

't Spitsgattertje

Uitgave van de Midgetclub (opgericht: 7 oktober 1977).

't *Spitsgattertje* is de officiële spreekbuis voor liefhebbers en/of bezitters van een zeiljacht van het Oostzeejolttype Midget.

Dit clubblad wordt viermaal per jaar uitgegeven en wel in de maanden maart, juni, oktober en december (o.o.v.) en komt ook op de website (<http://www.midgetclub.nl/>).

Contact website: midgetclub.website@gmail.com

Oplage:	ca. 170 stuks
Inzending van kopij:	ca. 3 weken voor verschijning
Adverteren op website:	voor iedereen mogelijk, vraag om informatie
Contributie:	€ 20,-- (+ inschrijfgeld éénmalig € 4,50)
Contributie buitenland:	€ 25,-- (+ inschrijfgeld éénmalig € 4,50).

Algehele organisatie en secretariaat:

e-mail: info@midgetclub.nl

Corry & Dirk Broeckman

Adres: Boeier 02-57, 8242 CE Lelystad. Tel.: 032-024 76 68

Redactie Spitsgattertje:

e-mail: redactie@midgetclub.nl

Thécla van Geelen & Jos Ouwehand

Adres: Dorpsstraat 159, 1534 NH Oostknollendam. Tel.: 075-642 38 81

Drukwerk: Zaansprint, Wormerveer

Bankinformatie:

IBAN: NL64 INGB 0006 5008 75

BIC: INGBNL2A

t.n.v. Stichting Midgetclub, Boeier 257, 8242 CE Lelystad

Bijeenkomsten worden altijd op een zaterdagmiddag gehouden in:

Ontmoetingscentrum 'Het Kraaiennest'

Kortenhoefsedijk 145

1241 LX Kortenhoef. Tel.: 035-656 23 44

Aanvang van alle middagen is 13.30 uur.

Omslagfoto: Gerben van der Hoff in 'Blubbje' (foto: W. Berkheij)

Achterkaft: 'Polly Grey' in 1998 (foto: H. Brockhoff)



Inhoudsopgave

blz. 1	Colofon
blz. 2	Inhoudsopgave en programma 2015
blz. 3	Midgetreünie 2015: 'Bjusterbaarlik Barren'
blz. 4	Taartgrafiek spitsgatters januari 2015
blz. 5	Cursus 'Pech onderweg voor Midgetzeilers', deel 2
blz. 8	Waddentocht met de Marblits
blz. 12	Olie in de golven
blz. 15	Aangeboden/gevraagd

Programma 2015

Zaterdag 17 januari 2015 (gerect. datum): Themadag 'Pech onderweg voor Midgetzeilers', van 13:30 tot 16:30 uur, zie aankondiging in deze editie.

Zaterdag 28 februari: *'t Spitsgattertje, editie no 152, 39e jaargang komt uit.*

Zaterdag 7 maart: Voorjaarsbijeenkomst Midgetclub.

Onze clubleden Marion en Jan van Aken geven een voordracht over varen met een Midget 26 op de motor, zonder mast, door de kanalen van Frankrijk en Duitsland. De reüniecommissie 2015 blikk vooruit op de 38e "natte" reünie.

Zaterdag 6 juni: *'t Spitsgattertje, editie no 153, komt uit.*

Maandag 3 augustus t/m vrijdag 7 augustus: 38e 'natte' reünie, thema 'Bjusterbaarlik Barren' in het Noorden van het land.

Zaterdag 17 oktober: *'t Spitsgattertje, editie no 154, komt uit.*

Zaterdag 7 november: Najaarsbijeenkomst Midgetclub, met een nuttig onderwerp om in de zeilpraktijk te kunnen brengen. Verder een terugblik op de afgelopen natte reünie en een vooruitblik op de 39e reünie in het zuiden van het land.

Zaterdag 12 december: *'t Spitsgattertje, editie no 155, komt uit.*

Midgetclubreünie 2015

'Bjusterbaarlik Barren'

Tot 1 juni was het mogelijk om u in te schrijven voor de midgetclubreünie 2015, die onder het motto Bjusterbaarlik Barren in Friesland zal worden gehouden. Maar er is nog een kans. Tot 1 juli a.s. is het mogelijk om alsnog in te schrijven voor de reünie. Mis die kans niet !!

