donkere gezellige dagen voor kerst en op de valreep van een nieuw jaar, met alle goede voornemens van dien. En dat is wat ik en mijn medebestuurders u toewensen: Fijne Kerstdagen en een Gelukkig Nieuwjaar. Ik hoop u in grote getale te mogen verwelkomen op de Nieuwjaarsreceptie aan boord van de Albatros. De receptie wordt gehouden op 3 januari aanvang 15:00 uur, tot dan.

Hans Daams

REDACTIONEEL



Hier is weer uw clubblad. Sommigen van u hebben de boot inmiddels ook winterklaar gemaakt. Anderen zijn nog bezig een plan te maken om dit voor elkaar te krijgen.

De een staat op het droge en de andere ligt schoongemaakt en afgesloten in de box te wachten op het volgende seizoen. Een enkeling blijft tijdens de winter ook nog regelmatig het ruime sop kiezen. Voor hen waarbij de watersport op een laag pitje staat in de winterperiode, is er het clubblad. Eindelijk weer eens tijd om lekker te lezen waar u in het seizoen niet aan toe komt. Hopelijk komen er bij het lezen van de verhalen, bij u ook verhalen opborrelen. Het zou leuk zijn als ook u die eens toevertrouwde aan het papier of, wat moderner, in digitale vorm in de computer zet. Als redactie zitten we altijd verlegen om copy en zien uw verhalen graag tegemoet. Het liefst voorzien van uw eigen foto's om het verhaal wat kracht bij te zetten. Mocht u geen foto's hebben, dan zullen we een paar passende foto's bij uw stuk zoeken.

IN THE PICTURE – A CURSUS



Theorie lessen



Zomeravond competitie



Close racing



De Deskundigen



Gereefd tuigen



Loeven !!!

Het blad is deze keer goed op tijd. Daarmee hebben we de achterstand weer ingelopen en kunnen we vanaf nu weer de vaste regelmaat aanhouden. We zullen er weer naar streven om elk kwartaal het blad door uw brievenbus te laten glijden.

Gudrun en Ed..
De Redactie.

IK WIST HET, IK WIST HET!!

Na een van de vele zeilwedstrijden zat ik gezellig op het terras van de Haukes na te praten met Ruud van Leerdam. Ruud is een groot verteller met een enorme schat aan verhalen als het om zeilen gaat. Als beloofd, heeft hij me het verhaal gemailld om te publiceren in het blad.

door Ruud van Leerdam

Nadat ik het ‘Ik geef de pen aan’ verhaal van Carel Zevenboom gelezen had en Carel min of meer onze grote vriend Rudy Willems had aangewezen, was ik er bijna zeker van dat Rudy mij als volgende schrijver in gedachte had. En jawel hoor, ... bingo!!

In de eerste plaats Carel, was het een heel goede keuze om Rudy Willems de pen ter hand te geven. Niet dat hij alleen een bijzonder goede en slimme zeiler is en een fervent watersporter, maar meer dat hij een zeer innemend en vriendelijk mens is, een man waar ik persoonlijk graag een ‘pintje’ mee wil drinken, zoals hij dat zelf zo mooi kan zeggen. Genoeg vleierij, want ook een Belg kan naast zijn schoenen gaan lopen van verwaandheid.



Toch wil ik nog enkele zinnen aan Rudy wijden. Hoewel hij in 1961 lid werd van de MWV en ik zelf in 1973, heb ik hem pas ontmoet in de tachtiger jaren tijdens de Kieler Woche. Ook zij voeren in de ‘internationale marinekutterregatta’ uiteraard met een Belgische marineploeg. Het viel wel op dat er twee schippers aan boord waren, waaronder Rudy. Maar waar is waar, toen hij aan het roer zat, waren de resultaten een stuk beter. De laatste keer dat ik Rudy in Kiel (1998) zag, zeilde hij met zijn bemanning die bestond en nog steeds bestaat uit oud-marinemannen, sommige al dicht tegen de zeventig en misschien wel zelfs daarover. Met dezelfde ploeg zeilt hij al enkele jaren in onze marinesloepen tijdens de sluitingswedstrijden van de MWV met opmerkelijk goed resultaat en dat is natuurlijk niet mis op het toch door stroom, wind en zeegang lastig vaarwater als het Marsdiep. Door

leep te zeilen wist hij met zijn bemanning ook een eerste plaats in de verenigings-sloepenwedstrijden op het Amstelmeer in te pikken. Dus zeilen, dat kan hij.

Het is trouwens een genot om te zien, maar meer om te horen, hoe zij hun sloep optuigen. Maar als alles staat hoe het moet staan zeilen zij als een speer.



Rudy, ik hoop dat je nog jarenlang met je mannen bij ons in het hoge noorden komt zeilen, zowel in de sloepen als in de Centaurs. Bij deze wil ik je vragen of je dit jaar in mei onze clubkampioenschap komt zeilen. Je zal mij, maar ik denk ook vele anderen daar een groot plezier mee doen. Het gaat al een stuk beter met je schouder na je operatie, dus wat let je.

Alleen je moet wel je kleren aanhouden, want je weet, wij Hollanders zijn niet alleen een ietwat ‘zunig’, maar ook preuts.

