

Kuippraat

van de voorzitter



20
jaar

L
A
N
G
S
Z
I
J

Begin februari, het is absoluut geen zeilweer. Tussen twee vorstperiodes door dooit het nu een beetje. 2010 is bijzonder begonnen. Een echte winter met bevroren plassen en sloten en vooral met veel sneeuw. Deze elementen zorgden er voor dat het eerste georganiseerde BZc evenement dit jaar, gezamenlijk Oud en Nieuw vieren op Terschelling, niet door kon gaan hoewel enkele diehards de uitdaging uiteindelijk toch zijn aangegaan. Een verslag van hun tocht en vooral hun tocht terug naar huis staat met foto's en al op het forum. Let vooral op de foto van een voordek met sneeuwpop.



2010 is een bijzonder jaar. Niet alleen door de winterse start, maar ook omdat de BZc 20 jaar bestaat en dat gaan we vieren. Hoe we dat gaan vieren? Dat staat uitgebreid in dit jubileumnummer van de Langszij beschreven, maar ik wil er toch een paar speciale momenten uit lichten.

De start van het jubileumjaar vindt 20 maart a.s. plaats met onze jubileumdag. Deze dag begint met de Algemene Ledenvergadering, waarna al snel diverse lezingen en workshops bezocht kunnen worden. De dag wordt afgesloten met een dinerbuffet. Op zich zijn alle onderdelen interessant en zeer de moeite van het komen waard. Ik zelf ben vooral benieuwd naar het verhaal van Hans Bouscholte over de laatste Volvo Ocean Race. Zelf hoef ik dat geweld niet zo nodig mee te maken, maar via beeld en woord kan ik er geen genoeg van krijgen.

Dan de "natte" evenementen. De hoogste concentraties van onze leden bevinden zich rond het IJsselmeer en de Zeeuwse delta. Evenementen vinden vanwege deze geografische scheiding dan ook vrijwel altijd of in het noorden of in het zuiden plaats. Grensoverschrijding vindt niet of nauwelijks plaats en daar moet nou eens een einde aan

komen: "North meets South". Door met een aantal Bavaria's vanuit zowel het noorden als het zuiden gezamenlijk naar de overkant te varen – wellicht kan dit voor een aantal mensen de eerste oversteek naar Engeland zijn – kunnen we elkaar eindelijk eens op het water ontmoeten. IJs – tegen die tijd zal het toch wel weggedooid zijn – en weder diende uiteraard. Een andere enthousiaste organisatie vinden we in Blankenberge. Een aantal van onze Belgische leden hebben de organisatie op zich genomen van een crossover in september naar deze Belgische kustplaats.

Het organiseren van al dit moois gaat niet vanzelf. Ik ben blij dat een aantal mensen de handen ineen hebben geslagen en een organiserende jubileumcommissie hebben gevormd. Al dan niet geassisteerd door andere leden zorgen zij er voor dat deze evenementen mogelijk zijn. Dank.

Mij hebben ze enthousiast gekregen en dat zullen jullie na het lezen van deze Langszij ook zijn. Laat je niet onbetuigd en schrijf je voor (één van) de evenementen in. Wie weet tot ziens.

Fred Jansen

Inschrijven voor de Grote Lustrumdag kan nog steeds. Maar haast u, vol is vol en de inschrijving sluit over enkele weken. Voor alle overige activiteiten start de inschrijving op **21 maart**. Inschrijven via onze website www.bavariaClub.nl. Hebt u nog geen logincode, vraag deze dan aan via een mailtje naar webmaster@bavariaZeilclub.nl (hebt u geen internet, schrijf dan een briefje).

veelzijdig professioneel met schepen



- ~ Motoren
- ~ Elektra
- ~ Boegschroeven
- ~ Elektronica
- ~ Reparatie
- ~ Onderhoud
- ~ Watersportwinkel



his
wa

IJmeerdijk 12 Almere • T 036 - 536 78 74 • info@shipshape.nl • www.shipshape.nl



De Vries
Zeilmakers sinds 1830

www.zeilenvandevries.nl

Specialist in wassen van zeilen en tenten

De zeilmaker voor uw Bavaria
Voor de perfecte buiskap, bimini top en/of achtertent
Voor uw toer- of wedstrijdzeilen
Voor perfecte rolreef systemen



De Vries geeft aan alle leden van de BavariaClub een korting van 5% op b.v. nieuwe jachtzeilen, rolreefsystemen, sprayhoods, wintertenten, spatzeilen enz. gedurende het gehele jaar!
Dit aanbod geldt uiteraard niet tijdens andere acties van De Vries!
Bel ons.

• Vuurtorenweg 1 • 8531 HJ Lemmer • Tel.: 0514-562015 • Ossemarkt 6 • 1398 AP Muiden • Tel.: 0294-263854 •

20
jaar

L
A
N
G
S
Z
I
J

INHOUD

van de redactie	blz. 3
kort verhaal	blz. 5
ingezonden brief	blz. 9
twee dagen uit een logboek	blz. 10
kombuisrecept	blz. 12
wie, wat, welke, waar	blz. 13
kleurplaat voor de kinderen	blz. 15

Inhoudsopgave uit de eerste Langszi

Inhoudsopgave

Kuippraat	1
Agenda ALV	3
Oprichting van de BAVARIA-club!!	4
Tien jaar	5
BAVARIA-club!!	5
Geschiedenisles	6
Bavaria lustrumdag op 20 maart	8
North meets South	11
Bezoek Post Dordrecht	12
Cross Over: Blankenberge	13
Cross Over: Warns	15
Hoed u voor de zwarte mannen!	16
Een kandidaat bestuurslid stelt zich voor	19
Nieuwe vaargeul haven Oostende	20
Snertrace 2009 Markermeer	24
Snertrace 2009 Zeeland	28
WinTerschelling	32
De TWEEpitter - Sanbai!	34
Pech onderweg...	35
Waar is die praatpaal?	35
Hemelvaartweekend 2010	38
Pinksterweekend 2010	38
Gentle Touch en de mystieke archipel	39
Varen met Mooi-weer-garantie	40
Denemarken	43
Een Bavaria kopen vanaf tekening	44
Een dagje droog varen en CAMR-Racen	46
Verjaardagen	48

Colofon

Bestuur Bavaria Zeilclub

Voorzitter:

Fred Jansen (010-4358902)

voorzitter@BavariaZeilclub.nl

Vicevoorzitter:

Ton Mommers (030-6775702)

vicevoorzitter@BavariaZeilclub.nl

Penningmeester:

Petra Verbeek (013-5713436)

penningmeester@BavariaZeilclub.nl

Secretaris:

Evelyn Eman (a.i.) (030-6775702)

secretariaat@BavariaZeilclub.nl

Evenementen:

Gerben van Bers (0346 - 553444)

evenementen@BavariaZeilclub.nl

Correspondentie:

Helenahoeve 11, 3451 TM Vleuten

Bankrelaties:

postbank: 4498108 tnv. Bavaria Zeilclub

ABN-AMRO: 48.83.39.235

Redactie:

Jan Janse (hoofdredacteur) & Marianne Schot

langszi@BavariaZeilclub.nl

Vormgeving en opmaak:

Ton Mommers

Agenda ALV 20 maart 2010

1. Opening en mededelingen
2. Eenmalig aanpassing quorum
3. Notulen ALV 2009
4. Jaarverslag secretaris 2009
5. Financieel verslag en begroting
6. Verslag kascommissie en kiezen nieuwe commissie
7. Verkiezing nieuw bestuurslid
8. Evenementen 2010
9. Dupain-Trofee
10. Rondvraag en afsluiting



**NAUTICA
INSURANCE**

Pleasure in finance & insurance!

Adres Vuurtorenweg 17e
P.O. box 103, 8530 AC Lemmer
Tel. +31 (0)514 - 533 588
Fax +31 (0)514 - 533 805
E-mail info@nauticainsurance.nl
Internet www.nauticainsurance.nl

De Bavaria Jachtverzekering, kies ontspannen het ruime sop!

20
jaar

L
A
N
G
S
Z
I
J



Niet alleen de club bestaat 20 jaar, maar ook ons clubblad de Langsij. Niet altijd in dezelfde vorm en in het begin wat dunner dan nu, maar altijd door de leden voor de leden. De eerste Langsij bevatte een ingezonde brief van Ben van de Bosch (vd Bosch Yachting). De brief is gedateerd en het bewijs van de oprichtingsdatum. Ben komt verder in deze Langsij nog aan het woord over de geschiedenis van de Bavariawerf. Bij het 10-jarig jubileum beschreef Lottie Keijzer in de Langsij onder welk gesternte zij de club heeft opgericht. Haar artikel hebben we hier integraal overgenomen uit het aprilnummer van 2000.



Oprichting van de BAVARIA-club!!

Lelystad, 21 april 1990

Beste BAVARIA-zeilers !

Het doet ons bijzonder veel genoegen u allen te feliciteren met de oprichting van de BAVARIA-club.

Sinds wij eind mei 1985, begin 1986 met veel enthousiasme de BAVARIA's op de Nederlandse zeilersmarkt geïntroduceerd hebben, is het aan u allen te danken dat deze club tot leven is gekomen.

Immers, wij vinden dat de BAVARIA-zeiljachten een eigen plaats verdienen op de vaderlandse wateren, maar uiteindelijk bent u het die dit mogelijk maakt dor uw besluit zo'n schip bij ons aan te schaffen. En dat willen we nog eens onderstrepen.

Dit wordt dus een echte, hechte club van en door BAVARIA-zeilers.

Om een en ander een zetje in de goede richting te geven, stellen wij een BAVARIA-bokaal ter beschikking om een onderlinge zeilband te bevorderen.

Wanneer wij relevante informatie van zowel werf als zeilers voor u hebben, lijkt ons dit het juiste medium.

Rest ons nog Lottie Keyzer en haar ploeg heel veel succes, steun en sterkte toe te wensen voor dit prima initiatief.

U allen een zeer goed vaarseizoen toewensend.

Ben van den Bosch en crew.





Tien jaar

BAVARIA-club!!

20
jaar

L
A
N
G
S
Z
I
J

Ik zal nooit vergeten hoe het idee van een vereniging van Bavariaboten omgezet werd in realiteit. Voordat Aat en ik de Bavaria ontdekten, hebben we een aantal jaren in een Albin Vega gevaren. Een geweldige boot en wat nou zo leuk was, was dat dit type boot een vereniging had, die één keer in de zoveel tijd een informatiebulletin uitgaf. Hartstikke leuk vonden we dat altijd. We vonden dat eigenlijk zo leuk dat we bij de aankoop van onze Bavaria aan Ben (red.: Ben van de Bosch) vroegen of de Bavaria niet een soortgelijk informatieblad had. Nee dus!

Tijdens een borrel met Ben vertelden we hem enthousiast over de vereniging van Albin Vegazeilers. Natuurlijk vergaten we de woorden als “goed voor de verkoop”, “klantenbinding” etc. niet, in de hoop dat Ben enthousiast zou raken en iets soortgelijks uit zou gaan brengen. Onze verkooptactieken misten het doel niet en na twee borrels was Ben razend enthousiast. Toen was Ben aan de beurt en met woorden als “echt iets voor jou” en als “ervaren zeilers” wist hij ons, na nog twee borrels, over te halen om het hele circus op te zetten. De volgende dag zat ik – met een heel klein katertje – te piekeren: “Wat had ik me in vredesnaam op de hals gehaald”.

Een leuk idee is natuurlijk een ding, maar hoe het ook nog eens uitvoeren is iets heel anders. Snel ben ik toen maar begonnen met het aanschrijven van alle Bavariavaarders om te informeren of er überhaupt wel interesse in een dergelijke club zou zijn. Dat bleek wel het geval, want het minimale aantal van

vijftien leden meldde zich in de daarop volgende week bij ons aan. Bij de uitkomst van de eerste Langszij was de ledenlijst al opgelopen tot vijftieng leden en zo begon het idee steeds meer vorm te krijgen.

De eerste clubactiviteit was een borrel op de natte HISWA in de zomer van 1990. Na dat succes volgde er een winterbijeenkomst bij Peter Omtzigt in Vinkeveen. En al snel werden er leden zo enthousiast dat zij zich spontaan aanmeldden om een Pinksterwedstrijd voor Bavaria-clubleden te organiseren.



*En trots mag Lottie zijn!
Na 20 jaar telt de BZC 914 leden die plezier kunnen hebben aan de door haar opgerichte vereniging. Is dat katertje toch nog ergens goed voor geweest.*

Voor de Langszij kregen we zoveel kopij binnen, dat ik het in m'n eentje niet meer kon bolwerken. Ik kreeg hulp in de persoon van Ineke Pronk en Maaïke Roelofs. Ondertussen is die hulp uitgegroeid tot een heel team van vrijwilligers (de 6 bestuursleden), dat de meer dan honderd leden (140) tellende BAVARIA-Club voorziet van informatie en activiteiten. Zelf maak ik sinds een jaar of vier geen deel meer uit van dit team. Maar nog steeds ben ik trots. Trots op mijn Bavaria, maar ook op het feit dat een idee van tien jaar geleden is uitgegroeid tot een concept waaraan zoveel Bavariavaarders plezier hebben.

Lottie Keijzer a/b Vanaat



Geschiedenisles

Het doet mij plezier om een stuk te mogen schrijven over de ontwikkeling van de Bavariawerf van 1984 tot de jaren 2000.

In 1985 werd ik gevraagd door Jozef Meltl - toen sinds een klein jaar mede-eigenaar van de Bavariawerf en daarnaast ook dealer van o.a. Friendship zeiljachten uit Balk Friesland en Nauticat motorzeiljachten uit Finland - om het importeurschap voor Nederland en België op me te nemen. Dat heb ik toen gedaan. Meltl kende ik van de Friendship bootstand in Düsseldorf waar ik toendertijd één van de verkoopmedewerkers was.

Bavaria Yachtbau was voor de overname door Meltl een onderdeel van Geha, producent van o.a. kunststoframen, deuren en kozijnen. Door de bouwcrisis begin jaren 80 in Duitsland is het moederbedrijf opgehouden te bestaan en zijn alleen de activiteiten van Bavaria Yachts overgebleven.