Combineren met vakantieplannen

De startplaats van de reünie 2015 is op 3 augustus 2015 in de havenplaats Lemmer; deze havenplaats is zowel vanaf het IJsselmeer als vanaf de Friese Meren goed bereikbaar. De mooiste binnenkomst van Lemmer is natuurlijk via de oude sluis vanaf het IJsselmeer.

De reünie eindigt op 8 augustus 2015 in de historische stad Harlingen, van waaruit vaartochten kunnen worden gemaakt naar de Waddeneilanden of – meer landinwaarts – naar de steden Leeuwarden of Dokkum.

Kortom, zowel de startplaats als de eindplaats laten zich goed combineren met uw vakantieplannen voor het varen in het noorden van het land.

Voordeel van deelname aan reünie

Een belangrijk voordeel van deelname aan de reünie is bovendien, dat zowel vóór de reünie als na de reünie vaartrajecten gezamenlijk met andere midgetclubreünisten kunnen worden afgelegd. Dit biedt niet alleen gezelligheid, maar ook steun bij nieuwe ervaringen op vaargebied.

Aanmeldingsformulier

Op de website van de Midgetclub is een aanmeldingsformulier beschikbaar.

Ook heeft u dit formulier van het secretariaat via een e-mail info@midgetclub.nl op 28-04-2015 ontvangen.

Vul het formulier in en stuur het op aan de reüniecommissie.

De reüniecommissie:

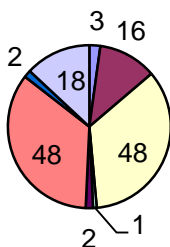
Thea en Ben Ernens

Everdien en Hans Smale

Henk Oosterwijk

Taartgrafiek spitsgatters

Spitsgatters Midgetclub, januari 2015



Aantallen	2005	2009	2012	2015
Midget 13'	3	2	3	3
Midget 15'	22	15	14	16
Midget 20'	69	52	45	48
Albatros 21'	1	1	1	1
Storfidra 25'	5	4	2	2
Midget 26'	41	42	43	48
Lynaes 29'	1	2	2	2
Midget 31'	12	15	14	18

Themamiddag pech onderweg voor Midgetzeilers

(Deel 2)

Op 17 januari was de themamiddag over pech onderweg die werd gehouden door Richard Panhuijsen. Hij is plaatsvervangend schipper van de KNRM station Lelystad en werkzaam bij Jachtservice Flevoland. Als zodanig ziet hij veel brandstof-gerelateerde storingen.

Richards verhaal gaat over motorpech, vervuilde brandstof, elektra en anodes. Er is ook ruimte voor problemen waar de deelnemers mee te maken hebben gehad. In het vorige nummer gingen we in op de brandstofproblematiek. In dit deel hebben we zijn verhaal over elektra aan boord en winterklaar maken zo goed mogelijk trachten weer te geven.

2. Elektra aan boord

Als je de motor start moet je de contactsleutel niet te brusk draaien. Soms maakt de sleutel niet meteen contact, dan moet je rustig draaien en een beetje geduld oefenen. Een trucje voor als de motor niet wil starten: start hem met een vork of stuk staal: je zet dat tussen de commandodraad en de plus, dan doet de motor het ook.

Heb je een TMC-10-koppeling, dan moet die een 'boem' geven als je schakelt want dan valt hij goed in de nippel. Niet te voorzichtig schakelen, want dan krijg je op den duur een slippende koppeling.

Als je onderweg bent kan het ook gebeuren dat de motor niet uitgaat. Hoe te handelen? Aan de stuurboordkant op de Vetus dieselmotor (de 'gele') zit de brandstofpomp. Aan de achterkant daarvan zit een zwarte knop. Deze houd je ingedrukt totdat de motor stopt.

De startkracht van een accu wordt gemeten in: CCA. Dit staat voor 'Cold Cranking Amps'. Dit is het amperage dat een accu 30 seconden levert bij 0 graden Fahrenheit (= -18 graden Celcius). Dit getal is de belangrijkste graadmeter voor de startaccu's, omdat je hier aan kunt zien of een accu sterk genoeg is om als startaccu gebruikt te kunnen worden. Accu's moeten minimaal 100 Ampere zijn. Verschillende accu's hebben een verschillend CCA. Als je dus niet dezelfde accu's gebruikt gaan ze nivelleren met elkaar en dan gaan ze kapot. Dus: gebruik dezelfde accu's die even oud zijn.