Als laatste Rudy, hoopte je dat jouw verhaal leesbaar overkomt. Nu, dat kwam over. ‘*We snapten het jet*’. Je schrijft prachtig en kleurrijk, ik zou willen dat ik net zo goed Frans zou spreken en schrijven als jij en je Belgische vrienden het Nederlands onder de knie hebben.

Ik hoop je te zien 5-en 6 mei tijdens het clubkampioenschap. Doen!!! (*Ivm het uitkomen van het clubblad waarschijnlijk na 5-en 6 mei, zal ik je telefonisch benaderen*)

Zo, de kop is er af. Nu moet ik, zoals het betaamt, iets over mijzelf vertellen. Maar wat moet ik dan vertellen? Dat ik al ongeveer zeven en dertig jaar gelukkig getrouwd ben, steeds met dezelfde vrouw, twee kinderen heb - en als dit blad uitkomt hopelijk drie kleinkinderen - die natuurlijk hartstikke pienter zijn en nog bijzonder mooi ogen ook en dat ik zo’n jaar voor de oorlog in het Amsterdamse Wilhelminagasthuis geboren ben? Dat interesseert toch niemand? Wel nee, daar zit geen hond op te wachten!!

Zal ik dan gaan uitwijden over mijn zeilcarrière, dat mijn eerste kennismaking met de zeilsport was in het jaar 1952 op het Abcoudermeer in een zeilkano van het zoontje van de dorpsbakker en dat een ander vriendje, in dit geval de zoon van de dorpssmid (er waren er twee in Abcoude) een peddelkano had die ik af en toe mocht lenen. En toen ik in 1947 in Almen aan het Twente-Rijnkanaal woonde (mijn vader was onder andere bruggenbouwer) had mijn iets oudere buurjongen een vlot gebouwd van

stukken afvalhout. Met een plank als roer en een oude paraplu als zeil, zag hij kans voor de wind te varen, als er wind was natuurlijk. Bij de gratie Gods mocht ik ook eens en keertje meevaren. Dat was wel mijn prilste nautische ervaring. Voor alle duidelijkheid, ik kon toen al zwemmen, ik had les gehad in het plaatselijk zwembad dat aan- en in het riviertje Berkel lag. Daarvoor had mijn vader me al een waterdoop gegeven in het Amsterdam-Rijnkanaal in Breukelen. Dat was in 1945 net na de bevrijding. Met een touw - we noemden toen nog alle lijnen touwen - om mijn middel en het andere eind logisch in mijn vaders handen, liet hij mij in het kanaal springen tot groot ongenoegen van mijn moeder. Zij kon niet zwemmen, mijn vader trouwens ook niet, maar ik leerde wel met water omgaan.

Maar met al dit soort zaken moet je niet aankomen in een rubriek als 'Ik geef de pen aan'. Dat vindt bijna iedereen 'bullshit', om maar even iets internationaals te zeggen.

Nee, ik ga wat anders vertellen, een angstig avontuur dat gelukkig uiteindelijk toch nog goed afliep. Het gebeurde in mei 1986, op een zaterdagmorgen.

Riiing ... Riiing ... Riiing De wekker!?

Met moeite kon ik het knopje vinden om dat verrekte ding uit te zetten. Riiing ... Riiing ... Riiing „Ruud, Ruud, de telefoon!”. Mijn echtgenote gaf me een por in mijn zij. Met een schok realiseerde ik mij dat de telefoon naast me op het nachtkasje stond te rinkelen.



Met een bonzend hart van schrik nam ik de haak van het toestel en zag tegelijkertijd dat het kwart voor zes was. Wie belt er nu op dat idiote tijdstip. Zal er wat gebeurd zijn?

Mijn „Hallo, met wie?” klonk niet echt overtuigend. „Ruud, met Peter. Niet schrikken man, er is niets gebeurd, maar moet je luisteren”. Het was Peter, een zeilmaat en kennis, maar een kennis waar mijn vrouw niet echt gek op was.

„Ruud, we hebben een klusje. We moeten een Waarschip van Den Helder naar Terschelling brengen. We vertrekken om negen uur. Het tij is dan gunstig”.

„Bel je me daarvoor m'n bed uit, op dit uur van de dag”, verweerde ik me nog en keek m'n vrouw aan die me slaperig en vragend aankeek. „Het is Peter, hij moet een boot wegbrengen en vraagt of ik mee ga”. Haar blik

GRANDO KEUKENS

Betaalbaar Keukendesign



DE JUISTE
KOERS NAAR
UW NIEUWE
KEUKEN

U kiest voor kwaliteit, vakmanschap, design én groots voordeel!

Bij Grando Keukens gaan kwaliteit, vakmanschap en betaalbaar design altijd hand in hand. Met een ruime keuze uit vier verschillende collecties, vindt u bij Grando gegarandeerd de keuken van uw dromen.

www.grando.nl

Grando Den Helder

Ravelijncenter 29 T: 0223-668680

Open: ma: 13:00-17:30, di,wo,vr: 9:00-17:30,

do: 9:00-21:00, za: 9:00-17:00


CBW-erkend

veranderde en sprak boekdelen. „Kon je me niet eerder bellen dan op dit tijdstip, ik schrok me rot”, zei ik in de telefoon en begon aanstalten te maken om mijn bed uit te komen. „Zeur niet man, kom je wiegje uit en zorg dat je om acht uur bij steiger één bent. Alles is aan boord en alles is geregeld”. Peter had een natuurlijk overwicht op zijn medemens, zelfs op mij.