Bavaria Yachtbau produceerde toen (1985) ca 160 boten op jaarbasis in een gebouw tegenover de huidige werf. De eerste Bavaria's (type 770) werden overigens al gebouwd in 1978. De vraag naar deze schepen in Duitsland was meteen al zodanig dat gestart kon worden met serieproductie. De huisontwerper in 1985 was Axel Mohnhaupt, zelf een enthousiast zeiler en professor aan de Universiteit van Berlijn. Bekende ontwerpen van hem zijn de Bavaria 760, 26, 30, 960, 1060, 38-Lagoon en 42-Lagoon.

Bavaria Yachtbau kon zijn productie pas verder opvoeren toen de hallen van Geha (deur/raam productie) vrijkwamen in 1987. Dit betekende meteen een verviervoudiging van het werkoppervlak. Op naar 300 boten!

Ook in Nederland, met kantoor op de Herengracht in Muider, vielen de Bavaria's steeds meer in de smaak en werd omgezien naar een grotere en efficiëntere ruimte met voldoende ligplaatsen, werkplaats en kantoor. Deze werd gevonden in de nieuwe Flevo Marina in Lelystad. Het was toen een kleine gezellige familie met Petra Zeilstra achter de balie en Pieter Horsmeier om de schepen te tuigen en af te leveren. Van Axel Mohnhaupts tekentafel rolden nog meer succes-

volle schepen met name de Bavaria 300, 320, 350, 370, 390-Lagoon en Caribic.

De types 320 en 350 kwamen later in een zogenaamd instapmodel als sportline uitvoering. Het grotere segment voor de Middellandse zee werd ook niet vergeten met de Bavaria 44, 47 Caribic en het vlaggenschip; de Bavaria 51 met zowel stuurkuip als separate gastenkuip.

Op dit moment ontstond onder mijn zeer gewaardeerde klanten het idee tot het oprichten van een Bavaria club. Met hulp van Aat en Lottie Keyzer (ex Albin Vega Club), Maarten en Ineke Pronk, de familie Beekman en nog vele anderen is in 1990 de Bavaria club opgericht. De eerste bijeenkomst was in Muiderzand met een BBQ verzorgd door slager/klant Henk Lotgering.

Daarna ging het snel; Bavaria Yachtbau wilde meer internationale bekendheid krijgen en rationeler gaan bouwen, dus werd er gezocht naar meer internationaal gerenommeerde ontwerp bureaus. Na Judel en Vrolijk (Bavaria 410/430 en 430- Atlantic (de enige motorzeiler)) werd uiteindelijk in 1991 gekozen voor J & J Design van de gebroeders Jernej en Japac Jakopin uit Slovenie. Dit betekende de grote internationale stap voorwaarts voor Bavaria. De broers konden niet alleen goed ontwerpen (van de eerste Bavaria 37 werden er toen al meer dan 300 gebouwd!), maar hadden ook alle kennis in huis om de schepen superefficiënt te laten bouwen. In korte tijd werd het hele gamma aan schepen vernieuwd, van een kleine 30 voet naar een smalle, maar snelle, 34 speed en de succesvolle 37, 39, 44 en Bavaria 46.

Inmiddels was Van den Bosch Yachting ook uit zijn jasje gegroeid en kon een grote stap voorwaarts gemaakt worden met de nieuwbouw inclusief showhal te Muiderzand.

Ondertussen werd de Bavariawerf verder uitgebreid met nieuwbouw en de productie liep ieder jaar op van 380 schepen in 1992 tot 1500(!) in 2000. Vanaf 1995 werd door J & J design een speciale lijn ontwikkeld, eigenlijk bedoeld voor de chartermarkt maar ook zeer gewaardeerd bij families in Nederland.

Dit was de Holiday-lijn met niet teveel fratsen, maar goed en efficiënt: Bavaria 32, 35, 38, 41, 44 en 46 Holiday. Dit waren echte prijskrakers.

Daarnaast kwam een luxe versie op de markt onder de naam Exclusive zoals de Bavaria 33, 35, 37, 38, 41, 44, 46 en 47 Exclusive.

Ondertussen vroeg de markt in Nederland steeds meer naar schepen met een middenkuip: comfortabel en met een grote eigenaarshut. In 1998 werd daarom de Bavaria 38 Ocean ontwikkeld. Op de Hiswa te water van dat jaar was het een doorslaand succes en er werden er maar liefst 12 van verkocht tijdens de beurs. Een verdere ontwikkeling van deze lijn kon dan ook niet uitblijven en zo volgden de types Bavaria 42-47 Ocean en de Bavaria 40-44 Ocean. De modellenreeks is constant aangepast 42, 47, 49, 50 en niet te vergeten de zeer succesvolle 36-40 en 44.

In 2000/2001 is de werf wederom enorm uitgebreid (bijna verdubbeld) en konden mede door verdere rationalisering van de productiemethode per jaar meer dan 3500 boten van stapel lopen. Uniek in de jachtbouw was de verwarmde 50 graden conditioneer/uithardingshal voor de rompen en een volledig geautomatiseerde lak/spuitinstallatie voor al het houtwerk.

Ook de inbouw van de motor werd drastisch verbeterd. Voorheen werd de motor uit de bekisting gehaald, slangen gemonteerd, naar de boot gereden, in de takels gezet en in het schip gehesen, op de fundatie geplaatst, slangen op maat gesneden en aangekoppeld. Duur van deze operatie was ongeveer 55 minuten.

Nu worden de motoren door Volvo Penta aangeleverd op een fundatiepallet ter grootte van een container. Met slangen precies op lengte en proefgedraaid.

Met een barcodelabel leest het leesapparaat van de Bavaria motorinbouw precies de juiste motor uit. Die wordt dan opgetakeld en in de boot gehesen. Fundatieschroeven en slangen aandraaien en in 8 minuten is de motor ingebouwd. Dat is toch 3500 maal 48 minuten productietijd verdiend.

Vanaf 2000 is Bavaria Yachtbau naast zeiljachten ook motorboten gaan produceren. Een hele logische zet met meer volume zowel in inkoop van motoren als materialen. Door het aanboren van een tweede markt kunnen de productiefaciliteiten maximaal benut worden. Door de verdere uitbouw van de werf naar 60.000 m2 productiehallen kan het aantal geproduceerde boten per jaar zo'n 4000 stuks bedragen. Dit aantal is in 2003/2004 ook daadwerkelijk gehaald.

In 2000 kreeg ik een aanbieding om mijn bedrijf onder te brengen bij de engelse Peters Plc groep. Aangezien ik geen kinderen heb leek het mij een logische stap.

In 2002 heeft John Stalman het stokje van mij overgenomen en hij heeft inmiddels bewezen dat Van den Bosch Yachting in goede handen is.

Resumerend kijk ik met veel genoeg en een beetje trots terug op de jaren waarin ik aan het roer stond van Van den Bosch Yachting met de spectaculaire groei van Bavaria Yachtbau en de enerverende en soms turbulente tijden bij ons op de zaak. Met geweldige klanten en dank zijn hun steun op de vele bootshows, is het fantastisch dat de Bavaria zeiljachten zo succesvol zijn geworden in Nederland. Gelukkig trekt de markt na de financiële crisis weer aan.

Rest mij nog Bavaria Yachtbau en de beide dealers alle wind in de zeilen toe te wensen voor de toekomst. Aan alle Bavaria zeilers wens ik tenslotte nog vele jaren zeilplezier! Het gaat u allen voor de wind !

Met vriendelijke zeilersgroet
Ben van den Bosch



Bavaria lustrumdag op 20 maart

Momenteel hebben zich al 100 boten ingeschreven met een totaal van 195 personen. Er is dus nog ruimte om je in te schrijven maar het begint nu wel al aardig vol te raken bij sommige sessies. De locatie is het centraal gelegen KNVB centrum in Zeist.

Zoals in de vorige Langsij is gemeld kan je je aanmelden voor diverse lezingen en workshops. Hieronder volgt nog eens een meer gedetailleerde beschrijving van de diverse activiteiten.

ALV

De dag zal om 10 uur worden "afgetrapt" door het bestuur met de Algemene Leden Vergadering waarna deze het dagprogramma officieel zal worden geopend door Eerde Beulakker, die een interessant psychologisch inkijkje ter tafel brengt van de Nederlandse Bavaria zeiler.

Hoge golven, Stoere mannen

Windkracht 12 en golven van meer dan tien meter hoog dreigen de zeilboot te verpletteren. Loerende piraten en het gevaar van botsingen met ijsbergen en containers houden de tien zeezeilers dag en nacht mescherp. De elementen eisen het maximum van mens en materiaal.

Met overweldigende beelden en geluid wordt u vanuit het comfort van de IGC meegevoerd in de wondere wereld van de Volvo Ocean Race (VOR), dezwaarste zeilcompetitie om de wereld door Hans Bouscholte, die momenteel technisch directeur van de Olympische zeilploeg is. Dit is zeker aantrekkelijk voor de wedstrijdzeilers onder ons om te horen hoe je een goed team kunt samenstellen. De jubileum commissie is blij gastheer te mogen zijn van Hans Bouscholte.

Tochtplanning

Ruud van der Zee, een zeiler met zeer veel zeemijlen, geeft op deze lustrumdag een presentatie over tochtplanning. Wat komt er zoal kijken bij de planning van een meerdaagse tocht op zee. Enkele voorbeelden:

- U wilt niet in Harwich liggen met een reeds aangekondigde Oostenwind, waardoor het terughakken wordt.
- Wat te doen als de Navtex NW 5 tot 7 Bft

geeft en je ligt in Ramsgate te wachten om terug naar de Belgische kust te gaan.

- Hoe voorkom je dat op je tocht naar de Kanaaleilanden dat je medezeilers niet om 4 uur 's morgens al hun bed uit hoeven?
- Welke uitrusting en apparatuur kun je gebruiken bij het maken van planning?

Kortom als een van bovenstaande zaken u al aanspreekt en u bent van plan tochten op zee te maken, dan is deze presentatie iets voor u. We willen tijdens onze presentaties een reëel beeld geven over hoe zeezeilen voor een grotere groep zeilers leuk wordt. Ruud organiseert en vaart met meerdere schepen van april tot november op de Noordzee tochten van 1 week tot 2 weken. Ook neemt hij in de zomer liefhebbers mee met hun eigen schip, een Engeland Flot-tielje, om in de praktijk de Engelse Oostkust te verkennen (kijk ook eens op de website. www.sail-it.nl)

Wij zijn erg blij dat we Ruud hebben kunnen strikken om iets van al deze wetenswaardigheden met ons te delen. Voor deze workshops is grote belangstelling. Dus wilt u er meer van weten meld dan snel aan!

Zeil en Masttrim.

Ruim 25 Jaar geleden is Wouter Hagoort in Koudekerk aan de Rijn met zijn zeilmakerij begonnen. Met zijn oorsprong in de surfzeilen en open eenheidsklasse was er een goede basis om mooie en competitieve zeilen te maken.

Al snel werden de Hagoort Sails zeilen ook bekend op de grotere boten. Door hun ervaring en de focus op de gebruiker kan Hagoort Sails ons veel vertellen over hoe je een perfect zeil ook perfect kunnen trimmen. Een perfect zeil wil nog niet zeggen dat je het optimale uit je schip haalt. Een perfect zeil is afhankelijk van vele factoren. Een van de belangrijkste factoren is de kwaliteit van het ontwerp. Hun jarenlange ervaring in de wedstrijden helpt ze het ontwerpen in de praktijk te toetsen. Het ontwerp moet tevens aansluiten op onze specifieke situatie en wensen. Een andere belangrijke factor is de keuze van het materiaal. Een paar namen van leveranciers zoals Contender;

Dimension/Polyant en Bainbridge zal ons meer inzicht geven de eisen die we stellen. De gebruiker bepaalt altijd het uiteindelijk resultaat. Daarvoor nodigen wij je graag uit om samen met Hagoort van gedachten te wisselen over de effecten van goede zeilen en hoe deze af te stellen met alle mogelijkheden die er zijn op je Bavaria.

Knopen en splitsen

Om de Bavaria schippers en maten weer eens bij te spijkeren in het leggen van knopen zoals de takeling, de mastworp, de splits, de Turkse knoop en noem maar op, hebben we Arend Jansen uitgenodigd. Arend is een vakman op het gebied van knopen en splitsen, alsook een ware entertainer. Op een onderhoudende manier probeert hij een ieder de kunst van het knopen en splitsen bij te brengen. De meest gangbare knopen zullen de revue passeren. Dit lijkt vaak eenvoudig, maar valt in de praktijk vaak tegen. Arend Jansen maakt het simpel en we zijn er van overtuigd dat dit enthousiaste reacties op zal leveren. Ook zal het splitsen aan bod komen. Na de instructie zal er nog geoeftend kunnen worden..

Een avontuur naar en op Spitsbergen!

Willem Willemse en Ingrid van den Broek kochten in de zomer van 2006 hun 16 meter aluminium zeiljacht TWINGA. In het voorjaar van 2007 vertrokken zij voor een reis van zes maanden naar Spitsbergen en de Noordpool (80 graden Noorderbreedte). Meer dan 5000 mijl hebben zij gevaren dat eerste jaar, over de Noordelijke IJszee helemaal naar het pakijns van de Noordpool. En dit, zonder ooit op zee te hebben gezeild. Zij trotseerden ijs, huizenhoge golven en windkracht 10+. Zij beleefden fantastische avonturen op Spitsbergen en genoten van de natuur, die daar nog echt ongerepte natuur is!

Inmiddels hebben zij meer dan 12.000 zee-mijlen gevaren en al drie jaar achter elkaar de zomer doorgebracht op Spitsbergen. Hun motto is: genieten van iedere dag want iedere dag is er één! Laat je dus door niemand tegenhouden, maak van je droom werkelijkheid!

Wil je ook graag horen hoe Willem en Ingrid, door hun nuchtere instelling, perfect teamwork en uitstekende voorbereiding deze reizen beleefd hebben? Ben je nieuwsgierig hoe zij dit samen voor elkaar gekregen hebben en hoe zij met onverwachte zaken zijn omgegaan? Schrijf dan in voor hun lezing.

Plottertraining.