Een zogenaamde onderhoudsvrije loodcalciumaccu mag tot de helft ontladen worden. Een Deep Cycle-accu mag tot 60 % leeg zijn; hij gaat ca. 6 à 7 jaar mee. Alles wat je er langer mee doet dan 5 jaar is honderd procent winst.

Gelaccu's geven over het algemeen veel problemen: ze gaan minder lang mee. Er is minimaal een batterijmonitor nodig en een lader. Houd bij de aanschaf van een nieuwe acculader rekening met de startaccu die er ook op moet; de lader moet dus zwaar genoeg zijn.

Er zijn laadstroomregelaars die je kunt instellen, maar voor de laatste 14 à 15 % acculading is tenminste vier uur nodig.

De Vetus 125 pk Deutz is de enige Vetusmotor die zelfontluchtend is. Andere zogenaamde 'zelfontluchtende' motoren leveren waterslag op.

Impellerpomp: als het dekseltje van de waterpomp is ingesleten kun je het vaak omdraaien: je gaat de buitenkant als nieuwe binnenkant gebruiken.

De deksel van de ontlufter kun je er afhalen en in de antical doen; naast kalkaanslag zit wel eens zand in waardoor hij niet meer goed functioneert. Als een ontlufter niet goed werkt kan dit leiden tot schade als gevolg van roestvorming in de zuigers.

3. Winterklaar maken

Ten aanzien van het winterklaar maken van je boot en het al of niet afvullen van de dieseltank, zijn in het vorige Spitsgattertje al wat opmerkingen geplaatst.

Om de motor te beschermen tegen bevriezing adviseert Richard om koelvloeistof in plaats van antivries te gebruiken. Dat is veel 'soepeler' en corrodeert niet. Je moet tenminste 5 liter koelvloeistof gebruiken.



Ook verdienen de afsluiters de nodige aandacht. Een boot kan zinken (*zie foto*) als deze niet goed dicht zijn. Afsluiters staan op de wal meer bloot aan extreme kou dan in het water. Ter bescherming kunnen ze worden drooggeblazen of worden gespeeld met koelvloeistof.

4. Anodes

Tot slot ging Richard nog kort in op anodes. Een zinkanode is voor een boot die op zout water vaart, andere legeringen voor zoet water (bijv. aluminium).

Waddentocht met de Marblits in het najaar van 2010

Ben Ernens heeft samen met Henk Brockhoff een prachtige tocht gemaakt op het wad. De belevenissen heeft Henk destijds, om Ben te bedanken, aan het papier toevertrouwd. Als lezers kunnen we dit avontuur alsnog meebeleven.

Het plan was oorspronkelijk om naar de oostelijke Waddenzee te gaan, want het ging om wadervaring met de Marblits en dat is op de oostelijke Waddenzee het mooiste.

We wilden naar Schiermonnikoog en dan eventueel binnendoor via Lauwersoog terug. Omdat het Kimstergat te ondiep is voor een Midget 26' moesten we wel via Terschelling.

Zaterdagavond kwamen we aan boord in Sneek en zondag gingen we door Friesland via Workum naar Kornwederzand. In Terschelling maakte ik een maaltijd van fusili met Franse kaas (helaas was Cantadou met mierikswortel niet meer verkrijgbaar) en openden we een fles witte wijn.

Maandag was het grijs met nogal wat regen en oostenwind, kracht 3 tot 4, en gingen we richting Terschelling. Het was een mooie week voor wadvaren, want hoogwater was rond het middaguur, dus hoefden we niet al te vroeg weg. En het was vandaag nog maar vier dagen na volle maan, dus twee dagen na springtij, dus nog vrij hoog hoogwater. We gingen niet langs Harlingen, maar vanaf Kornwederzand via het Verversgat en door het Zuidoostrak en de Inschot naar het noorden. Ik wilde geen risico's nemen met de Marblits, omdat ik van Joop Ververs heb begrepen dat als een Midget 26' droogvalt, dat de krachten op de romp dan zo groot worden dat er kans is op craquelé van de huid. De diepste route gaat niet door het Zuidoostrak, maar volgt het Verversgat verder naar het noorden. Maar Ben wilde wel graag over het wantij van het Zuidoostrak. Bij springtij staat daar vanaf twee uur voor tot twee uur na hoogwater 1,40 meter water en bij

doodtij 1,30 meter (informatie Wadvaarders) en er was geen op- of afwaaiing. Dus er waren geen risico's als je de prikken maar goed in de gaten hield. Dat viel een beetje tegen, want die waren in het Zuidoostrak niet altijd goed te zien en vele waren afgebroken.