„We varen hem over en overnachten op Terschelling, morgen gaan we terug met de veerpont naar Harlingen, nemen daar de bus naar Den Helder. Dat wordt lachen man en ... alles wordt betaald”, ging Peter door.

Ik draaide me om en keek m'n vrouw vragend aan. „Vind je het goed, ik ben morgenavond weer terug en het kost niets, alles wordt betaald”, zei ik met een zielig gezicht.



„Moet je zelf weten, als je maar geen rare dingen doet, die engerd heeft altijd wat anders”, zei ze niet fijntjes en draaide zich om.

„Oké, ik ga mee, je ziet me wel op de steiger. Hoe heet die boot?” Maar Peter had al opgehangen, zo was Peter nu eenmaal.

Ik durfde niet aan mijn vrouw te vragen of ze me met de

auto weg wilde brengen, dus besloot ik maar de fiets te nemen. Zo kwam ik iets later dan acht uur op de haven, hijgend en bezweet, want er stond veel meer wind dan ik ingeschat had.

Peter stond me al op te wachten. „Kom aan boord, ik heb koffie”. „Er staat wel veel wind”, begon ik, want de wind gierde en floot door de stagen en wanten van de gemeerde jachten. „Valt wel mee, een vijfje”, zei Peter en hij stapte aan boord van de ‘Blue Haven’, want zo heette dat jacht en ik zag in één oogopslag dat het er op z’n zachts gezegd nogal rommelig en verwaarloost uitzag.

Toen we in de kuip stonden draaide Peter zich om en zei met een beetje zachte stem: „We hebben twee passagiers, twee geflipte meiden van een jaar of dertig, die willen een paar weken naar Terschelling, ze zijn al aan boord, ze hebben vannacht hier geslapen”, en hij gaf me een niet mis verstaanbare

knipoog. Oh jee. Daar had je het gelazer al, twee van die grieten die je bij voorbaat al in de problemen kunnen helpen.

„Ik heb ze gisteravond in een kroeg opgepikt en toen ik ze vertelde dat ik een jacht

naar Terschelling moest brengen, wilden ze gelijk mee, vooral toen ze een fles wijn achter de kiezen hadden. En vanmorgen toen ik moest pissen dacht ik; wel een beetje veel wind om alleen met die twee meiden naar Terschelling te zeilen. Toen heb ik jou maar gebeld. Leuke verrassing, hè”, zei Peter met een dubbelzinnige grijns.

Op dat moment had ik gelijk moeten afhaken. Rechtsomkeert naar huis, want als mijn meisje thuis hier achter komt, vooral als het allemaal door Peter is georganiseerd, nou, dan zwaait er wat. Maar Peter wimpelde m'n bezwaren luchtig weg met de opmerking: „Wat niet weet, wat niet deert”.

Toen we naar beneden de kajuit ingingen, zaten de twee dames ietwat lodderig en nog met wat je zou noemen in alternatief nachtkledij op de bank, ieder met een mok koffie voor zich. Peter stelde mij voor als Ruud en schonk

voor mij ook koffie in.

Het waren bij nader inzien niet zomaar twee meiden, je kon merken dat het vrouwen waren die meer in hun mars hadden, door de wol geverfd en ze zagen er ook best leuk uit. M'n mannelijke ego begon te groeien. Maar ik had nooit aan dat avontuur moeten beginnen, in ieder geval niet op deze manier.



Alhoewel, een avondje stappen op Terschelling met z'n vieren trok me toch wel aan, Peter kon verrek gezellig zijn.

We vertrokken rondom negen. De verkeerscentrale waarschuwde ons voor windkracht zes, die in de loop van de dag nog aan zou kunnen trekken. Onder vol tuig doken we Texelstroom in, we hadden natuurlijk een rif moeten steken, maar we konden de smeerrepen niet vinden; „We kijken straks wel”, zei Peter nog. Met ruime wind volgden we de groene tonnen, die slecht te verkennen waren door matig zicht en toen al flinke golven. De twee dames, inmiddels gekleed in zeilpak en reddingsvest - die waren gelukkig

aan boord en zagen er nog betrouwbaar uit ook - keken hun ogen uit, al kon je toen al merken dat ze dit niet verwacht hadden.

Peter was nog allerlei zaken aan het regelen, de dieptemeter kon hij niet aan de praat krijgen en ook de kaart van het van het Westelijk deel van de Waddenzee was aanvankelijk niet te vinden, uiteindelijk vond hij hem onder de kajuitbank. Het was een oudje, uitgave 1983.

Door de vloedstroom en de voor mij gevoel harde achterlijke wind, schoten we flink op, de tonnen, die ik krap aanhield, schoten voorbij. Ik had nog net boei T13 in de gaten, die de oostelijke grens aangeeft van het controlegebied van de Helderse verkeerscentrale, zodat ik Peter riep om zich met de marifoon af te melden op kanaal 12 (tegenwoordig 62, Red.).