Holland Nautic zal de apparatuur opstellen die zij gebruiken voor hun Academy trainingen. Dit is een unieke kans om meer te leren over de apparatuur aan boord. Een praktische cursus waarbij iedere cursist met een eigen apparaat aan de slag gaat. Met de aanpak van Holland Nautic komen de functies gestructureerd aan bod. U leert praktische tips die het gebruik vereenvoudigen. Er is ruime gelegenheid om zelf met het apparaat te oefenen en vragen te stellen.

De volgende onderwerpen komen onder ander aan bod:

- Gebruik van het apparaat, instelling en bediening
- Gebruik van elektronische zeekaarten
- Waypoints plaatsen, verplaatsen, zoeken en verwijderen
- Nieuwe route maken, routes volgen en veranderen
- Basis radar en overlayfuncties
- Uitleg van afkortingen en begrippen

In verband met de beperkte ruimte kan er maar 1 persoon per boot inschrijven! Wees er snel bij!

Electriciteit aan boord.

Een interactieve lezing over o.a. elektrische energie aan boord, electrolyse en verwante onderwerpen. U stelt de vragen en Ton Mommers probeert deze zo veel mogelijk in lektaal te beantwoorden. Onderwerpen die de revue kunnen passeren zijn: accu's, acculaden, omvormers, walstroomvoorziening, aansluiten van apparatuur, voorkomen van electrolyse en hoe u zelf e.e.a. aan boord kunt controleren.

Kinderprogramma

Mariska en Denise hebben voor de kinderen vanaf 4 tot 12 jaar een zeer leuk programma samengesteld waar de kinderen hun creatieve vaardigheden kunnen botvieren. Ze trekken hiermee de traditie door van het Hemelvaartsweekend Zuid, waar het kinderprogramma altijd een zeer gewaardeerd onderdeel is. Je kunt al vanaf 09:45 uur terecht, dus ook al tijdens de ALV.

Wat kan je er zoal doen? De hele dag kan je er knutselen en tekenen. Maar daar tussendoor zullen er ook spelletjes en wedstrijden gedaan worden. Ook zal je je heel mooi kunnen gaan schminken en we hebben nog een aantal verrassingen. Nieuwsgierig? Schrijf je gauw in.





Doorlopend gedurende de dag

In de centrale hal vindt u informatiestands over de onderstaande onderwerpen...

- Yvonne Krommert vertelt over **EHBO** aan boord. Ze vertelt wat er allemaal in uw verbanddoos hoort te zitten en hoe u dit moet gebruiken. Verder laat ze ons zien hoe we moeten omgaan met ongelukjes aan boord en kun je leren hoe je moet reanimeren (we kunnen zelf oefenen op de pop die zij voor deze doeleinden meeneemt).
- Nancy Verwoerd, bekend van de rubriek de **TWEEpitter** uit de Langszij, zal demonstraties geven van het bereiden van eenvoudige en lekkere maaltijden op uw boordfornuis. Dit kan ook uiteraard geproefd worden.
- Rijkswaterstaat zal u voorlichting geven over "**Varen doe je Samen**" Zij zullen o.a. uitleggen hoe de recreatievaarders zo veilig mogelijk kunnen varen. Hierbij wordt de eerder verschenen dvd 'Veilig varen doen we samen' gebruikt, over het veilig varen van recreatievaart in- beroepsvaart. Met de campagne "Varen doe je samen!" wil men beroepsschippers en recreatievaarders meer bewust maken van elkaars aanwezigheid op het water en meer inzicht geven in elkaars vaargedrag. Het doel is de veiligheid op de vaarweg te vergroten. Veiligheid op het water is een belangrijk aandachtspunt.

In de campagne staan drie onderwerpen centraal: de dode hoek van beroepsvaart, de plaats op de vaarweg, het gedrag in sluisen.

- **Sikkens**. Deze mensen kunnen u alles vertellen over de beste anti-fouling en binnenlakwerk voor uw boot.
- **Ajax brandbeveiliging** zal ook meewerken aan de jubileumdag. Zij zullen een leuke aanbieding maken voor onze leden.
- **Informatiestand Natte evenementen** Noord ontmoet Zuid in Pin Mill. En we zijn uitgenodigd in Blankenberge voor een gezellige ontmoeting met onze Belgische leden. Elders in deze Langszij wordt hierover meer informatie verstrekt maar hier kunt u de organisatoren zelf vragen stellen.

Het inwendige

Ook aan de inwendige mens is gedacht en zal er een eenvoudige broodjes lunch zijn rond half een. Na afloop van de lezingen kunnen ervaringen en sterke verhalen uitgewisseld worden tijdens de "steigerborrel" alvorens aan het diner deel te nemen dat om 18:30 begint. Deelname aan lunch en diner kan op het inschrijfformulier op de website worden aangegeven.

*Tot ziens op 20 maart
De jubileum commissie*

- Inbouw boeg- en hekschroeven
- Installatie en reparatie van apparatuur
- Installatie van alarmsystemen
- Polyester en gelcoat reparaties
- Polijsten en poetsen
- Teakdek reparaties
- Onderhoud en reparaties aan motoren
- Bavaria specialist
- Winterstalling (binnen en buiten, buiten met staande mast)

*Bosma
Nautische
Services*

www.bosmanautischeservices.nl



**VOLVO
PENTA**

Webasto

Raymarine

SIDE-POWER
Thruster systems

 **victron energy**

E-MARINE

Willem Barendszstraat 18 • 8531 KW Lemmer • [t] 0653 54 91 79 • [e] info@bosmanautischeservices.nl • Kyk Leeuwarden 01111225

North meets South across the Channel, near Pin Mill, UK

20
jaar

L
A
N
G
S
Z
I
J



Pin Mill's "Butt and Oyster", de plaats waar elke zeiler zeker één keer in zijn of haar leven moet zijn geweest!

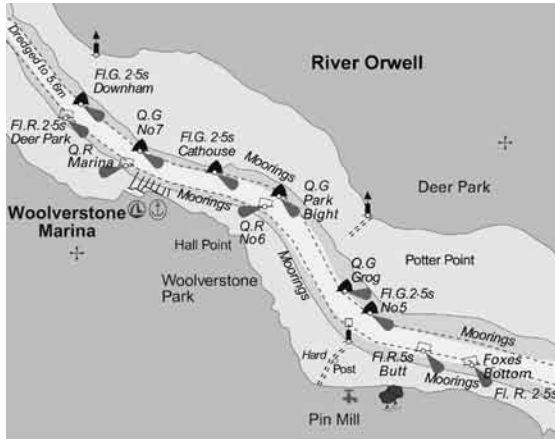
Het eerste BZc evenement "Cross the Channel" waar leden uit het zuiden en noorden elkaar gaan ontmoeten in de legendarische Butt & Oyster Pub van Pin Mill. We starten zowel vanuit het noorden (IJmuiden) en het zuiden (Vlissingen). De route van vanuit Vlissingen bedraagt c.a. 120 mijl, vanuit IJmuiden is dit minimaal 145 mijl maar met de heersende winden kan dit oplopen tot c.a. 200 mijl. Omdat we met daglicht willen aankomen betekent dit voor iedereen een nacht op zee.

Dit evenement wordt mede mogelijk gemaakt door: **Bosma Nautische Service** en **De verenigde Glasbedrijven Noord-Holland**

Programma:

- Zaterdag 26 juni: Aankomst in de vertrekhavens:
16:00 kennismaking en palaver in Vlissingen
20:00 kennismaking en palaver in IJmuiden
De vertrektijden voor zondag worden gepland afhankelijk van de weersomstandigheden zodat we allemaal met licht aankomen.
- Zondag 27 juni: Vertrek naar Woolverstone Marina op de River Orwell.
- Maandag 28 juni: De eerste schepen zullen vanaf 6:00 in de ochtend aankomen en worden daar opgevangen door een van onze leden die hier eerder aanwezig zal zijn. De rest van de dag na eigen inzicht in te vullen door bijvoorbeeld een dutje of mogelijk wat meer actief. De laatste schepen verwachten we uiterlijk 22:00 uur in de avond te arriveren.
- Dinsdag 29 juni: Tot halverwegen de middag heeft iedereen de tijd om van de omgeving te genieten
Rond 16:00 steigerborrel met aansluitend diner in het restaurant Buttermans in de Marina
- Woensdag 30 juni: 8:30 - 10:00 een uitgebreid English Breakfast (naar men zegt heeft nog niemand ooit daar meer kunnen eten dan er beschikbaar is)
10:00 vertrek per bus naar Ipswich met aansluitend een Guided Tour over het nautisch verleden van deze omgeving. Daarna een paar uur om zelf in te vullen. In de loop van de middag stappen we weer in de bus naar de haven.
Rond 16:00 steigerborrel met verrassing.
19:30 wandelen we naar de Butt & Oyster Pub, Pin Mill (ca. 20 min) waar we gaan genieten van het diner opgeluisterd met live muziek. Na afloop op "eigen benen" weer terug naar de Marine.
- Donderdag 1 juli: Vooralsnog geen formeel programma maar de planning zit een ontmoeting met leden van de BOA (onze Britse zusterorganisatie). Mogelijk dat we samen met de BOA nog een leuk middagprogramma organiseren. E.e.a. laten we ook afhangen van de weersomstandigheden die ons misschien dwingen een dag eerder te vertrekken.
17:00 uur Palaver
- Vrijdag 2 juli: Afvaart richting Nederland waar we in de loop van de zaterdag weer aankomen. De deelnemers die dit evenement als begin van hun vakantie hebben gepland vertrekken op eigen initiatief.

inschrijven vanaf 21 maart



Veiligheid staat voorop (en gezelligheid staat daar vlak achter) In het programma zit enige ruimte om de planning van de overtochten aan te passen. Dit impliceert direct dat er ook ruimte is voor persoonlijke invulling en contact met de andere deelnemers.

Zoals altijd is deelname aan de evenementen van de BZc voor eigen risico. Overtuig u zelf ervan of u over voldoende kennis en ervaring beschikt om aan deze tocht deel te nemen en draag zelf zorg voor de juiste verzekering en uitrusting. We verwachten dat je in het bezit bent van de juiste papieren (zoals bijvoorbeeld ICC en eigendomsverklaring) en dat schip en bemanning voldoen aan de eisen die het zeevaartreglement en de lokale autoriteiten hieraan stellen.

Inschrijven en introductie bijeenkomst

Inschrijven kan vanaf 21 maart via de website. Zaterdag 24 april wordt er in het centrum van het land (waarschijnlijk Muiderzand) een introductie bijeenkomst georganiseerd voor alle (potentiele) deelnemende schepen. Hier wordt u verder geïnformeerd over o.a. de tochtplanning, mogelijke wachtschema's, benodigde kaarten en een lijst met aanbevelingen ten aanzien van schip en uitrusting (de organisatie behoudt het recht, afhankelijk van de weersomstandigheden, dit evenement af te gelasten).

De kosten

Engelse havens zijn behoorlijk duurder dan in Nederland. De organisatie heeft hard onderhandeld en is uitgekomen op bijna Nederlandse tarieven. Voor 3 nachten in Woolverstone Marina betaalt u inclusief stroom en water slechts € 100,- per schip. Daarnaast betaald u € 50,- per persoon voor 2 diners (excl. drank), een uitgebreid engels ontbijt, excursie, en diverse steigerborrels. Overige kosten rekend u zelf af.

Organisatie

De enthousiaste organisatie is in handen van Sicco Broekman (contact Noord) en Paul Breet (contact Zuid) ondersteund door Jurgen Coerts en Cees Zoontjes.

Bezoek Post Dordrecht (RWS)

Vanuit de verkeersposten assisteren verkeersleiders van Rijkswaterstaat schippers bij het varen over onoverzichtelijke en drukke punten. Via de marifoon hebben de verkeersleiders contact met de schippers.

land beheert binnen de provincie Zuid-Holland de rivieren en kanalen. Hier komen ieder jaar 140.000 binnenvaartschepen langs plus nog eens 6.000 zeeschepen/coasters en 22.000 pleziervaarders.

De verkeersleiders informeren de schippers over de toestand van de vaarweg en het verkeersaanbod. Rijkswaterstaat Zuid-Hol-

Bij voldoende belangstelling kan dit evenement in het najaar nogmaals worden georganiseerd.

Programma zaterdag 24 april:

- 11:00 Ontvangst met koffie en gebak en
Aansluitend introductie over de werkzaamheden van de post.
- 12:00 Lunch
- 13:00 Groep1 - bezoek aan de Controlezaal
Groep2 - boottocht met een vaartuig van RWS (o.v.b. calamiteiten)
- 14:30 Groep1 - boottocht met een vaartuig van RWS (o.v.b. calamiteiten)
Groep2 - bezoek aan de Controlezaal
- 16:00 Einde programma

inschrijven vanaf 21 maart

Kosten voor dit evenement bedragen slecht € 5,- p.p. inclusief lunch.



In navolging van de zeer geslaagde Hemelvaart- en Pinksterweekenden is vorig jaar het idee ontstaan van de zgn. Cross-Over. De "Cross Over" wordt door een lid georganiseerd in de haven waar hij ligt. Degene die op de uitnodiging ingaan komen vanuit hun haven naar het evenement. Hoe zo'n evenement in elkaar gezet wordt is afhankelijk van de creativiteit van de organisator. Hierbij stellen we vast dat het geen wedstrijd wordt van wie de beste "Cross Over" heeft geregeld, maar dat het een stukje gezelligheid (met eventueel een leerzaam element) wordt om in kleine groepen contacten te verbreden en kennis te maken met andere BZc-ers. Een BBQ waarbij ieder zijn eigen spullen meeneemt kan uiteindelijk al voor een geslaagd gebeuren zorgen. Vervolgens is het de bedoeling dat één van de overgestoken deelnemers het stokje overneemt en in zijn haven iets dergelijks organiseert. Een soort estafette dus.

Lustrum
20 jaar

20
jaar

L
A
N
G
S
Z
I
J

Jubileum Cross Over: Blankenberge

Nu we een nieuw (zeil)jaar aanvangen en we in dit jubileumjaar extra aan onze hobby denken worden de BZc-leden uitgenodigd voor een tocht naar Blankenberge tijdens het weekend van 3-4-5 September 2010.

Het programma:

Vrijdagavond 03-09-2010

- Om 18.00 uur meeting in clubhuis VNZ welkomdrink voor alle opvarenden aangeboden door het VNZ.