Verder geen spannende dingen op die tocht. Bijna alles zeilend, ook stukken kruisen, maar vanaf de West Meep moesten we motoren omdat de stroom te sterk werd.

Op Terschelling kookte Ben: zuurkool met speklapjes en opperdoezen. Was erg lekker.



De 'Marblits' (links) aan de steiger

Zoals gezegd, we wilden eigenlijk naar Schiermonnikoog, maar omdat de wind oost was, was dat niet verstandig. Wel werd de komende dagen nog steeds oostenwind voorspeld, maar in Nederland kan de wind in een vloek en een zucht weer in het westen

gaan zitten en dan zouden we op de terugweg weer tegen de wind in moeten. Daarom besloten we dinsdag naar Texel te gaan. Een flinke zeiltocht, maar de windrichting was gunstig. Een oostenwindje 2 tot 3. We hebben er nog even over gedacht om buitenom te gaan, maar dat leek ons toch een beetje te ver gaan, zonder gedegen voorbereiding (vooral de stroom in het Molengat bij Den Helder) en na pas één dag ervaring samen. Bovendien zijn de dagen kort eind september. Dus gingen we onder de eilanden langs, over de Waddenzee. Vanaf Terschelling namen we tegen hoogwater het Schuitengat, een met gele boeien bebakende geul over de zandplaat direct onder Terschelling, wat de route flink afsnijdt. Verder waren er op die tocht geen bijzonderheden. Gewoon lekker gezeild. O ja, er valt toch nog wel wat te vermelden. Nadat we in de Vliestroom waren gekomen, besloten we de flasher (de halfwinder) te zetten, maar dat ging niet vlotjes. De schoten raakten in de war met de lijn waarmee je de

hoes ophijst (waardoor het zeil vrijkomt) en weer omlaag trekt. Daar waren we zo druk mee bezig dat we niet door hadden dat we naar het noordwesten voeren, dus het zeegat uit. Toch nog bijna buitenom! Wij maakten rechtsomkeert en zeilden in zuidelijke richting de Vliestroom uit.

In Oudeschild was het al tegen zevenen en we werden het snel eens dat we wel een maaltijd in een restaurant hadden verdiend.

Woensdag was het opeens stralend weer. Wind 2 tot 3, oost tot zuidoost. We wilden richting Den Oever en eventueel verder het IJsselmeer op. Ben schuwde weer de waddenrisico's niet en we besloten over de Bollen te gaan (2,30 meter vanaf twee uur voor tot twee uur na hoogwater). Het eerste stuk in de Texelstroom moesten we richting oost, dus kruisen. We oefenden met de Bretonplotter en ik gebruikte voor de eerste keer deze reis m'n GPS 60 (waarin alle boeien van het Wad staan). Dat ging niet echt lekker, we zaten wat te knoeien en concludeerden dat we het in Oudeschild beter hadden moeten voorbereiden. Terwijl we de dieptemeter goed in de gaten hielden kregen we de navigatie weer onder controle en vonden het begin van het Vaarwater over de Bollen.

In het Visjagersgaatje richting Den Oever kregen we stroom tegen. Ja, dat wisten we wel, maar we hadden ons daar vanochtend niet al te druk om gemaakt en waren eigenlijk te laat vertrokken. Kruisen, kruisen en nog eens kruisen, waarbij we op de dieptemeter tot ver buiten de betoning gingen, tot 3 meter waterdiepte aan toe en bij inmiddels sterk vallend water! Ook was er nogal wat scheepvaart in de vrij smalle vaargeul. Toen we dezelfde boei drie keer hadden gezien besloten we dat het spelletje over was en gingen we op de motor verder.