De verkeersleider wenste ons goede reis en waarschuwde nog eens voor de 6 Beaufort. Ik vroeg aan Peter of hij de smeerrepen voor het rif al gevonden had, het zinde me niets dit zootje ongeregdheid en ik begon een beetje pissig te worden. Eigenlijk was ik het ook niet gewend van Peter, hij was een flierefluiter en vaak een beetje grof in de omgang, maar zeilen kon hij en ook wel secuur. Waarschijnlijk was hij danig onder de indruk van zijn verovering in de kroeg, je treft natuurlijk niet iedere

dag twee van die vrije en willige meiden.

Ondanks de stroom en wind in dezelfde richting, liepen er toch al aardige golven en ik had mijn handen vol om het schip op koers te houden, het rolde en gierde behoorlijk. Ik begon me toch wat bezorgd te voelen, niet voor de windkracht en zeeegang, maar de slechte manier van voorbereiden, dit doe je normaal niet. Ook de twee vrouwen baarden me zorgen, ze hadden weinig of geen ervaring, zeker niet op groot water. Was ik maar bij moeder thuis gebleven.

De langste van de twee begon verdacht veel te gapen en boertjes te laten en ze werd steeds bleker om de neus. Ook dat nog, werd er een zeeziek, dat kon er nog wel bij. De kleine vroeg aan Peter of ze naar de wc kon, ze moest plassen. Toen ze na een tijdje terug kwam, was ze ook een beetje wit. Er is geen snellere manier om zeeziek te worden dan naar de wc te gaan op een stampend en slingerend schip. Gelukkig knapte ze door de frisse zeelucht weer op. Het lange meisje werd steeds witter.

Inmiddels waren we bij boei T23 aangekomen en we moesten naar stuurboord draaien. We voeren op dat moment over sb, dus gijpen. Peter regelde de fokkeschoot en ik vergat aan onze twee passagiers uit te leggen dat de giek, (wat is dat?) vooral met deze wind, met een klap over zou komen. Toen ik uit gewoonte “GIJPEN” riep ging dat kleine meisje staan. Het liep nog goed af. De giek schampte haar achterhoofd en ze kwakte op de andere kuipbank. Ik vloekte van schrik. Door de ongecontroleerde gijp helde het jacht flink naar bakboord en het lange meisje gilde als een varken. Gelukkig was Peter niet in paniek, hij greep die kleine en trok haar terug op de hoge bank. Inmiddels had ik het schip weer onder controle. Karin, want zo heette ze, had een flinke schaafwond op haar hoofd en ze bloedde als een rund. Ik had een handdoek om mijn nek en die gaf ik haar om het bloeden te stelpen. Ook had ze haar elleboog bezeerd. Peter ging de EHBO-doos zoeken, maar waar lag ie? Ondanks de hachelijke situatie hield Karin zich kranig. Ze gaf geen kik hoewel de tranen van pijn en schrik in haar ogen stonden. Over Betty, de lange, maakte ik me meer zorgen. Spiervit zat ze haar vriendin aan te staren en ze maakte rare geluiden. Zelf was ik razend over wat er gebeurd was en waar we in verzeild waren geraakt.



Peter had even later de verbanddoos gevonden en begon Karin te verbinden. Nadat hij zo goed als kwaad de wond verbonden had en een blikje water had gegeven voor de schrik riep ik tegen Peter: „En nu gaan we eerst dat verrekte zeil reven, we hebben veel te veel staan. Neem jij het roer, houdt nul negen nul aan, dan schuiven we zo Scheurrak in, dan ga ik intussen een paar stukken lijn zoeken”.

Ik vond onder de kuipbank uiteindelijk de lijnen. Maar het valt niet mee om op een slingerend en onbekend schip zoiets in te scheren. Na een behoorlijk gemartel lukte het. Nu nog het zeil reven. Dat valt helemaal niet mee. Eén hand voor het schip, één hand voor jezelf, geldt niet op een jacht bij windkracht 6. Ik had wel drie paar handen nodig om me vast te klampen. Het leek wel of het steeds harder ging waaien. „Hadden we het maar in Den Helder gedaan, dan hadden we nu niet in de ellende gezeten”, foeterde ik in

mijzelf. Aan die twee meiden had ik ook niets, de een is gewond en die ander staat op het punt om over haar nek te gaan.

„Ik zal hem in de wind draaien, dan wil het grootzeil wel zakken”, riep Peter en draaide veel te snel naar de wind toe. Het schip helde zwaar over naar bakboord, een golf sloeg tegen het gangboord omhoog die daarna over het dek spoelde. In een flits zag ik dat Betty voorover boog en een straal viezigheid spoot uit haar mond. Peter probeerde de smurrie te ontwijken en draaide daardoor het schip ongewild door de wind. De fok sloeg bak en het schip knalde overstag. Ik greep me vast aan de mast



en zag opeens een enorm groot groen gevaarte naderen; met een daverende klap sloegen we tegen de lichtboei. Ik gilde!!

„Ruud, Ruud, wat is er, wordt wakker”. Ik werd heen en weer geschud. „Ruud, wakker worden, je hebt een nachtmerrie!”. Langzaam kwam ik bij

VAN DE SECRETARIS

E-mail werkt snel en effectief.