Zaterdag 04-09-2010

- Tussen 8.30 u en 10.00 uur mogelijkheid tot ontbijtbuffet in jachtclub Scarphout.
- 10.00 uur. Na ontbijt stadswandeling met gidsen die rond de middag eindigt in de Scutteloods aan de haven waar een replica van een platbodem en loodskotter worden gebouwd. Bezoek en aperitief (scutteborrel). De stadsgidsen worden aangeboden door het VNZ.
- 12:00 - 18:00 uur. Na vrije keuze in te vullen. De winkelstraat bevindt zich op loopafstand van de jachthaven.
- 18.00 uur samenkomst voor de Barbecue en een gezellige avond (nacht?) in jachtclub Scarphout.

Zondagochtend 05-09-2010

- Vrij vertrek van onze Nederlandse vrienden



Het programma kan nog kleine wijzigingen ondergaan. De kosten voor het programma, inclusief ontbijt en barbecue, bedragen slechts 28 euro per persoon. Om de uitnodiging kracht bij te zetten komen we vanuit Blankenberge met een zestal Bavarianen naar de jubileumdag in Zeist. Dan kan iedereen ons aanspreken op het definitieve programma, routebeschrijving en de kosten.

Organisatie o.l.v.
Erve Vanderschaeghe



0229-238652
INFO@LEBELLECHARTERS.COM
LEBELLECHARTERS.COM



Le Belle Charters
verhuurt 24 nieuwe
Bavaria zeiljachten
vanuit de Marina Volendam.

Tevens zijn wij een CWO
erkende zeilschool.

Het is ook mogelijk uw
(zeil)evenementen door ons
te laten organiseren.

Gespecialiseerd in het inbouwen
van Bavaria's

Daarnaast beschikken wij over
een groot jachtserviceterrein
met de volgende faciliteiten:

- 20 tons botenkar
- botenhelling
- mastenkraan
- dieseltank
- werkplaats
- afsputplaats
- winter- en
zomerstalling
op de kant

ZEILJACHTVERHUUR

CWO ZEILSCHOOL

JACHTSERVICE

EVENEMENTEN



Jubileum Cross Over Warns

Deze cross-over wordt op zaterdag 19 juni 2010 georganiseerd in de oergezellige Jachthaven De Pyramide te Warns. (www.jachthaven-depyramide.nl) E.e.a. i.s.m. het restaurant van de JH.

Doel: Kennismaken, onderling contact verbreden.
Waar: Jachthaven de Pyramide te Warns (15 minuten varen achter de sluis van Stavoren)



Programma:

- Zaterdag 's middags (ong. 15.00) aankomst in de jachthaven van Warns
- Ong. 17.00 kennismakingborrel
- Ong. 18.00 "leerzame momenten"
- Ong. 19.00 BBQ

inschrijven vanaf 21 maart

Leerzame momenten:

- Een korte lezing over "Brandpreventie aan boord en thuis" door Nettie Karelse ("Wikki-Meike"), Directeur Brandweer Leeuwarden / Boarnsterhiem.
- Behandeling brandwonden aan boord door Hans Helder ("Meganisi"), huisarts,

Het restaurant verzorgt de aangeklede-BBQ (bij slecht weer: maaltijd binnen). We proberen live-music (jazz-trio o.i.d) te organiseren. Met de jachthaven is een zeer gereduceerd liggeld van € 10,- incl. walstroom afgesproken,

De volgende dag is er eventueel een ontbijtbuffet 09.00 - 11.00, afhankelijk van het aantal deelnemers. Daarna gaat ieder zijn/haar weegs (of vaart).

Kosten

Liggeld: € 10,- per schip

BBQ: € 22,50 per persoon. Drank rekend u zelf af.

Aanmelden zoals altijd via Evenementen / Inschrijven op de website.

*Met vriendelijke groet en tot ziens,
André van den Worm ("Wikki-Meike").*

Liefde maakt blind, 'n koele kijk doet wonderen

Uw oog is gevallen op de boot van uw dromen...

Alle voordelen hebt u goed op een rijtje. En de nadelen? Ze zakken langzaam naar de achtergrond. Liefde maakt nu eenmaal een beetje blind. U wilt echter zeker weten dat u de juiste keuze maakt. Dat vraagt een koele kijk. Van een jachtexpert met alle kwalificaties. Met ervaring, inzicht en een onpartijdige opstelling. Zo'n man is Rem Schuijt. Een van de weinigen in Nederland. Samen met u bekijkt hij de boot. Inspecteert hem op alle onderdelen en komt tot een advies. Dat is zonder twijfel de beste koers naar een weloverwogen beslissing.

EXPERTISEBURO R.C. SCHUIJT BV

aankoopkeuringen • taxaties • bouwbegeleiding

Parklaan 7 • 1601 EK Enkhuizen
tel 0228 314 741 • mob 0653 401 862
e-mail: info@expertiseburoschuijt.nl
internet: www.expertiseburoschuijt.nl



International Registered Yacht Surveyor (IRYS) • Register Expert (re) • HISWA en NVEP Qualified Yacht Surveyor
Register Taxateur (VRT) • RYA/MCA Yachtmaster-offshore



Onder ons groeiend aantal leden ook steeds meer leden voor wie het IJsselmeer of de Zeeuwse wateren te klein worden. De kustwateren

lonken. Maar pas op, daar schuilen andere gevaren zoals de mannen in zwarte pakken! Hoe je met die mannen omgaat en hoe je jezelf redt heeft de KNRM in een mooi boekwerk beschreven. Wij raden het u van harte aan.

Hoed u voor de zwarte mannen!



Hoed u voor de zwarte mannen van de Douane! U

bent op een stralende dag lekker op de Noordzee aan het varen, u krijgt ongevraagd bezoek van vervaarlijk uitziende lui in zwarte pakken, duidelijk gewapend, die met een rubberboot komen aanstuiven en vragen of ze even aan boord mogen komen. Geïntimideerd bent u dan al. Of ze even uw papieren mogen zien. Die hebt u natuurlijk allemaal aan boord en ze liggen allemaal bij elkaar voor het grijpen, toch?

Ze twijfelen aan alles: bent u het wel? Even bellen of er nog boetes of belasting-schulden uitstaan, misschien bent u zelfs wel voortvluchtig! Uit welke haven bent u vertrokken en waar bent u naartoe onderweg? Is dit uw boot wel? Hebt u over uw boot wel BTW betaald? Bent u eigenlijk wel in staat om hier te varen? Hebt u die

marifoon al lang? Weet u de roepletters uit uw hoofd? Hebt u voor die marifoon ook een bedieningscertificaat? Wanneer hebt u voor het laatst diesel ingenomen? Is dat niet toevallig rode diesel en hebt u er ook nog een bonnetje van? Ook al heb je alles keurig voor elkaar, het voelt toch niet helemaal prettig.

De mannen van de Douane doen natuurlijk ook gewoon hun werk en komen vast af en toe een vervaarlijke crimineel op het spoor. Ze keken – bij ons aan boord tenminste – niet in de vuile was en zochten ook niet naar drugs of smokkelwaar. Ze vertelden over hun moederschap (de Zeevalk van de Kustwacht) en klaarden helemaal op toen ik vertelde over de KNRM. Ik mocht ze fotograferen voor dit stukje.

Iets dergelijks overkwam ons ook een paar jaar eerder in Frankrijk. Vlak voor vertrek uit Duinkerken en daarmee uit Frankrijk deden we nog gauw even de afwas. Toen kwamen er drie lui op bootschoenen (“dat is pas werkkleding!”, dacht ik nog) langs. Of ze even onze papieren mochten zien. Het eigendomsbewijs van de boot was nog maar een paar maanden verlopen, maar dat was toch fout. Bovendien hadden we de motor laten vervangen, dus dat was dubbel fout, want de oude motor stond nog op het eigendomsbewijs.

Maar dat was nog niet alles, want nu waren we vast ook nog crimineel. Zo voelden we ons tenminste wel behandeld. Hadden we wel een logboek met alle havens die we hadden aangelopen? We konden niet vertrekken voordat telefonisch in Rouaan ons doopceel was gelicht. Een uurtje later (ondertussen verliep ons tijd!) was alles dui-



De KNRM kan niet buiten uw steun! Kijk op www.knrm.nl

delijk. Ook nu werd niet aan boord gezocht naar verdachte zaken. We kwamen er af met een "amende" oftewel een boete ter waarde van een uitgebreid etentje voor vier. Voor dat foute eigendomsbewijs. We hadden het geld gelukkig cash aan boord, want er werd bedreigd met het aan de ketting leggen van onze boot als we niet konden betalen. Pfui! zeggen ze dan in Frankrijk. De hoofdman van het trio heb ik netjes een hand gegeven en hem bedankt voor de bijzondere ervaring. Dat verbaasde hem enigszins. Maar ik had weer materiaal voor een stukje!

Michelle Blaauw – KNRM



Red jezelf veilig zeilen op groot water



Nee, u hoeft niet te schrikken. Dit is geen aankondiging van de ontmanteling van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij. Al 185 jaar schieten we u graag te hulp en dat blijft ook zo. De titel boven dit stukje verwijst naar een zojuist verschenen boekje waarover ik u graag iets meer vertel. Het zou namelijk best kunnen dat u er waardevolle informatie in vindt. Uw zelfredzaamheid neemt ervan toe en daardoor ook uw plezier op het water. En dat wens ik u!

In het afgelopen jaar heeft de Veiligheidscommissie van de Nederlandsche Vereeniging van Kustzeilers zich samen met de KNRM – ook ik mocht er een bescheiden aandeel aan hebben – gewijd aan de productie van een handzaam gidsje voor aan boord. We

wilden een boekje maken "om te stelen". Boordevol tips van doorgewinterde zeilers, mensen met veel mijlen in het zog, lui die het weten kunnen zeg maar. De werktitel was dan ook: Kustzeilers' knepenboek. De redactie door Anje Valk staat borg voor een prima leesbaar geheel.

Stap voor stap komen aan bod: de keus van het juiste schip, eisen aan de bemanning, de regelgeving voor zover voor u van belang, de voorbereiding van een wat langere reis, onderweg op zee en (mocht het toch gebeuren) in nood en wat dan.

In de uitgebreide sectie met bijlagen vindt u overzichten van veiligheidsuitrusting, een inwerklijstje voor opstappers, hoe vind je informatie

over het weer, waar moet je op letten bij het varen met kinderen, voorbereiding op storm en ankeren. Enkele checklists, over motoronderhoud, EHBO, weblinks en boeken maken het boekje compleet.

Het project is geslaagd. We hebben een handzaam, rijk geïllustreerd boekje gemaakt, geknipt voor op de kaartentafel en prima op zijn plek in uw vaarboekencast. Vanaf januari voor een krat te koop in de KNRM-webwinkel. Als Redder aan de Wal krijgt u ook nog eens een aardige korting. Daardoor niet alleen voor uzelf, maar ook voor anderen aantrekkelijk als cadeautje. Van harte aanbevolen!

Michelle Blaauw – KNRM



Algemene Gedragscode voor de Watersporter

Inleiding

Een enquête onder de leden van het Nederlands Platform voor Waterrecreatie (NPvW) heeft uitgewezen dat het gedrag van sommige waterrecreanten grote ergernis geeft. Om te voorkomen dat dit tot strengere wet- en/of regelgeving leidt, hebben wij deze Algemene Gedragscode voor de Watersporter opgesteld, met daarbij de gedachte: "Wie de schoen past, trekt hem aan". Het NPvW is van mening dat u mede watergebruikers kan en mag wijzen op het naleven van deze gedragscode, zenzij uw eigen veiligheid daardoor in gevaar komt.

Veiligheid

Goed Zeemanschap is de grondregel; als het niet kan zoals het moet, dan moet het maar zoals het kan.

- Denk altijd aan uw snelheid en houd voldoende afstand.
- Ken de uitwijkregels en reageer dus tijdig; óók bij het zien van een A-vlag (duikers te water!).
- Besteed onder alle omstandigheden aandacht aan uw eigen zichtbaarheid en uitzicht. (*beperkt zicht / dode hoek*).
- Wees voorzichtig met alcohol, hanteer dezelfde regels als in het wegverkeer.
- Onderken zowel de vaardigheden als de beperkingen van uw opvarenden, *in het bijzonder bij slechte weer- en/of vaarcondities*.
- Gasten aan boord altijd voorlichten over veiligheid: *wijs op plaats en gebruik van EHBO-kist, noodsignalen, reddingsvesten, brandblusmiddelen en communicatiemiddelen. Waarschuw voor onder spanning staande trossen en/of lijnen*.
- Luister regelmatig naar alle beschikbare weerberichten en handel hiernaar.
- Stop alle mechanische voortstuwingsmiddelen wanneer u afgemeerd ligt in een sluis.

Wellevendheid

Bied hulp in geval van nood!

- Maak geen onnodig lawaai zoals *luidruchtige conversaties, te hard staande radio's*.
- *Wijs uw eigen bemanning niet luidruchtig terecht; geluid draagt ver op het water!*
- Sta andere schepen toe langszij te komen; *loop over het voordek van uw buurman om aan de wal te komen, tenzij anders is overeengekomen. Neem andermans trossen aan bij het afmeren, ook al komt men niet bij u langszij*.
- Denk aan uw snelheid en pas deze aan de omstandigheden van het vaarwater aan; *te hoge snelheid ontsiert iedere manoeuvre, zoals bij aan- en ontmeren in havens en uitvaren van sluisen. Tevens veroorzaakt een te hoge hekgolf grote overlast aan (wal)vissers, kleinere schepen, kano's en zwemmers. Ook beschoeiing en natuur hebben daaronder te lijden*.
- Zorg voor correcte vlagvoering; *natievlag neerhalen bij zonsondergang!*

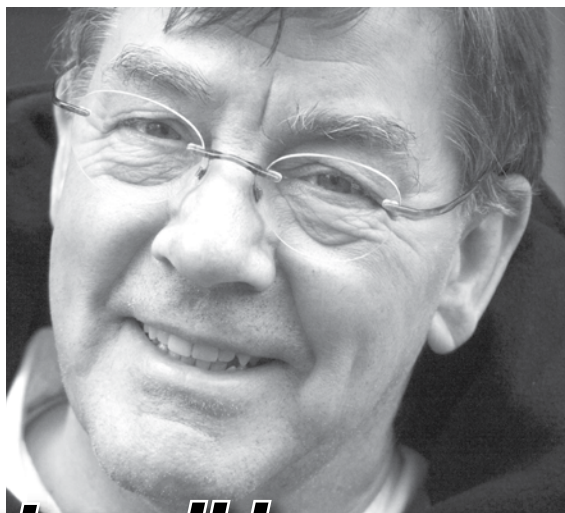
Uitrusting

- Draag een reddingsvest, dit geldt zeker voor kinderen. *Zet kleine kinderen aan boord zo mogelijk aan een lijn*.
- Luister voortdurend uit op uw marifoon; op de doorgaande hoofdvaarwegen altijd op het voorgeschreven/aangegeven kanaal! Zend indien noodzakelijk, kort en bondig.
- Laat uw noodsignalen, EHBO-middelen en brandbestrijdingsapparatuur regelmatig keuren!
- Zorg er voor geldende vaarreglementen (BPR) aan boord te hebben.
- Check voor vertrek altijd uw navigatie instrumenten en -verlichting.
- Zorg voor recente kaarten van het vaargebied. Werk ze zo nodig bij.