In Den Oever bleek dat we een uur voor de sluis moesten wachten vanwege het drukke autoverkeer en Ben stelde voor om even naar de vissershaven te gaan waar zijn jongere broer Gerard op het havenkantoor werkt. Die hebben we opgeroepen met de marifoon en een halfuurtje later kwam hij aan boord. Was leuk. We kookten spruitjes (kleintjes zijn het lekkerst, maar het is veel werk om ze schoon te maken) en weer opperdoezen. Rode wijn erbij. 's Avonds zij we nog even naar Gerards huis gelopen en bij

zijn vrouw Antje op bezoek gegaan. Gerard was niet thuis, want hij moest poolbiljarten.

Donderdagochtend goot het van de lucht en Gerard kwam nog even koffiedrinken. Voor het eerst deze reis stond er een wat stevigere wind, 4 tot 5 zuidwest. We staken in de haven één rif en hadden een goede tocht naar Staveren op een grijs en zo goed als leeg IJsselmeer. In Staveren besloten we weer een restaurant op te zoeken waar we allebei het dagmenu kozen.

Vrijdag was het 's morgens windstil en een beetje heilig, maar de zon kwam er snel bij. Ben had al aan het begin van de week de wens geuit om samen de schootlieren schoon te maken en van nieuw vet te voorzien. Speciaal vet van Lewmar had hij vorig jaar al in IJmuiden gekocht. Hij had een artikeltje uit het blad *Zeilen* over dit klusje meegenomen en van de supermarkt een klein doosje meegenomen om, met een gat in de bodem, over de lier heen te zetten en zo de onderdelen of wegspringende veertjes op te vangen. Dit leek ons een mooie ochtend om met dit klusje te beginnen. Ben had wasbenzine aan boord, maar gaandeweg bleek dat we ook nog Sikaflex nodig hadden, wat we gelukkig in Staveren konden kopen. Na de stuurboordlier te hebben gedaan besloten we te vertrekken. De oude haven uit en buitenom naar de sluis en weer Friesland in. Lekker zeilen over de Morra en de Fluessen, waarbij we verder gingen met het uitproberen van de flasher. Zo'n zeil wordt vliegend gehesen en daarom is het van groot belang om het voorlijk goed strak te trekken. Door de val met de lier op de mast te zetten kregen we dat mooi voor elkaar en zeilden we ondanks de vrij zwakke wind lekker snel naar Sneek, waar we om ongeveer half zes aankwamen. Ja, die andere lier? Die wilden we graag ook nog wel onder handen nemen, maar dan moesten we wel snel zijn want over anderhalf uur zou het donker zijn. Zo gezegd, zo gedaan en er is niets in het water gevallen.

Daarna was het even flink doorwerken om de Marblits uit te ruimen en netjes achter te laten. Stofzuigen mochten we van Ben overslaan. Alles in Ben zijn auto geladen en naar Maarssen

gereden waar mijn auto stond en waar Thea de hele week bij hun dochter Lilian en schoonzoon Jan was geweest.
Einde van een leuk zeilweekje.

Henk Brockhoff

Olie in de golven

Ik vroeg mij altijd al af hoe olie op de golven de zee kalmer zou maken? Nu heb ik mij laten vertellen dat de grote deining geenszins afneemt maar dat de gebruikte afvalolie de wrijving tussen wind en het wateroppervlak flink vermindert. Daardoor zouden wel de windrafels verdwijnen.