U kunt u de navolgende zaken snel en effectief regelen via email:

- Lid of donateur worden (lidmaatschaps of donateur formulier als bijlage)
- Lidmaatschap of donateurschap opzeggen
- Schip afschrijven (afschrijf formulier als bijlage)
- Informatie opvragen
- Etc.

Stuur gewoon een email naar bestuur@marinewatersport.nl

U krijgt uw bevestiging of antwoord dan ook via email teruggestuurd.

Informatie ontvangen per email

Wilt u op de hoogte gehouden worden van evenementen, feesten en andere zaken? Stuur dan een email naar bestuur@marinewatersport.nl met in het onderwerp: “ **ik wil info ontvangen** “ en u wordt automatisch op de hoogte gehouden!

Secretaris MWV

Richard Hogendoorn

IN THE PICTURE – 2009



Beschermheer + ega, Voorzitter en
Doopster



Toekomstig bestuurslid?



De wedstrijdleiding



Zeg ken jij de mosselman ?



De kampioenen ZAC



De jeugd

m'n positieven. „Je hebt liggen dromen, je schreeuwde als een kind, wat is er gebeurd?” Ik keek in het geschrokken gezicht van mijn vrouw. Ik besepte dat ik niet op zee was, maar in mijn bed lag, veilig en warm, bij mijn eigen vrouw.

„Wat ben ik blij dat ik bij jou ben, ... ik houd van je”, fluisterde ik en kroop dicht tegen haar aan.

Moraal van dit verhaal: ‘Bezint eer gij begint’ en ‘Als je iets doet, doe het dan goed’.

PS.: Rudy Willems, je vroeg naar het geheim. Wel, je weet dat een geheim alleen een geheim is, als het geheim blijft. Dus!?!

HOE OUD MOET JE ZIJN?



Er wordt al weken, zoniet maanden gekibbeld of de 13 jarige (inmiddels 14 jaar) Laura wel of niet solo de wereld mag en kan rondzeilen. Weliswaar met

enig hulp van vader en/of andere financieel onafhankelijke helpers. Maar toch???

Je kan er vóór, maar ook tegen zijn. Het is maar hoe je er tegenaan wilt kijken.

Om een nabloei-discussie in ons clubblad of de site op gang te zetten, wil ik toch in bijlage gevoegde foto's als voorbeeld stellen.

Als mijn kleindochter Roos-en kleinzoon Marijn van Leerdam, respectievelijk 10 en 8 jaar, dit kunnen in onze Centaurs van weleer (2008) op het Amstelmeer bij een matig windje drie, nou, dan zou die Laura met haar ervaring van haar pap en mam, dit toch wel mogen en kunnen?? OF NIET???

Ruud van Leerdam.



Voor informatie over jeugdzeilen kunt u contact opnemen met het bestuur via de Website www.marinewatersport.nl , of een aan bestuur@marinewatersport.nl

AAN ALLE WATERSPORTERS!



Verstaging t/m 10mm, RVS beslag,
elektronica, veiligheidsmiddelen en kleding (Helly Hansen)
verf (DD-lak, pifanes, Sikkens, International)



ZUIDSTRAAT 90

1781 BV

DEN HELDER

TEL. (0223) 61 30 54

FAX (0223) 61 36 72

E-MAIL VAARSHOPVANKALSBEEK@PLANET.NL



AGENDA

Wat 	Waar	Wanneer
Kerstbingo	Albatros	12 december, 20:00 uur
Nieuwjaarsreceptie	Albatros	3 januari 15:00 uur
Start A-cursus	Albatros	4 januari 2010, 19:30 uur
Boot Holland	WTC Expo Leeuwarden	12 t/m 17 februari
Hiswa	RAI – Amsterdam	2 t/m 7 maart
Sail Amsterdam	Amsterdam – het IJ	19 t/m 23 augustus

MWV OP HYVES



Bent u al uitgenodigd om lid te worden van www.hyves.nl?

Dit sociaal netwerk is de laatste tijd aan een enorme opmars bezig en telt meer dan twee miljoen leden. De populariteit van Hyves is ook de Marine Watersport Vereniging niet ontgaan. Maar wat is Hyves nu eigenlijk, hoe werkt het en wat kunt u er mee?

Hyves is een online sociaal netwerk, net als bijvoorbeeld MSN Spaces en Schoolbank.nl. De bedoeling van dit soort websites is om op een eenvoudige manier contact te onderhouden met vrienden en kennissen, maar ook om nieuwe mensen te leren kennen. Via Hyves kun je een weblog bijhouden, foto's en videos delen met vrienden en met mensen met dezelfde interesses in contact komen. Lid worden van Hyves is gratis.

Om u aan te melden gaat u naar www.hyves.nl en klikt u rechtsboven op gratis aanmelden en vult daar de gevraagde gegevens in. Als u bent aangemeld kunt u de Marine Watersport Vereniging vinden onder <http://mwv1.hyves.nl/> en onder <http://marinewatersport.hyves.nl/>.

We hopen u te kunnen verwelkomen op onze MWV Hyve!