Milieu

- Werp geen afval overboord; mede watergebruikers zijn u dankbaar.
- Loos inhoud vuilwatertank en lenswater niet op het oppervlaktewater, maar loos dit bij een afgiftepunt.
- Honden uitlaten mag aangelijk, maar ruim de uitwerpselen op.
- Verstoor geen dieren in natuurgebieden, betreed geen rust- of broedgebieden.

De eerste vraag die vrijwel altijd gesteld wordt als je vertelt zeiler te zijn, is: "Wat voor boot heb je dan?". Mijn antwoord is dan: "Een Bavaria 39, om dan vervolgens eerst te moeten uitleggen dat ik de boot samen met mijn eega bezit en dan te schetsen hoe zo'n ding er dan wel uitziet. Dat laatste hoef ik nu lekker niet te doen, want de lezers van Langszij weten dat vast wel. En dan wil men natuurlijk ook weten wat de naam is van de boot en waarom. Nu, dan vertel ik dat ons schip "Nifty~Fifty" heet en als de lezers ook het waarom willen weten, kunnen ze dat mij onder aanbieding van een versnapering bij gelegenheid altijd vragen.



Een kandidaat bestuurslid stelt zich voor

Enfin, nu ik het toch over namen heb; mijn naam is Jan Dunnewind. Een naam die ook wel eens vragen oproept. Daar ga ik het nu verder niet over hebben, daar hebben we Google voor. Toch zeg ik u nu alvast: het is niet wat het lijkt.

In de Langszij van afgelopen najaar werd ik getriggerd door de advertentie voor de vacature in het bestuur van de BZc. En ik heb gesolliciteerd. Inmiddels heeft het bestuur besloten mij in de feestelijke ALV op 20 maart a.s. als kandidaat-bestuurslid te presenteren. Waarschijnlijk als secretaris, maar krachtens de regelen der statuten beslist het bestuur daar in eigen boezem over. Overigens moet u niet te licht denken over deze kandidaatstelling; enkele bestuursleden hebben mij wel degelijk serieus en intensief ondervraagd en onder de loep gehouden. Het kon er kennelijk mee door.

Met dit artikel geef ik u de gelegenheid te bezien wat voor vlees u in uw kuip heeft. Ik stel me graag iets nader aan u voor. Ik ben 62 jaar en gehuwd met Wil. Wij hebben beide een (niet meer thuiswonend) kind uit een eerder huwelijk. Dochter, respectievelijk zoon.

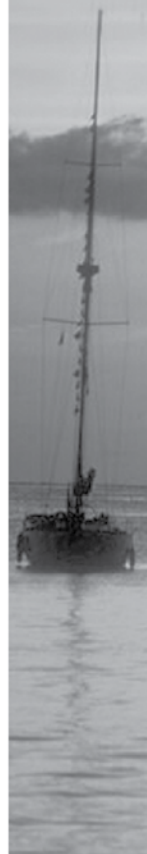
Behalve een enkele opdracht binnen mijn Management B.V. ben ik, zoals dat tegenwoordig heet, met prepensioen. Wil werkt 4 dagen in de week. Mijn C.V. vertelt dat het zwaartepunt van mijn carrière lag op het vlak van commerciële en management functies in de financiële dienstverlening. Ik durf het in deze tijden nauwelijks nog te zeggen: verzekeringen, hypotheeken, vastgoed (w.o. de U.S.A.) en leasing.

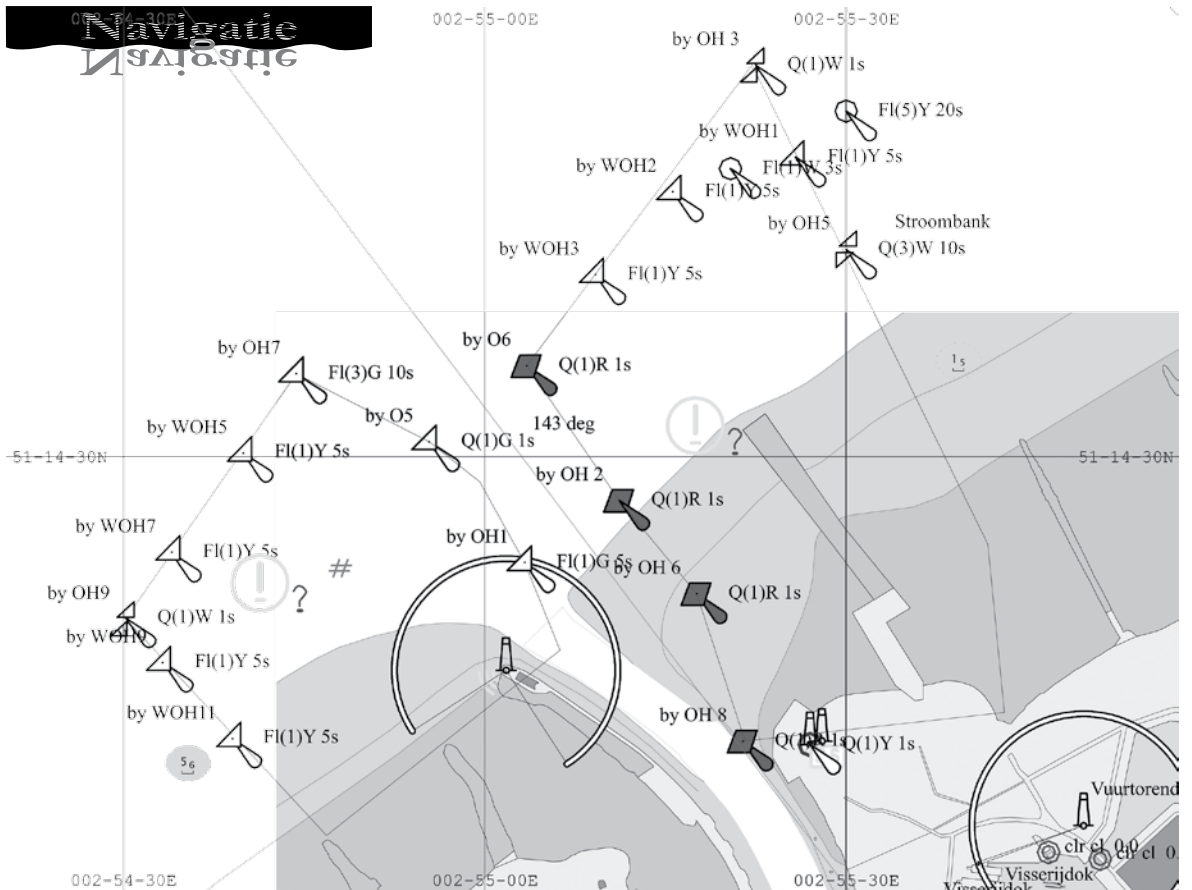
Behalve zeiler, hou ik van sporten. Al zou je dat aan mijn postuur niet gauw afzien, maar ja, ik houd ook van het goede leven. Ik jog zo mogelijk 2 keer in de week een kilometertje of 10 in de mooie bossen in mijn woonplaats Zeewolde. Tennis, fietsen en skiën.

Ik leerde ooit de eerste zeilbeginselen als 12 jarige in een Lark op de Reeuwijkse Plassen. Zeilkamp bij Heit en Mem in Jeugdherberg Heeg en meer van dat soort jeugdige zeilveraringen. Waaronder ook wel het rietzeilen. Het gebeurt wel vaker dat enige tijd de affiniteit verwatert, maar door een bevriende relatie verzeilde ik begin jaren 70 op de Grevelingen. In '77 kocht ik een Jaguar 25', waar ik tot 1991 met veel plezier hoofdzakelijk in Zeeland mee heb gevaren. Na weer een tijdje geen bootje kochten Wil en ik in 2005 onze Nifty~Fifty. Overigens schipper ik zo hier en daar ook nog. Zeewolde heeft veel water, maar minder geschikt voor een 39'er. Maar ja, dat water trekt natuurlijk ook en daarom ben ik lid van de Watersportvereniging Zeewolde en geef instructie volwassenzeilen. Meestal in open bootjes, da's een beetje back to basic. Leuk!

Als je je kandideert voor een bestuursfunctie wordt er van je verwacht dat je een motivatie geeft. Wat is je missie, je statement? Dat is dus moeilijk, want ...de club doet het uitstekend, maar er is wel een vacature. Laat ik in eerste instantie stellen dat ik over tijd beschik. Die tijd wil ik nuttig invullen en als dat als bestuurslid van de BZc kan, zijn we hopelijk allemaal blij. En als ik dan toch een statement moet geven: bij mij staan kwaliteit, klantvriendelijkheid (in- en extern), goede communicatie en no-nonsense hoog in het vaandel. Spreek me er maar op aan! Ik ontmoet u graag 20 maart a.s. in Zeist op de ALV en Grote Jubileumdag.

Jan A. Dunnewind





Nieuwe vaargeul haven Oostende



Stel, u neemt deel aan de jubileum cross over naar Blankenberge. U vergeet de afslag te nemen en arriveert vervolgens voor de haven van Oostende. Dan is het goed om te weten dat de aanloop naar de haven komend seizoen aanzienlijk veranderd is.

Terugvaren naar Blankenberge om wat later aan te schuiven aan de barbecue is natuurlijk een betere optie.

De Oostendse haven wordt toegankelijker gemaakt. Door de bouw van twee nieuwe strekdammen dieper in zee en het baggeren van een nieuwe vaargeul wordt een bredere en rechte haventoeegang gecreëerd waardoor de haven grotere schepen kan binnenhalen. Hierdoor kan de haven haar capaciteit opdrijven. In het verleden moes-

ten schepen een traject in de vorm van een langwerpige 'S' uitvoeren om de haven van Oostende binnen te varen. Enkel schepen tot 150 à 160m konden deze baan volgen. Grotere schepen hadden te weinig ruimte om het traject af te leggen.

De werkzaamheden zijn momenteel in een ver gevorderd stadium. Binnenkort gaan we over op de nieuwe aanlooproute 143°. Op 8 februari 2010 zal om 10 uur de lichtenlijn 128° gedoofd worden en de aanlooproute in deze richting niet meer kunnen gebruikt worden. Tegelijkertijd wordt de nieuwe lichtenlijn (143°) in dienst gesteld met de daaraan verbonden nieuwe aanlooproute. De nieuwe aanlooproute wordt met drie paar laterale boeien gemarkeerd.

Kort na de in dienstname van de nieuwe vaargeul starten de werken voor de aanleg van de nieuwe westelijke strekdam juist bestevan de nieuwe vaargeul. Dit is verboden vaargebied en vormt een gevaar voor de

scheepvaart. Aan de oostkant van de nieuwe vaargeul zijn de werken voor de aanleg van de oostelijke strekdam al geruime tijd opgestart. Deze zone is eveneens verboden vaargebied en vormt een gevaar voor de scheepvaart.

Tijdens de bouw van de dammen worden veel rotsblokken onder water geplaatst. Voor vissers- en pleziervaartuigen is het erg belangrijk de as van de vaargeul aan te houden en de afgebakende werkgebieden te vermijden. Binnen deze werkgebieden die verboden zijn voor alle scheepvaart, is het gevaar groot om vast te lopen op de gedeeltes van de strekdammen in wording, die onder water liggen.

Baggerwerken

Momenteel wordt gebaggerd aan het laatste deel van de nieuwe vaargeul. Deze werken gebeuren met een dieplepelponton. Om de scheepvaart optimaal te kunnen informeren over de positie van het baggertuig werd een plan opgemaakt waarop de te baggeren zone in vakken is onderverdeeld. Via Port Control Oostende op VHF 09 kunnen alle zeevarenden de actuele positie van het vaartuig opvragen. Posities van de

baggertijd worden mee opgenomen in het Scheldescheepvaartbericht (VHF 69, op het uur +10').

Info voor de vaarweggebruiker

De vaarweggebruikers worden van de actuele stand van zaken via de gebruikelijke kanalen ingelicht:

- Scheldescheepvaartbericht geeft vanaf 25 januari dagelijks info betreffende de procedure tot omschakelen vaargeul;
- Info's en Dringende Berichten aan Zeevarenden via Oostende Radio;
- Berichten aan Zeevarenden via afdeling Kust op www.vlaamsehydrografie.be
- De verkeersleiders van Verkeerscentrale Zeebrugge geven de eerste twee weken na omschakeling te allen tijde radarbegeleiding. Automatisch voor de grotere beroepsvaart, op vraag voor de andere vaarweggebruikers. Oproepen kan via Traffic Center Wandelaar op VHF 65, de radarbegeleiding zelf wordt gegeven op VHF 4

Data

De vermoedelijke einddatum van de werken aan de vaargeul is zomer 2010. De vermoedelijke einddatum van de dammenbouw is lente 2012.