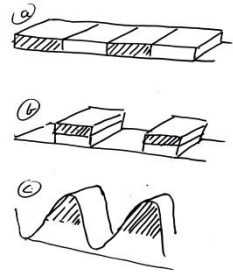


Deining met windrafels

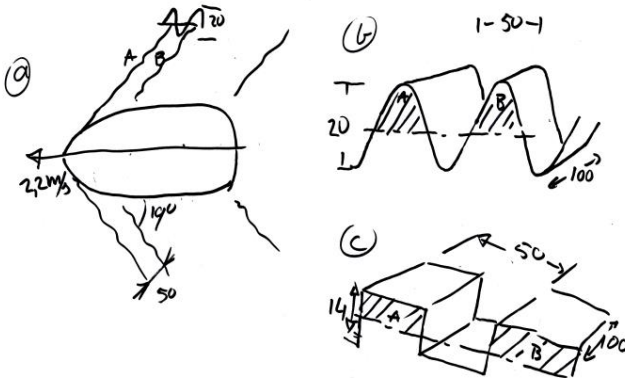
Als watersporters proberen we olielozingen natuurlijk tegen te gaan. Schaamte is ons deel wanneer zich rond de boot door onoplettendheid of gemakzucht een oliefilm openbaart en het zonlicht in alle schitterende kleuren van de regenboog splitst. Toch hebben we met olie in de golven minder moeite. Als de paardenkrachten uit de motor het schip voortstuwen en de boegen hekgolf doen zwellen verbruiken we dieselolie. Op die consumptie hebben we meer invloed dan je misschien zou denken.

Golven bevatten energie

In *figuur 1a* (hiernaast) liggen de tegels keurig naast elkaar. Je zou kunnen zeggen dat het is als een onaangeroerde water-spiegel. In *figuur 1b* zijn met wat moeite de stenen op elkaar gestapeld en dat heeft energie gekost. In *figuur 1c* is als het ware, net als bij de tegels, het water weggeschept en gestapeld bovenop het naast gelegen water. Ook dat heeft energie gekost waarvoor diesel is opgestookt.



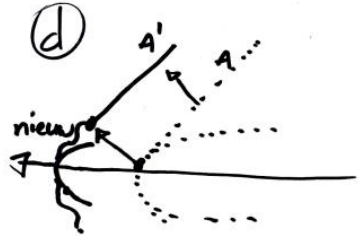
De golven die het varende schip veroorzaken kosten dus dieselolie. Om een indruk te krijgen volgt hier een rekenvoorbeeld met de natte vinger. U wordt van harte aanbevolen dat over te slaan.



In *figuur 2a* (hierboven herkenbaar) zien we een boot rustig varen met 8 km/h (= 2,2 m/s) waar we over elke boeg drie golven waarnemen van gemiddeld 20 cm van top tot teen. De lengte tussen de opeenvolgende golven is geschat op 50 cm. Om de massa en de energie van één meter golf te berekenen zijn *figuur 2b* en *2c* opgenomen.

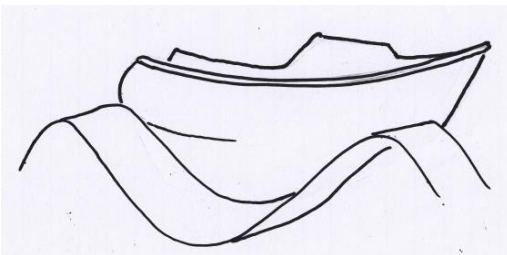
We nemen uit *figuur 2b* een stukje golf van één meter breed en stellen ons dat voor als een blokgolf. De 20 cm hoogte moeten we dan wel vermenigvuldigen met 0,63 (= $2/\pi$) zodat er 13 cm overblijft.

De gearceerde oppervlakten in figuur 2b en 2c zijn daardoor gelijk. Van een één meter brede gearceerde waterblokgolf kunnen we de massa berekenen die is 'opgetild' en de energie die dat heeft gekost: respectievelijk 16 kg en 10 J. Als de boot zich elke seconde 2,2 m verplaatst dan moet er per seconde ook ongeveer 2,2 m nieuwe golf bijkomen zoals figuur 2d laat zien. Voor de 6 golven uit figuur 2a betekent dat in totaal 130 j/s of 1/6-e pk.



Hoe hoger de golven hoe meer brandstof daar voor nodig is. Zo vertegenwoordigen golven op zee van enkele meters hoogte (6 m. top tot teen) al gauw een vermogen van 40 pk per strekkende meter indien ze om de 6 seconden langskomen.

Als we meer gas geven worden de golven hoger en dat is dus jammer van de diesel. Ook blijkt de snelheid vanaf een bepaald punt niet meer toe te nemen. We hebben dan de rompsnelheid bereikt. En de boot is dan gevangen tussen de boeg- en hekgolf zoals *figuur 3 hieronder* dat aangeeft.



Extra diesel leidt vanaf dat moment nagenoeg alleen nog maar tot een vergroting van de heg- en boeg golf. Deze rompsnelheid v_r is voornamelijk afhankelijk van de lengte van de waterlijn L .