Tot Hyves

Hyves
always in touch with your friends

Gebruikersnaam: ☐ Onthoud mij
Wachtwoord: Toon: ☒ Toon Offline

Home Vrienden Netwerken + Zoeken:

Marine Watersport Vereniging (Hyve)

Over | Foto's | Berichten | Meer ▾

Over Marine Watersport Vereniging

 Opgericht op 13 oktober 2009

Beheerder Richard 

Beschrijving Ontspanning op het water 

☒ Lid worden

Wie van ontspanning en watersport houdt is bij de Marine Watersport Vereniging aan het juiste adres

Leden (9)

 berna (23)	 Fenna (14)	 Guzann (488)
 Remko (19)	 Carlo en Hennie (165)	 Richard (55)

Om warm te blijven zijn soep en thee geschikter dan een borreltje: dat kan dodelijk zijn!

Water is verfrissend: de temperatuur boven het water benadert vaak die van het water. Daarom zoeken we in de zomer ook graag de waterkant op. Omgekeerd is ook waar: in het voorjaar, als de zeewatertemperatuur niet boven 7°C uitkomt, zal de lucht boven zee ook niet boven 7°C uitkomen. Zo wordt watersport wintersport. Maar ook in de zomer ligt onderkoeling op de loer.



Onderkoeling is een veel voorkomende doodsoorzaak op het water. Heeft u het koud, dan dragen soep of thee bij aan uw opwarming: van binnenuit. Een borrel draagt bij aan uw afkoeling: via de onderhuidse haarvaten verliest u nog meer warmte. Na drie borrels hebt u nergens meer last van... Met een flinke slok op kunt u wel een boete tot 1300 euro krijgen, want uw promillage mag niet boven de 0,8‰ zijn.

Het praktijkvoorbeeld:

Dronken dieven

De Cocksdorp - 22 juli 1994

Wind: NW 1

Uit het journaal van schipper J. Groen:



'Op 22 juli omstreeks 09.19 uur kreeg ik een telefonische melding van KW Eierland, dat er twee zwemmers achter De Cocksdorp in grote moeilijkheden verkeerden. Eén zwemmer hing aan een steekbaken en de andere zwom op een kleine afstand hiervan. Zo snel mogelijk naar deze positie gevaren. De zwemmers stonden op een bank tot aan hun middel in het water. Zij waren beide uitgeput en één van hen was onderkoeld (temperatuur 34°C). Direct in de onderkoelingsbrancard gepakt en Kustwacht verzocht arts en ambulance

te waarschuwen. Door de dienstdoende arts is de man in het boothuis verzorgd.

De aanleiding tot de ongeveer drie uur durende zwemtocht was dat de beide 'drenkelingen' in een bootje van Vlieland waren vertrokken en motorpech hadden gekregen. Na een stevige dronk, dus heel moedig, hadden zij het bootje verlaten en gingen lopend naar Texel. Door de opkomende vloed ging het lopen snel over in zwemmen. Strandjutter Boon hoorde ter hoogte van De Cocksdorp bij de dijk hulpgeroep, maar kon zelf niets waarnemen. Boon lichtte de Kustwacht in. Deze zag na enig speurwerk de zwemmers in problemen. De zwemmers hadden niet over geluk te klagen. Binnen 35 minuten na het alarm waren zij onder doktersbehandeling.

Nadat zwemmers afgevoerd waren om 10.30 uur uitgevaren om bootje te zoeken. Richting Jack IJst gevaren en menen iets te zien op de Steenplaat. Door het zakkende water kunnen we echter niet ter plaatse komen. De Phoca van natuurbeheer had echter een klein rubberbootje met geringe diepgang en is voor ons gaan kijken. Het bleek het bewuste bootje maar het lag al droog. Besloten om met hoog water terug te komen. Dit was echter niet nodig omdat de eigenaar zelf het bootje zou bergen. Teruggevaren naar station alwaar om 11.56 aangekomen'.

Voor watersporters is een zwemvest altijd aan te raden - wie te koud is kan niet meer zwemmen, ongeacht het aantal behaalde zwemdiploma's. Bedenk dat afkoeling in water 30 keer zo snel gaat als in lucht, trek een wetsuit of overlevingspak aan als er een kans is te water te raken.



Veel EHBO pakketten bevatten de zilver/goud deken. Deze zijn uitermate geschikt bij zowel onderkoeling als oververhitting. **Bij bescherming tegen de kou:** Zilveren kant naar binnen. De aluminium laag kaatst ca. 80% van de

lichaamstemperatuur terug waardoor onderkoeling en bevriezing worden voorkomen. Heel handig om in geval van nood aan boord van uw boot te hebben.

3 FASEN VAN ONDERKOELING

Fase 1

Door heftig en ongecontroleerd rillen probeert je lichaam warmte op te wekken.



Fase 2

Het rillen stopt. Om energie te sparen gaat je stofwisseling op het laagste pitje.



Fase 3

Bloeddruk zakt tot een bijna niet meer te meten waarde en het hart komt in ernstige problemen.



© Triv' | Schwandt Infographics

ZINTUIGEN

Hoe ruikt de zee? Hoe voelt een storm? Hoe klinkt een windstilte? Zelfs in onze multimediale wereld zijn er nog talloze schijnbaar onmogelijk te beantwoorden vragen. Maar dat weerhoudt ons er niet van naar antwoorden op zoek te gaan. Zintuigen in twee dimensies...