**Jachtverhuur,
flottieljes,
actief meezeilen**
Verleg uw grens

www.ZeileninKroatie.nl

www.ZeilenGriekenland.nl

www.ZeilenTurkije.nl

www.ZeileninItalie.nl

www.ZeilenRondMallorca.nl

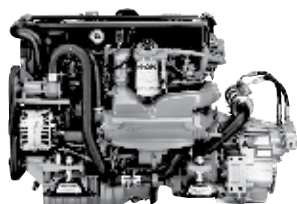
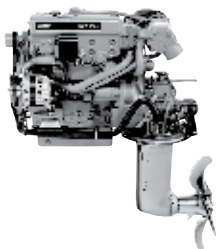
Specialist in zeilvakanties in de Middellandse Zee
wij delen graag onze persoonlijke ervaring met u voor een onbezorgde zeilvakantie
Gelkingestraat 36 - 9711 nd Groningen - 050-3118635 - info@zeileninkroatie.nl

SCHOON. STIL. KRACHTIG.



De D-serie zeiljachtmotoren van 12 tot 180 pk is speciaal ontwikkeld voor zeilers. Voor iedere motor is een uitgebreide range van schroeven en accessoires verkrijgbaar – inclusief de geheel nieuwe tweeblads klapschroef. Ondersteund door het grootste dealernetwerk in de markt.

D-SERIE VOOR ZEILJACHTEN VAN 12 TOT 180 PK.



D-serie voor zeilers: Schoon. Stil. Krachtig.

- Hoog koppel bij lage toerentallen voor eenvoudig manoeuvreren.
- Krachtig laden met 115 A dynamo en ingebouwde laadsensor.
- Lage emissiewaarden en een laag geluidsniveau voor meer comfort.
- Optie om motorgegevens in een kaartplotter af te lezen.
- Slimme en flexibele instrumenten.
- Optimale betrouwbaarheid door robuust design.

**VOLVO
PENTA**

www.volvopenta.com

Opgelet! Nu alle Bavaria clubleden 5% extra korting op alle nieuwe zeilen van SailSelect.

Wij krijgen veel positieve reacties van de Bavaria eigenaren over onze zeilen en daar zijn wij natuurlijk trots op! Om dit te belonen bieden we alle Bavaria Clubleden een extra korting aan van 5% op al onze nieuwe zeilen.

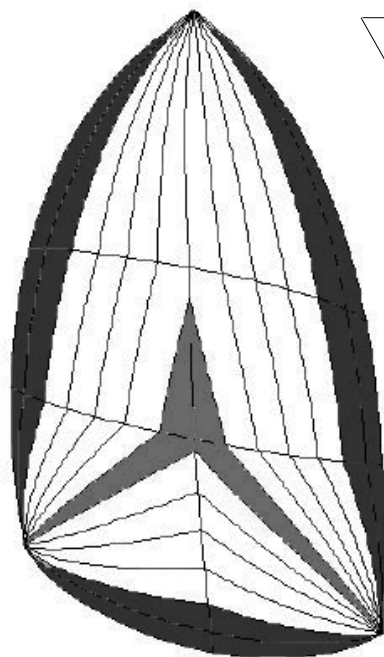
Vermeld bij de aanvraag uw lidmaatschapsnummer en wij sturen u een vrijblijvende offerte toe.

Ook de standaard spinnakers en gennakers, nu met 5% extra clubkorting!

Deze zijn leverbaar in diverse formaten en standaard kleuren (blauw/wit met een gele of rode ster). Dit zijn multi purpose zeilen met een ruim vaarbereik (80-160°) en eenvoudig te trimmen.

Uiteraard leveren wij ook de bijpassende snuffer/sock, schoten en halstalie.

Allround off-shore Gennakers



Model	m ²	Voorlijk	gewicht	Doek maatwerk	Prijs standaard voorraad	Prijs passende snuffer
1	36.0	9,4	0,75	€ 957	€ 645	€ 164
2	42.9	10,1	0,75	€ 1.121	€ 738	€ 208
3	49.5	10,8	0,75	€ 1.293	€ 830	€ 223
4	57.0	11,5	0,75	€ 1.464	€ 923	€ 237
5	64.4	12,3	1,5	€ 1.565	€ 1.014	€ 254
6	74.8	13,1	1,5	€ 1.818	€ 1.107	€ 332
7	82.6	13,8	1,5	€ 1.969	€ 1.200	€ 349
8	93.8	14,6	1,5	€ 2.236	€ 1.365	€ 369
9	105.5	15,5	1,5	€ 2.466	€ 1.523	€ 393
10	118.0	16,4	1,5	€ 2.758	€ 1.707	€ 539
11	133.0	17,4	1,5	€ 3.108	€ 1.920	€ 573
12	148.4	18,4	1,5	€ 3.468	€ 2.187	€ 606
..

SailSelect Uitdammer Dorpsstraat 35, 1154 PS Uitdam

T: 020 4031018 F: 020 4031019 info@sailselect.nl www.sailselect.nl

20
jaar

L
A
N
G
S
Z
I
J



Overpijnzigen bij een kop snert

Margreet en ik kregen tijdens de vorige editie (2008) van de snertrace te Enkhuizen, waarbij het weer zich van een echte "snert" kant liet zien, een enorme adrenaline kick. We waren daarom super enthousiast toen de inschrijving voor de 2009 editie van start ging. En dat zelfs nog wel vanuit onze eigen thuishaven Volendam!

Niet wedstrijdklar

Nu waren Margreet en ik net nieuwe eigenaar van de Bavaria 50 "Global Buccaneer" geworden en met dat gegeven en de weersgemiddelden voor november, konden we zelfs misschien wel meedingen naar de eindoverwinning..... Helaas kreeg ik onze 50 niet wedstrijd gereed maar hadden we nog een goed alternatief: Henk Holtman met zijn Bavaria 46 "Miss Moneypenny".



Ook Sicco weet: winnen is trimmen. Maar...

Snertrace 2009 Markermeer

Extra welkom

Om alle deelnemende Bavarianen zich extra welkom te laten voelen in de Marina van Volendam, had Henk zijn boot in de box naast onze "Global Buccaneer" gelegd. Ik had een ieder die de vrijdagavond al in Volendam was aangekomen, uitgenodigd om onze nieuwe aanwinst te bewonderen onder het genot van een lekkere borrel.... Nou, dat hebben we geweten. Op een gegeven moment zaten en stonden we met 22 man (!) erg gezellig in onze boot; het bleek het startschot van een super mooi, sportief en gezellig weekendje snertrace Markermeer (de laatste gasten gingen ca. 02:00 uur van boord).

Blauwe lucht met zon

Zaterdag 14 november 2009, DE DAG was aangebroken! Na het palaver, waarbij de baan werd gepresenteerd onder het genot van heerlijke snert uit eigen keuken van de "Nou Goed" (wat zal het nog erg lang naar snert aan boord geroken hebben), maakte elke deelnemende boot zich gereed voor de wedstrijd. Het was bewolkt en er stond 5 bft wind. Tijdens het wegvaren uit de haven gebeurde het ongelofelijke: de wolken trokken weg en een strak blauwe lucht met een heerlijk zonnetje verscheen!

Een heel veld

Dan de start.... Het eerste rak was een ruime windse koers en de "Miss Moneypenny", zijnde het grootste jacht in het veld, mocht als laatste starten. 'Heerlijk, een heel veld fanatieke Bavarianen voor ons om in te



Duel bij de bovenboei

halen', riep ik nog macho tegen Henk en de rest van de bemanning. Onder de bemanning was ook Barry Schmitz van FotoFantasy uit Beverwijk, uitgenodigd om e.e.a. op de gevoelige plaat vast te leggen. Bij het rondenvan de eerste boei hadden we de eerste drie te pakken en dat smaakte naar meer, veel meer! Ondertussen sterkte de wind zich tot 6 bft en een klein rif in het grootzeil werd noodzakelijk. Echter, het overloopblok van de giek aan loefzijde brak, waardoor de giek in één ferme klap geheel naar de lijzijde schoot. Botte pech!

Slechte verliezers

We hadden de keuze: doorgaan met de wetenschap dat we 15 graden minder hoog aan de wind konden varen dan de voorliggende schepen of de boot in de wind gooien, het geheel repareren en waardevolle minuten verliezen? We besloten om door te gaan (achteraf niet de juiste keuze). Nadat we vele malen uit het roer liepen, de laatste keer was dat met een flinke zwiep tijdens het laatste halve windse rak vlak voor de finish en met vol zeil, finishte de "Miss Money Penny" als 5e. Als slechte verliezers ruimden we het veld en lagen kort daarna weer in de box. Het idee dat alle andere deelnemende Bavarianen ons uit zouden lachen of allerlei grappen naar ons hoofd toe zouden slingeren, maakte ons super nerveus. Gelukkig viel dit behoorlijk mee en

konden we ons aardig, onder het genot van een borrel, verdedigen.

Kaartje op/kaartje omlaag

's Avonds werden we door de "Nou Goed" meegenomen naar cafe-restaurant "t Fokkie", alwaar de prijsuitreiking gehouden werd. Onze prijs... de woorden: "het meest uit het roer gelopen zeiljacht". Ach, beter iets dan niets. Nadat we een heerlijk buffet genuttigd hadden, werden alle aanwezigen nog getraakteerd op een leuk spelletje t.w.: "petje op/petje af". In dit geval "kaartje op/kaartje omlaag. Een ieder moest gestelde multiple choice vragen beantwoorden met keuze A of B, kaartje omhoog of omlaag. Net als vorig jaar wist mijn lief Margreet onze eer alsnog hoog te houden door er met de eerste prijs vandoor te gaan!☺ Blijkt toch weer dat de beste schippers aan wal staan (of blijven, in dit geval).

Bokaal moet terug

Al met al een echt super leuk en mooi weekend en we zijn zeker de volgende editie wederom van de partij. Zoals ik begrepen heb is de bemanning van de "Nou Goed" opnieuw de organisator van de noordelijke Snertrace en... Ton & Evelyn (Cayenne), maak jullie borst maar alvast nat, want de bokaal moet terug naar Volendam!☺

Sicco Broekman - Global Buccaneer



Met dank aan de organisatie (v.l.n.r.): Koen & Ingrid van der Toorn, schoonzoon Michiel en dochter Hedda



DEKKER WATERSPORT



MAAK VAN EEN BEZOEK AAN ONZE WINKEL EEN PLEZIERVAART!

GRATIS AANLEGGEN EN OVERNACHTEN!

Dekker Watersport biedt u extra veel watersportplezier als u met de boot komt. Gratis aanleggen, pal voor onze winkel en de mogelijkheid om gratis te overnachten zodat u op uw gemak onze winkel kunt bezoeken.

Vanaf het Noordzeekanaal vaart u zijkanaal F of Schiethavenkanaal in. Aan het eind gaat u langs de Bruynzeelhallen rechtsaf. Hier gratis aanleggen en op aanvraag gratis overnachten. Water en 220V is aanwezig.

**Voor een voordelige koers, onze
coördinaten: N 52.25.872 E 4.49.307**

ROUTE NAAR ZAANDAM VIA DE WEG

Vanaf Amsterdam: Ringweg A10 borden Zaanstad volgen. Via A8, afslag Zaandam-Zuid (afrit 1). Onderaan de afslag rechtsaf Kolkweg / Thorbeckeweg op, rechtdoor. Over de Den Uylbrug bij de kruising met de stoplichten rechtdoor. Volgende kruising rechtsaf. Dekker Watersport vindt u aan het eind van de straat links.

Vanaf A7 Hoorn: A7 richting Zaandam/Amsterdam nemen (A8). Afslag Zaandam-Zuid. Nogmaals afslag Zaandam-Zuid en onderaan de afslag rechtsaf Kolkweg/Thorbeckeweg op, rechtdoor. Over de Den Uylbrug bij de kruising met de stoplichten rechtdoor. Volgende kruising rechtsaf. Dekker Watersport vindt u aan het eind van de straat links.

Vanaf A9 Alkmaar/Beverwijk: Afslag 10, Castricum-Zaandam Zaanstad, volg de Provinciale Weg naar Zaandam. Na station Zaandam (aan de rechterkant) 3^e afslag rechts. Volgende kruising weer rechts. Dekker Watersport vindt u aan het eind van de straat links.

PIETER GHIJSENLAAN 4, 1506 PV ZAANDAM, TEL.: 075 - 6 163 362

VOOR EEN TOTAAL OVERZICHT VAN ONZE AANBIEDINGEN: WWW.DEKKERWATERSPORT.NL

Clubkoopavond

Op dinsdagavond 23 februari 2010 is het weer zover! De beroemde clubkoopavond van Dekker Watersport. Van 19.00-21.00 openen wij onze deuren voor de leden van de Bavaria zeilclub. Deze datum is enkele weken voor de Hiswa en dus het startsein van het seizoen.

Tijdens de clubkoopavond kunt u alvast profiteren van de Hiswa aanbiedingen die Dekker Watersport voor u heeft geselecteerd. Maar er is meer! Op alle electronica krijgt u 5% korting. Op alle andere producten krijgt u 10% korting. De korting geldt ook voor alle "Dekker" en "Hiswa" aanbiedingen. Het enige wat u als lid moet doen is deze jubileum editie van de Langsij mee te nemen en aan de deur te laten zien. Dit is uw toegangsbewijs.

Gratis Hiswa toegangskaart

I.s.m. de Hiswa hebben wij een unieke actie. Als u tijdens de clubkoopavond voor euro 250,00 koopt in onze winkel ontvangt u een gratis toegangsbewijs voor de Hiswa t.w.v. euro 22,50. Wij hebben veel kaarten ingekocht, echter op=op.

Voor een routebeschrijving: www.dekkerwatersport.nl

Dekker Watersport
Pieter Ghijsenlaan 4
1506 PV Zaandam
075-6163362



jfb b.v. specialisten in watersport



tsjalk 2-4 * nl-8721 en warns * tel. +31 (0)514 682238 * fax. +31 (0)514 682592

Voor jachtservice en winterstalling op maat
surf naar:

www.specialisten-in-watersport.nl



20
jaar

L
A
N
G
S
Z
I
J

BZcWaypoints
BZcMA SABOTEUR

SNERTRACE ZEELAND 2009



Om te beginnen eerst de complimenten aan Ton Pannekoek (Heer Bommel.nl). Vijf jaar geleden heeft hij het fenomeen "snertrace" geïntroduceerd. Vervolgens is het recept naar noord overgewaaid. We kunnen vaststellen dat inmiddels op beide locaties het evenement niet meer is weg te denken en met het grote aantal deelnemers is het een succesformule gebleken. Ton geeft elke deelnemer niet alleen het gevoel de race gewonnen te hebben, maar onderstreept dat door iedereen een medaille te geven! Zelfs een argeloze voorbijganger loopt het risico een

medaille omgehangen te krijgen.