Een indicatie volgt uit de formule: $v_r \approx 4,5\sqrt{L}$ (L in m, v_r in km/h). Zo zal bij voldoende wind een 20-voeter rond de 10 km/h halen en een 31-voeter het met 12 km/h moeten doen.

De motor pompt niet alleen energie in de opgewekte golven maar moet het schip boven water door de lucht en onder de lucht door water duwen. Dat levert in beide gevallen weerstanden op. Deze weerstanden zijn evenredig met de snelheden in het kwadraat. Dus als we van 4 km/h opstomen naar 8 km/h dan wordt de waterweerstand en daarmee het energieverbruik 4 keer ($= 2^2$) zo groot. *(Het motorvermogen moet zelf 8 keer ($= 2^3$) zo groot worden. 2 pk voor 4 km/h vraagt 16 pk voor 8 km/h. In theorie ben je natuurlijk wel 2 keer zo snel op je bestemming.)*

U begrijpt, wij varen zo langzaam mogelijk en dat resulteert al tien jaar in een gemiddeld verbruik van tussen de 0.75 en 1 liter per uur en dat met een 29 pk Nanni en een 31-voeter. Afhankelijk van voor- of tegenwind varen we dan tussen de 9 en 7 km/h.

*Jos Ouwehand
'Broedsje'*

Aangeboden / gevraagd

Informatie gevraagd:

1. Ik heb een Midget 26 ('Kaselerie') bouwjaar 1983. Afgelopen jaren heb ik ontdekt, dat er tijdens de winterstalling (op de kant) druppelsgewijs water uit de hak loopt. Er ontstaat een klein plasje en ik weet niet waar het water vandaan komt. Zes jaar geleden werd dit al door de firma Moverbo geconstateerd, tijdens het drogen van het onderwaterschip bij een osmosebehandeling. Zij konden de oorzaak niet vinden. Drie jaar geleden hebben we de bouten van de onderste roerbladophanging losgemaakt en ingekit, maar dit heeft niet geholpen. Mijn vermoeden is dat er water via de onderkant van de kiel binnendringt en zich tussen kiel-wanden en ballast ophoopt, of via de schroefaslagers? Is er iemand die misschien een idee heeft?

Leo Kappen - leo.kappen@outlook.com

2. 'Tamar', onze Midget 20', heeft 18 jaar op de kant gestaan na een schilderbeurt. Al het beslag was verwijderd. Vorig jaar hebben we de boot zoveel mogelijk vaarklaar gemaakt en is zij weer het water ingegaan. Maar helaas zijn de scepterpotjes op mysterieuze wijze verdwenen. Heeft iemand misschien nog ergens een set liggen? Of is er een bedrijf dat nog een mal heeft en ze kan maken, zodat we ze daar kunnen bestellen?
Hartelijk dank.

Daan van Schooneveld - paulaendaan@gmail.com



Schade na gebroken roer 'Freya'

3. Achteruitvarend brak het roer van mijn Midget 20 bij een zachte botsing. Het valt mij op dat de Midget 20 bovengemiddeld slecht manoeuvreert. Ik denk dat het komt omdat het roer veel te klein is door de grote hap die er uitgezaagd is voor het staartstuk van de buitenboordmotor in de bun. Daar waar de breuk zit bij mij is ook een zwakke plek. Heeft er iemand verstand van hoe groot het roer moet zijn bij een Midget 20?

Ik vaar nu met een noodroer en laat in 2016 een veel groter hardhouten roer construeren dat breder is en aan de achterkant rond uitloopt en dat bovendien versterkt is met kevlar en epoxy. Misschien is er een scheepsingenieur die de ideale maten kan berekenen? Ik ben benieuwd of andere 20-ers ook deze ervaringen met het roer hebben.

Maarten Buijendijk - mbuijten@xs4all.nl

Deze advertenties staan ook op de website met alle foto's.

Gratis af te halen: Midget 20

Bouwjaar 1981.

Ligplaats: Naarden.

Om op te knappen of voor de onderdelen.



Kleur: Blauwe romp en witte opbouw.

Zeilen: Bruine zeilen in prima staat met nog nieuwe genua, 2 huiken.