Lekker Nat

Regen vermengt zich met buiswater.

En druppels vindt een onmogelijk geachte route langs de kraag van je ondoordringbare zeilpak.

Langzaam en koud glijdt hij langs je rug.

Mopperend kom je terug in de kuip.

Of is zelfs die confrontatie met de elementen toch eigenlijk ook wel lekker?

svea

KEUKENS

recht door zee!

EERLIJKE KEUKENS, EERLIJKE PRIJZEN

Een Svea keuken is helder, eerlijk, uiterst eigentijds en bovenal stijlvol. Je vindt wat precies bij je past, je kiest wat je wilt, je krijgt wat je wenst. Heel eenvoudig. Alles kan, alles mag. Jij bent uniek, en je keuken past precies bij jou!



ULVÖ

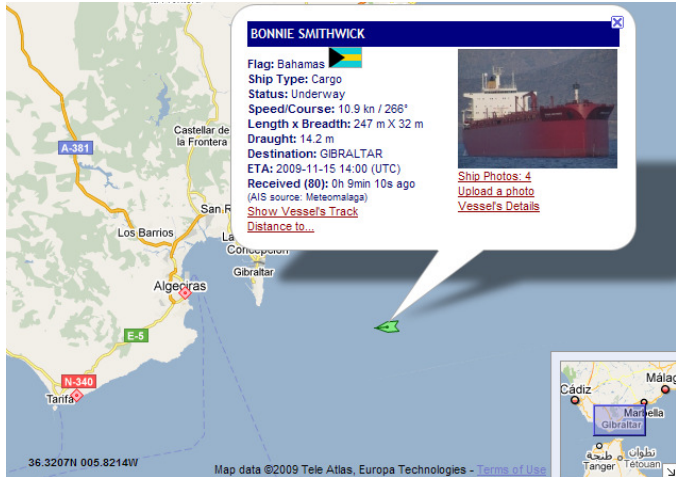
€ 5.995,-**Svea Den Helder**

Ravelijncenter 31 (Naast Beter Bed)

Tel: (0223) 66 16 50

Open: ma 13.00 - 17.30, di, wo, vr 09.00 - 17.30,
do 09.00 - 21.00, za 09.00 - 17.30.www.sveakeukens.nl

Pauline en Jeroen liggen te slapen als we de trafficlane in de Straat van Gibraltar oversteken. Samen met Singapore en Dover de drukste ter wereld. Gelukkig hebben we recentelijk een nieuw navigatiemiddel aangeschaft: **AIS**. Dus in plaats van peilingen met verrekijker en kompas, of plotlijnen op de radar en dan maar gissen, weten we exact waar ieder schip, boven de 300 ton, heen gaat. Maar het allermooist is de combinatie met de



navigatiesoftware, want die berekent of er gevaar is voor een botsing. Dus nu kunnen we rustig in slaap vallen, om plotseling via de luidspreker wakker gemaakt worden door een te vriendelijke monotone computer vrouwenstem: "WARNING: POSSIBLE COLLISION IN TEN SECONDS!" We steken mooi haaks de trafficlane over. Alles gaat voorbeeldig. We passeren met een respectabele 8 knopen de tankers en vrachtschepen. We zijn bijna de trafficlane over als ik plots een zwart driehoekje (het symbool een schip in de navigatiesoftware) rood zie oplichten. Hoezo? Hij gaat 5 knopen, wij 8 en we zijn even ver van het mogelijk aanvaringspunt verwijderd. Dan kunnen we er toch makkelijk voor langs?

De AIS info zegt dat het een sleep betreft. De tijd verstrijkt en er blijft volgens de elektronica gevaar voor aanvaring. Op een halve mijl afstand besluit ik achterlangs te gaan. Probleem opgelost. We zijn de sleepboot gepasseerd en we vervolgen onze koers.

Ik vraag me af wat er dan toch versleept wordt, want ik zie niets. Nog geen minuut later krijg ik een bijna een hartstilstand. In het vage licht van de enorme schijnwerper vanaf het achterschip van de sleepboot (de sleep was minstens 300m lang) doemt er geluidsloos, als in een enge film, een groot zwart gevaarte op. Verdomme! Een gigantisch roestig casco zonder van

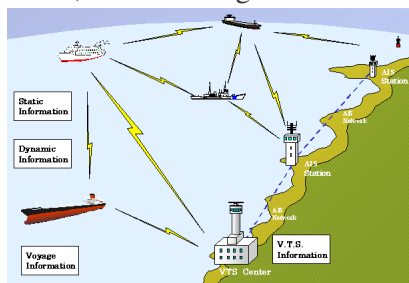
enige verlichting voorzien komt op ons af. Gelukkig is er nog ruimte om het roer om te gooien. Alleen op het achterschip van het casco brandt een wit navigatielicht. Hadden ze wel in de AIS info mogen zetten. Toch?

Het verhaal op de vorige pagina's is een praktijkvoorbeeld met AIS.