Het feit dat Ton behalve een te verzeilen parcours ook een quiz heeft bedacht, waarbij de weging tussen race en quiz 50-50 is, houdt in dat iedereen de kans heeft om te winnen. Na de wedstrijd wordt er druk door de bemanningen gepuzzeld om de, soms listige, vragen te beantwoorden. Na inlevering van finishtijden en antwoordlijsten trekt Ton zich terug in zijn eigenaarshut en alles wordt op de spreekwoordelijke weegschaal gelegd. Tijdens het diner worden de uitslagen bekend gemaakt. En iedereen gaat natuurlijk voor die geweldige wisselbeker!! Ook dit jaar werkte het recept weer. Veel deelnemers. Zoveel zelfs dat aan de buitenzijde van het restaurant een tent werd aangebouwd met heaters om alle bemanningen kwijt te kunnen.



Ton Pannekoek ontvangt uit handen van de voorzitter een BZc-gedenkschaal voor het 5 x organiseren van de Snertrace Zuid

De vooruitzichten voor het weer voor deze snertrace waren goed. Optimaal eigenlijk. Een redelijke temperatuur voor de tijd van het jaar, kans op een zonnetje en niet te veel wind. Het verloop van ons weekend was als volgt.

Vrijdag 11 december

Vertrek vanuit Port Zélande met twee bemanningsleden. Laat in de avond zou nummer drie arriveren in Zierikzee en zaterdag monstert nummer vier aan. Weersomstandigheden goed. Lopend windje. Begin van de middag liggen we in de sluis met de "Truffel" en de "Kohsien". Later, voor de Zee-landbrug schuift de Seadrive aan. Zo lopen

we met 4 schepen Zierikzee binnen. Inmiddels lager al enige schepen in de haven Zierikzee aan passantensteiger en we legden naast de "Sailmate" aan.

We zijn in afwachting van ons derde bemanningslid, aan boord gebleven en hebben daar gegeten, geborreld en bijgepraat.

Zaterdag 12 december

Na een kort palaver met koffie werd de boot gereedgemaakt. Ouddorp gaf een waarschuwing 6 Bft voor kustdistricten. Iets meer landinwaarts een tandje eraf, dus rekening houden met 4-5 Bft. Bij die windkracht wordt de genua gewisseld voor de HA. Op een aantal andere schepen werd juist de genua aangeslagen. Je ziet dus hoe verschillend de schippers het weer interpreteren. Verder werden de spischoten klaargelegd voor het geval de spi gebruikt zou kunnen worden.

Het is een fantastisch gezicht als de vloot al "admiraal" varend door het kanaal naar buiten vaart. De startlijn lag tussen de boei "Roompot" en de pier aan de westkant van de ingang naar Zierikzee. De start richting Zeelandbrug verliep goed en samen met de "Rivendell", "Fermate XL" en "Truffel" begon het kat en muis spelletje om vervolgens met een rondje om de eerstvolgende rode boei in westelijke richting te varen.

De handicap werd vooraf in de starttijd verrekend. De schepen met kortere waterlijn starten dus eerder dan de grotere schepen om, in principe, tegelijk te kunnen finishen en gezamenlijk naar de kom snert te gaan. Dat is gezelliger dan wanneer tegelijk wordt gestart en de eerst binnengekomen bemanning al 15 bier weggewerkt heeft terwijl de laatste nog moet binnenkomen.

Voor de koers naar het zuidwesten was de keus van de HA eigenlijk niet optimaal. Het was een koers met achterlijke wind. Ten opzichte van de directe concurrenten kwamen we m2 te kort. De spinakeruitrus-

ting lag wel klaar, maar de wind vonden we toch wat te fors en de rakken waren voor ons eigenlijk te kort om de spi te zetten. De beslissing werd mede bepaald door het feit dat de ervaring om met die wind een spi te voeren te kort schoot. Risico om schade te varen moet je nu eenmaal minimaliseren en de veiligheid van de bemanning staat uiteraard bovenaan.

Tot aan de benedenboei bleef het een beetje in en uitschuiven van de onderlinge afstanden. Meer was er niet uit te halen. Wel liep ons groepje langzaam in op de schepen die eerder waren gestart. Na het rondenvan de benedenboei kregen we voornamelijk rakken aan de wind. Op dat moment bleek dat we de juiste beslissing hadden genomen om de HA te gebruiken i.p.v. de genua.

Alsof de boot voelde dat de teugels werden gevierd ging ze er als een speer vandoor. Hoog en hard. Na drie rakken stelden we verbaasd vast dat we op kop lagen!

Er werden vervolgens nog een paar scheppen fanatisme toegevoegd. Nu werd het moeilijker en spannender. Normaal kun je achter je voorligger aan varen, maar nu moesten we zelf de boel verder uitdokteren. Weer een boei scherp rondenvan, stroom inschatten en er zo dicht langs gaan dat je er een sticker op zou kunnen plakken. Op de tails varen en elk vlaagje pakken om hoogte te winnen. De taakverdeling werd een beetje aangepast.

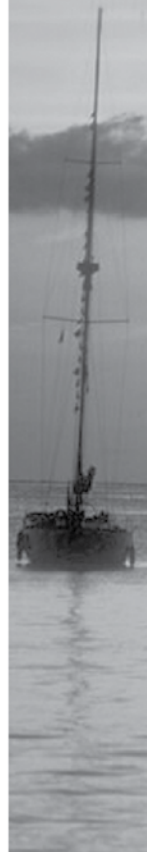
De taken waren in het eerste deel van de wedstrijd in eerste instantie als volgt verdeeld:

Navigator	- Bertus
Grootschoot	- Flip
Voorzeilschoot	- Jack
Trim en voorzeilschoot	- Carel
Schipper	- Gerben

Daarna werd Carel als "dubbel checker" aan de navigator gekoppeld en Flip ging meer trimmen. Het kwam er nu op aan om niet alleen op kop te blijven maar ook te kijken naar de grote jongens. Wij hadden de hete adem van o.a. de "Ebijmar"(42), "Baltic Match"(42 match), "Heer Bommel.nl"(44) en "Dame Blue"(46) in onze nek. Die schepen denderden met deze wind ook over het water. In de buurt van de Zeelandbrug ontmoetten we een wedstrijdveld met schepen uit Colijnsplaat. Ook zij profiteerden van het mooie weer en de meesten hadden een spi gezet. Een prachtig schouwspel om te zien. Wij hadden het geluk dat we net geen last van dit veld hadden. Later hoorden we van andere Bav-zeilers dat zij tussen dat veld hebben moeten schipperen.



In de buurt van de Zeelandbrug ontmoetten we een wedstrijdveld met schepen uit Colijnsplaat



Bavaria verkopen?

Vanaf nu brengt iedereen
zijn Bavaria naar ...

Bavaria Brokerage

Bavaria
Brokerage



Ga nu naar Bavaria Brokerage in de Flevo Marina te Lelystad en bied uw Bavaria te Koop aan. Wij verkopen uw Bavaria tegen zeer aantrekkelijke condities.

Bel en vraag naar de voorwaarden : 0320-279856

www.bavariabrokerage.nl
Vanzelfsprekend ...



Bavaria Brokerage

IJsselmeerdijk 2 • 8221 RC Lelystad

Flevo Marina Trade Center • info@bavariabrokerage.nl

Het laatste rak was bijna halve wind en we stoven als eerste over de finish. Klokken en rond kijken wanneer de eerstvolgende boot zou finishen. Op dat moment realiseerden we ons dat we het hele veld echt achter ons hadden gelaten. Dit hadden we niet durven dromen! We stelden ons voor dat een menigte op de kant in gejuich zou uitbarsten, een groots onthaal in de haven aan de steiger ennuh.... HALLO! Het is half december, koud, winderig, het is Zierikzee aan de Oosterschelde!!

We hadden naar ons gevoel goed gezeild en alles liep op rolletjes. Vorig jaar was dat anders. Tijdens zo'n 33 knopen wind tegen stroom op dezelfde locatie brak de puntlas van 3 van de 5 spaken van het stuurwiel. We hebben toen de wedstrijd jammer genoeg moeten opgeven. Dat moest in 2010 dus anders.

Flip, die vorig jaar met zijn "The Jolly Roger" in noord de snertrace had gewonnen en hem dit jaar niet kon verdedigen, heeft in Zeeland een soort revanche kunnen nemen. Dat was een leuke bijkomstigheid. Dubbel blij.

Vervolgens zijn we de haven weer gaan opzoeken om de vragen van de quiz te gaan beantwoorden. Er zat een behoorlijk aantal serieuze vragen tussen, waarbij af en toe heftig werd gediscussieerd om tot een goede oplossing te komen. Daarna naar de snert in "De Biet" om de antwoorden in te leveren en een biertje te pakken om het vuur van de wedstrijd te blussen.

Om 19.00 uur werden we in restaurant "Boa Tarde" verwacht. Ton had met de kok hadden een voortreffelijk diner samen-

gesteld in de vorm van een tappas buffet. Gecombineerd met een live muziekje kon de sfeer niet meer stuk. Tussen de gangen door werden de uitslagen bekend gemaakt. Dat wij de wedstrijd van onze klasse hadden gewonnen wisten we. En ook van het veld. Maar toen bleek dat wij ook de overall winnaar waren geworden. Dus met de quiz was ook een goed resultaat behaald. De rest van de avond hebben we in een soort roes beleefd. Een paar bemanningsleden van de "Truffel" hebben zelfs aangegeven volgend jaar alleen al voor de catering met ons mee te willen varen.

Ton hebben we vervolgens gelauwerd met een grote medaille (echt groot) en een fles goede antivries voor zijn vijfjarig jubileum. Nog een tijdje nablussen en de kooi opgezocht. Carel was inmiddels alweer huiswaarts gereden.

Zondag 13 december

Wakker worden, een hoofd als een sluisdeur (lek en tochtig), kachel een tandje hoger en dan een stevig ontbijt regelen. Warme croissants, koffie, broodjes, gebakken eieren e.d. en we komen weer op verhaal. Flip stapt aan wal en gaat huiswaarts. Langzamerhand vertrekken de schepen één voor één uit de haven. Jack, Bertus en ik hijsen de zeilen en varen terug naar Port Zélande. Een lopend windje, een zonnetje en genietend terugkijkend op een geweldig weekend.

Volgend jaar zijn we weer van de partij. De beker moet verdedigd worden. Voorlopig komt hij een jaar op de salontafel te staan!

Gerben van Bers
SENANG



Het winnend team van de Senang



WinTerschelling



Over vuurwerk in sneeuw en ijs, haperende kachels, oplettende douane en fantastisch zeilen.

BZCWaypoints
BZCWaypoints

Vorig jaar hoorden we prachtige verhalen over oud-en-nieuw op Terschelling en het varen door met ijs bedekte wateren. Vrienden van ons eindigden in Harlingen (op de terugweg) en de onvolprezen website van de BZC stond vol met stoere belevenissen in barre omstandigheden.

Toen mijn achternaamgenoot Sicco van de Global Buccaneer ons uitnodigde voor het eerste jubileum evenement, de cross-over naar Terschelling, hoefden we dan ook niet lang na te denken. Ondanks dat we beiden al van kinds af aan zeilen, hebben we nooit zo laat in het seizoen gevaren en we waren heel benieuwd hoe het zou zijn. Het was net als vorig jaar koud in de laatste weken van het jaar en daardoor haakten veel potentiële deelnemers af.

We bleven uiteindelijk met 2 schepen over: de Global Buccaneer en de Miss Moneypenny met in totaal 5 volwassenen en 5 kinderen aan boord. We besloten om buitenom over de Noordzee te gaan vanwege de ijsvorming in het IJsselmeer en de slechte ervaringen daarmee vorig jaar.

De start uit Volendam moest ik door omstandigheden missen, maar uit de verhalen begreep ik dat het allemaal nog net ging. Een ijslaagje in de haven werd overwonnen en daarna was het richting Oranjesluizen en het Noordzeekanaal was nog ijsvrij. In IJmuiden was het ongelofelijk stil met glibberige steigers. De Miss Moneypenny had problemen met de kachel en dat blijkt een vrij essentieel onderdeel in de winter. Tot ieders vreugde kregen we deze weer aan de praat – later meer hierover.

De volgende dag stond een lange trip op het programma. We vertrokken daarom bij het ochtendgloren. Eenmaal buiten de pieren bleek er een heerlijk windje te staan dat ons in rap tempo richting de eilanden bracht. Het was stil op het water en pas toen we in de buurt van de noorderhaaks kwamen, zagen we

een ander schip. Het bleek de kustwacht te zijn die ons netjes liet passeren en vervolgens een rib lanceerde met enkele stoere mannen erin. Ze gingen aan boord bij de Miss Moneypenny en bleken een stuk minder stoer dan ze eruit zagen. De eerst kwam vrij gemakkelijk aan boord, de 2e met tegenzin en de derde durfde helemaal niet. Nadat ze de papieren van Henk hadden gecontroleerd, kwamen ze naar ons toe. Wij waren inmiddels voorbij Noorderhaaks en liepen scherp aan de wind richting Texel. Nadat ze eens goed naar onze hoge boeg hadden gekeken, zwaaiden ze eerst naar ons en zwaaiden vervolgens af. Bij het gat tussen Texel en Vlieland kwamen we de kustwacht opnieuw tegen en later bij Terschelling een zusterschip.

We voeren inmiddels op de motor met een ijskoude



Oost 5 op de kop. De avond viel toen we de Waddenzee opvoeren en in het donker mochten we de fraai verlichte Slenk in naar Terschelling. Daar stonden de heren van de Douane al te wachten. In een zeer gezellig gesprek vertelden ze ons dat we de hele weg in de gaten waren gehouden, wat toch wel een fijn idee is op een erg lege Noordzee.

Enig minpunt was de kachel van de Miss Money Penny die onderweg wederom de geest had gegeven. En deze keer was hij met geen mogelijkheid weer aan de praat te krijgen. Het werd een koude nacht voor twee oudere en een jongeman. Nerissa en Brian zochten de warmte van de andere boot op en bleven logeren.