Dek: Rvs hek- en preekstoel, railing, rvs staand want, aluminium mast en giek, eiken boegspriet met Rotostay rolfook; 2 Barlow lieren met hendels, kuisrooster, top- en boordlichten, waterzak, anker, ankerbal, ankerboei, kegel, hoorn, puts, pikhaak, stootwillen en landvasten.

Kajuit: 3 binnenlichten, 4 slaappleatsen, scheepsgasstel met grill, chemisch toilet.

Navigatieapparatuur: Silva schotkompas met verlichting.

Toebehoren: 2 Besto zwemvesten, ANWB EHBO-trommel.

De 8 pk Yamaha bb-motor (met afstandbediening) en accu zijn defect.

Het geheel is in overleg gratis af te halen.

Luc Buiten

T: 035-69.110.47; E: w.l.buiten@gmail.com

Te koop aangeboden: Midget 15



Vraagprijs: € 1.750,= (ook geplaatst op Marktplaats)

Ligplaats: jachthaven in Amsterdam-Noord.

Afmetingen en gewicht: lengte o.a.: 4,70 m., breedte: 1,88 m., diepgang: 0,50 m., vloerlengte kajuit: 1,90 m. Doorvaarthoogte: 7,5 m. Gewicht compleet: 500 kg (waarvan) ballast: 240 kg.

Zeilen: grootzeil: 81/2 m², stormfok: 2 m², fok: 3 m², genua: 5,5 m².

Motor: Vier pk ingebouwde Mercury BB benzinemotor in de bun.

Verlichting en navigatie: binnen- en buitenverlichting (top en dek); Garmin navigatie met snelheidsmeter.

Toebehoren: matrasjes + diverse accessoires.

J. Schotman

T: 020-632.40.88/020-637.20.27 ; 06-51.41.39.42

Te koop aangeboden: Midget 26 'Grote Beer'

Vraagprijs: € 19.000,=

Bouwjaar 1984, zeilnummer 127.

Ligplaats: Benedensas (bij Steenberg, N-B).



Kleur: romp donkergroen, opbouw licht crème, dubbele houten stootrand.

Zeilen: Bruine zeilen, rolfok, grote halfwinder / light genua.

Motor: Nanni Diesel 23 pk 3 cilinder. 2 Accu's, automatische acculader, walstroomkabel 40 meter.

Dek: maststrijkinstallatie, vaste strijkbok, rvs opstap met geïntegreerde ankerophanging, ploegschaaranker, reserveanker (ploegschaar). Zandkleurige buiskap, rvs frame met handgreep, rvs zwemtrap, stuurautomaat.

Navigatie en communicatie: dieptemeter, log, kompas, vaste radarreflector in mast (tri-lens), marifoon.

Kajuit: gasstel 2-pits, 2 gasflessen, koelkast, elektrisch waterdruksysteem, onderwatertoilet, radio/cd-speler, 2 ingebouwde luidsprekers, extra luidspreker in kuip.

Toebehoren: div. zwemvesten.

Reisbeschrijvingen met foto's op: www.pieter.ronner.org

Pieter Ronner

T: 06-244.544.94; E: pt.ronner@home.nl

For sail: Lynæs Senior 18

Price: 10.000 €



Dimensions:
length: 6 m.,
width: 2,65 m.,
depth: 1.30 m.
Original fiber huel
with teak and
mahogany deck
and cockpit.
Engine: Yanmar
Yse8 new prop.; 60
amp.bat engine
and 2x60 use;
deepseal. 30
ltr.st. diesel tank,

Tyster shorepower, charcher, septor bat.relæ.

Sails: 5: main, fok, klyver, jib, top, 2 rolfok.

Deck: Bruce anker, 30 m. chain in kast.

Cabin: Carosine heater with jimmy and rediators around boat, seatoilet with sink and 30 ltr watertank, single gasburner in balancegimble on slide out pantry for extra cooking place.

Navigation: electric selfsteering, Whf, Garmin 620 plotter, log lod.

Extra: fiber dinghy with electric engine and 90 amp.bat, wagon designed for the boat, extra new renovated engine. If interested: 1.000 € (only sold with the boat).

More photos:

<https://plus.google.com/photos/105461809279825410756/albums/5931573130097290289>

Claus Højlund
Haveforeningen nordly 999
Nordlyvej33
7100 Vejle - Danmark
E: barefeet_1@msn.com