Sinds schermen rond de kaartentafel gemeengoed werden, is hun toepassing bijna ongemerkt behoorlijk geëvalueerd. De simpele verspringende cijfers van de eerste modellen werden fraaie grafische displays, en elektronische kaartnavigatie ontwikkelde zich van een papieren kaart op een scherm tot systemen waarin alle informatiestromen worden gecombineerd. Zien wat erom je heen gebeurt, is daar een belangrijke toepassing van. Zeker AIS, is een zeer wezenlijke aanvulling op de navigatie op zee. Het systeem schept vertrouwen en rust in de kuip tijdens de oversteek van drukke shippinglanes, zeker 's nachts in de Duitse Bocht en bij oversteken naar Engeland. Het is zeker geen vervanging van radar, want AIS is nog niet verplicht voor de visserij en voor schepen kleiner dan 300 ton.

Plotter computer of stand alone?

Vrijwel alle plotters vanaf 500 euro hebben de voorziening om AIS-gegevens over de elektronische kaart te leggen. Of dat ook lukt met de kaartsoftware op je computer is niet zeker, maar steeds meer programma's zijn daar op voorbereid. Voor beide heb je een AIS-ontvanger nodig: éénkanaals vanaf ongeveer 190 euro en de tweekanaals vanaf ongeveer 350 euro. De éénkanaals ontvanger geeft niet minder, maar wat trager weer. Deze AIS-ontvangers sluit je aan op een eigen VHF-antenne, of op de bestaande met een antennesplitter. Die voorkomt opblazen van de AIS-ontvanger zodra de marifoon zendt. Een andere mogelijkheid is een 'stand alone' AIS monitor, waarvan de AIS Radar van NASA een goed voorbeeld is.



Techniek van AIS

AIS werkt met een zogeheten transponder, klasse A voor de beroepsvaart en klasse B voor de jachten. De transponder bestaat uit een ontvanger en zender die op twee VHF-kanalen (marifoon) zendt en ontvangt. Hij beschikt over een eigen gps-ontvanger voor de tijds- en plaatsbepaling, zodat alle klokken van de transponders in de omgeving de gelijke tijd aanhouden. Gevers van het schip zelf zorgen voor koers, snelheid en positie. Het bijzondere schuilt in de organisatie van zenden en ontvangen. Als de transponders van ieder schip op eigen houtje zouden gaan zenden op willekeurige tijden, kan het systeem absoluut niet werken. Daarom wordt gebruik gemaakt van TDMA, Time Division Multiple Access die de toegang van de transponders tot het AIS-systeem regelen. Een tijdbalk van zestig seconden is daarvoor onderverdeeld in 2250 'slots', tijdblokjes. Iedere transponder legt bij de omringende transponders vast, welk slot hij zal gebruiken om te zenden. Nieuwe schepen in de cluster reserveren een leeg slot. Op die manier zitten de transponders elkaar niet in de weg. Doordat de transponders op twee kanalen zenden en ontvangen, is het totale aantal slots $2 \times 2.250 = 4.500$. Omdat de maximale reikwijdte van iedere transponder circa 25 mijl bedraagt, zal het systeem in theorie nooit overbelast kunnen raken. De klasse A transponders voor de beroepsvaart zenden de volgende gegevens uit: naam van het schip, soort schip, call-sign, Maritime Mobile Ship Identification (MMSI-nummer), positie, bestemming, snelheid over grond, koers over de grond, status (varend, voor anker liggend), afmetingen en berichten over bijvoorbeeld gevaarlijke lading. Jachttransponders, klasse B, beschikken ook over een ingebouwde gps-ontvanger maar zenden minder gegevens uit.

AIS transponder

Het eigen schip wordt zichtbaar op het plotscherm van de beroepsvaart door de AIS B-transponder te installeren. In theorie maakt de transponder het schip veel beter zichtbaar op een AIS-plotter, dan welke radarreflector

dan ook op een radarscherm. Alleen zijn, hoe gek het ook klinkt, niet alle beroepsschepen voorzien van elektronische kaart met AIS-overlay. Veel schepen hebben het verplichte AIS kastje met een schermpje waarop jouw gegevens staan in een reeks getallen. Of ze op de brug daar altijd even goed op kijken is nog maar de vraag. Een reden om de radarreflector nog maar even in de mast te laten hangen. Maar de toekomst is natuurlijk aan AIS. AIS-B transponders zijn al te koop rond 700 euro. Die prijs zal wel zakken, want de markt is wereldwijd gezien enorm.

Radar op het scherm

De meest ideale combinatie is die van kaartplotter met AIS-overlay en radaroverlay of de radarinformatie in een apart deel scherm. Daarvoor zijn multifunctionele schermen nodig. Alle merken hebben die wel in het programma, maar de prijs begint rond 1.500 euro, Alleen als zo'n multifunctioneel scherm storing vertoont, heb je niets meer.

TIP: <http://www.marinetraffic.com>

JACHTWERF VAN ZONEN

Tel. (0227) 581368

*** winter & zomerstalling (binnen & buiten)**

*** korte stalling * doe het zelf loods**

*** hijsen tot 20 ton**

IN THE PICTURE



Admiraal in volle glorie



Splash op het Amstelmeer



Tevreden leiders van een club



Goeie wind voor sloepzeilen



Even je momentje pakken



Rogger te Makkum