De volgende morgen was na enig heen en weer gebel - prima service van HS overigens - de oorzaak van de kachelstoring gevonden: te weinig diesel en een meter die teveel aangaf. Met enige jerrycans diesel was het opgelost.

Het was een gezellig samen-zijn op het inmiddels witte eiland. Een aantal gasten kwam met de veerboot over voor de jaarwisseling en zo konden we met een toch nog grote groep het jaar uit-luiden. Met vooral heel veel scheepsvuurwerk werden



voor een nieuw jaar de boze geesten verdreven en met de nodige bubbels de dorstige kelen gespoeld. Het uitzicht over de wadden was fabelachtig; Het was kraakhelder en we konden het vuurwerk boven Harlingen zien. Na het vuurwerk werd het feest in de warme beslotenheid van het eigen schip voortgezet.

De terugreis werd op 2 januari aangevangen. Helaas was de wind, die de hele week Oost was geweest, ineens naar het westen gedraaid en dus tegen. Langs de horizon kwam af en toe een enorme bui langs die de hemel zwart kleurde. Toen we ter hoogte van de kop van Texel waren, begon het te sneeuwen. De wind viel vervolgens helemaal weg, waardoor ons reisdoel IJmuiden onbereikbaar werd. We kozen voor Den Helder en kwamen in een met een ijslaag bedekte haven terecht waar ruim 10 centimeter sneeuw op de steigers lag. Achter ons aan kwam een zeehond de haven in die lange tijd bleef rondobberen om te bekijken welke vreemde vogels zo gek waren om in deze winterse omstandigheden rond te varen.

Die avond woedde een serieuze sneeuwstorm zodat ons wereldje heel klein werd. Zo klein dat zelfs Henk, die toch bekend staat als consequent, het maar niet lukte om de

“reis” naar zijn eigen schip te maken.

Zondag hebben we het laatste stukje naar IJmuiden afgelegd in een combinatie van zon en sneeuwbuien. Helaas liet de wind het volkomen afweten zodat we met het zwarte zeil de reis voltooiden. Met meeuwen, zeehonden en zelfs een enkele bruinvis wisten we ons toch te vermaken. Het lukte zelfs om op het voordek een mini sneeuwpop te maken. IJmuiden was nog altijd uitgestorven en bovendien einde reis: Het IJsselmeer was inmiddels volkomen dichtgevroren en we konden onmogelijk Volendam bereiken.

Terugkijkend was het een bijzondere ervaring en een zeer geslaagde week. Tot mijn verrassing was het zeilen minder koud dan ik dacht. Wel belangrijk: goed kleden en een warme kachel (vooral na het zeilen). Het winterzeilen heeft iets puurs. Oud & Nieuw aan boord vier is ook speciaal en is zeker voor herhaling vatbaar. We hebben genoten van de gastvrijheid van Sicco en Margreet en de gezelligheid van alle aanwezigen. Wat mij betreft was dit eerste jubileum evenement een geweldig succes. Laat het de opmaat zijn voor een prachtig jaar!

Martijn Broekman



Sanbai !

Een Chinese heildronk die een klein oud vrouwtje, in een speelfilm, waar maar mogelijk als excuus gebruikte om hele kleine glaasje zeer sterke alcohol achterover te kunnen slaan. Het woord betekend " op iedereen". De hele scene deed mij denken aan de BZC weekeinden. Ook dan proosten wij zeer vaak op van alles en iedereen.

Zeker dit jaar is Sanbai op onze club van toepassing. Al 20 jaar staat ze voor genietters van het goede leven met een fantastische boot . Op 20 maart aanstaande zal het daarom zeker weer een hele gezellige boel worden.

In het kader van lekker en snel ben ik voor die dag al druk bezig om enkele kookdemonstraties op de ons alom bekende tweepitter in elkaar te draaien.

Nu heb ik onlangs een kookboek voor mijn verjaardag gekregen dat is samengesteld door jongeren uit pension Maaszicht bij ons in Rotterdam. Dit is een opvanghuis voor jongeren die door omstandigheden tussen wal en schip zijn geraakt . In het boek koken deze jongeren samen met bekende Rotterdammers heerlijke gerechten onder het hebben van een goed gesprek. Zo hebben onder meer Peter Faber, Hugo Borst, Wilfried de Jong, Ivo Opstelten en nog vele anderen meegewerkt. De recepten zijn samengesteld door bekende chef-koks waaronder Kees Helder, de 3sterren chef van restaurant Parkheuvel. De meeste ontmoetingen waren op plaatsen waar niet altijd een professionele keuken ter beschikking stond. Veel recepten zijn daarom geschikt voor lekker en snel . Maar ook omdat ik de jongeren van Maaszicht een hart onder de riem wil steken wil ik dit initiatief bij jullie onder de aandacht brengen.

Omdat bij elke verjaardag een taart hoort volgt hier een recept van een van de favorieten bij ons thuis met een verjaardag: Drammer Hage, een cake met een donkerbruin kokoslaagje. Probeer hem , succes verzekerd!



Martiem Culinair door
Nancy Verwoerd

Rest mij nog om op deze plaats alvast een heildronk uit te brengen op degenen die op 20 maart niet in de gelegenheid zijn langs te komen. SANBAI!!

Recept Drammer Hage

Benodigd voor de cake:

250 gr cakemeel

50 gr boter

300 gr suiker

3 eieren

2 dl melk

Kokoslaag:

125 gr boter

250 gr geraspte kokos

100 gr donkere basterdsuiker

0,5 dl melk

Bereiden cake:

Verwarm de oven voor op de hoogste stand. Verwarm de melk en smelt hierin de boter. Laat de melk niet te warm worden. Klop de eieren met de suiker tot een romige, licht gele massa. Roer het cakemeel erdoor en voeg vervolgens de melk toe. Giet het beslag in een ingevette ovenschaal. Zet de oven op 175 Celcius. Plaats de vorm in het midden van de oven en bak hem in 20 min goudgeel.

Tip: Omdat wij geen goede luchtcirculatie in de tweepitter hebben kun je de ovenschaal op een metalen treetje zetten in de dichte zwarte bak met daarin een beetje water. Het verdampende vocht voorkomt dat de onderzijde te snel gaar wordt en aanbrandt en bovendien wordt de cake hierdoor niet te droog.

Maak intussen het kokosbeslag. Verwarm hiervoor de melk en smelt hierin de boter. Meng in een kom de suiker en de kokos en voeg vervolgens de melk toe. Wanneer de cake klaar is smeer je direct het kokosmengsel over de bovenzijde. Bak de hele cake nog 5 minuten. Laat afkoelen en dan eet smakelijk.

Pech onderweg...

Zeiltechniek
Zeiltechniek

20
jaar

Waar is die praatpaal?

Makkelijk toch, auto rijden. Heb je een lekke band, zet 'm langs de weg en doe er een nieuwe om. Doet ie 't spontaan helemaal niet meer? Bel de wegenwacht, of –beter nog- Route Mobiel! (ik ben altijd in voor nieuwer en beter...)

Maar op de Noordzee? Even bij een booreiland aanleggen? Of misschien een sleepje van de Stena Line?

Wat doe je als je onderweg problemen krijgt? Niet iedereen is een technicus, maar met een beetje basiskennis en de goede gereedschappen kom je vaak een heel eind. Wat te doen bij motorpech? Da's een makkelijke! Gewoon doorzeilen ('t is toch een zeilboot?) naar de volgende haven en een monteur laten komen. Maar met problemen in de tuigage? Deze keer in vogelvlucht langs mogelijke problemen, hun oplossingen en natuurlijk hoe ze voorkomen kunnen worden.

1. De verstaging

Je vaart halverwege de shippinglane richting Felixtowe, de zon komt net op en schijnt langs de tuigage. Plotseling valt je oog op het bakboord onderwant: bovenin, vlak onder de terminal zijn een paar strengen losgeschoten! Wat nu? Kan dit veel kwaad, of kunnen we nog rustig doorvaren naar de overkant?

Het antwoord op die vraag is niet eenduidig. Als de wind, en vooral de golven, zich rustig houden en het slechts om één of twee strengen gaat is het risico niet zeer groot, als het weer slecht is of wordt, bestaat er een grote kans dat het onderwant breekt met als gevolg dat de mast breekt (overigens geldt dit natuurlijk ook bij andere stagen).

Maar hoe los je zo iets op? Hiervoor zijn een paar mogelijkheden. Als eerste is het van belang om de druk uit de tuigage te halen, dus alle zeilen strijken. Vervolgens proberen de mast op het kritische punt extra stabiliteit te geven, bijvoorbeeld met een val of een lijn vanaf de zaling naar de voetlijst

naast de mast. Dit kan voldoende zijn om naar de haven te varen en het stag te laten vervangen.

Een tweede mogelijkheid is om het stag ter plaatse te repareren. Hiervoor zijn er speciale terminals verkrijgbaar, die met twee Bahco's aan boord te monteren zijn. Vaak zijn er extra lange uitvoeringen te verkrijgen zodat het tekort aan lengte door het wegzagen van de oude terminal wordt opgevangen. Het stag moet hiervoor wel uit de mast genomen worden, dus tijdelijk stabiliseren van de mast is ook hier noodzakelijk. Voordeel van deze oplossing is dat hierbij de volledige breeksterkte van het stag weer gehaald wordt, zodat een spoedreparatie in de haven niet nodig is.

Een derde oplossing is een paardenmiddel, dat vooral met slecht weer een thuiskomer kan zijn. Met behulp van RVS U-bouten kan het stag aan de zijkant tegen de terminal aangeklemd worden. Zorg hierbij voor voldoende overlap tussen stag en terminal en voor voldoende U-bouten, minimaal 3 tot 4 stuks. De breeksterkte van het stag wordt bij lange na niet gehaald, maar de constructie is zeer waarschijnlijk sterker dan voorheen, en bovendien beter te inspecteren.

En de oorzaak? Negen van de tien keer een te oude verstaging. Stagen breken niet spontaan, dit gebeurt óf door overbelasting (een aanvaring o.i.d.), óf door ouderdom. Laat de verstaging elke 10 tot 15 jaar vervangen, ook als deze er van buiten nog goed uit ziet. Een nieuwe mast is duurder...

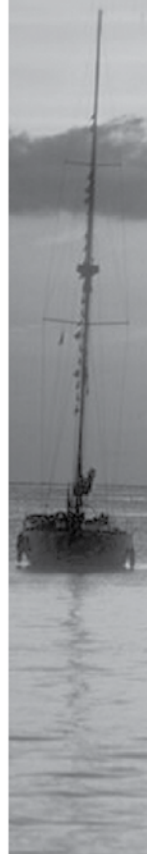
2. Rolreefsysteem

Ze zijn er om het ons zeilers makkelijker te maken, maar soms....

Het meest voorkomende probleem bij een rolreefsysteem is dat het val bovenin meedraait met in- of uitrollen. Dit lijkt onschuldig, maar het kan je je voorstag kosten!

Als dit gebeurt, probeer dan vooral niets te forceren. Als de val zich echt strak trekt

L
A
N
G
S
Z
I
J



rond het voorstag wordt door die kracht het voorstag volledig vernield. Meestal is het meedraaien het gevolg van een te hoge of te lage valspanning in combinatie met een te kleine hoek tussen val en voorstag. Rol het zeil zover in dat de val niet meer rond het voorstag gedraaid is, verlaag eerst de valspanning en verhoog indien mogelijk de achterstagspanning. Trek hierna de val op normale spanning en probeer het voorzichtig nog eens. Als dit lukt, onthoudt dan de standen en zorg dat deze altijd aangehouden worden tijdens het rollen.

Lukt dit niet, stop dan met draaien en rol de genua handmatig rond het voorstag heen uit. Strijk dan het zeil op de normale manier en roep de hulp in van een tuiger.

Wat kan de oplossing zijn? Als de val geen goede hoek maakt met het voorstag wordt onder het voorstag een geleide beugel geplaatst. Pas op, een staaldraadval zal op den duur door het beugeltje heen zagen. Het kan ook zijn dat het voorlijk van de genua te kort is, de valwartel staat dan zo laag dat de val weer gemakkelijk mee gaat draaien. Een stropje tussen de top van het zeil en de valwartel biedt hier uitkomst. Natuurlijk kan de wartel zelf ook stuk zijn. Als de lagers slecht worden gaat de wartel haperen, dit wordt vaak pas merkbaar onder belasting. Vervangen van de lagers is dan een optie.

3. Giek

Een klapgijp, wie heeft 'm nog niet een keer gemaakt? Behalve gevaarlijk voor de bemanning is het vaak ook niet best voor de giek. Door de grote piekbelasting worden lummelbeslag en neerhouderbeslag zeer zwaar belast, zeker als de giek ook nog het water raakt. Als de giek beschadigt is het ook meestal hier.

Als toerzeiler is het vaak een veilige optie om een bulletalie te zetten, in geval van gijp komt in ieder geval de giek niet over. Maar pas op! Als de bulletalie niet op de goede plaats bevestigd is kan de giek breken. Zet de bulletalie NOOIT op het neerhouderbeslag, maar altijd zo ver mogelijk achter op de giek. Als de giek het water raakt komen er enorme krachten op het uiteinde te staan, de bulletalie moet zo goed mogelijk in die krachtenlijn worden aangeslagen.

Om met ruime wind de bulletalie makkelijk te kunnen aanslaan kan een permanente voorloop vanaf het einde van de giek worden gemaakt van een Dyna One lijntje. Hierdoor hoeft de giek niet binnengehaald te worden.

4. Vallen

Er zijn met vallen twee manieren om in de problemen te komen: ze schieten de mast in of ze gaan kapot.

Het eerste geval is gemakkelijk te voorkomen, hiervoor is eeuwen geleden al de acht-knoop uitgevonden. Het tweede geval kan voorkomen worden door regelmatig alle vallen grondig te checken. Bijna nooit breken vallen spontaan door overbelasting, hieraan gaat bijna altijd slijtage vooraf. Bekijk ieder voorjaar (bij liggende mast) boven in alle schijven en zorg dat er geen scherpe randen of boutjes uitsteken. Haal de vallen op en neer en kijk (en voel) of er slechte plekken in zitten. Vervang slechte vallen of kort ze –indien mogelijk- in en voorkom problemen tijdens de vakantie.

Het invoeren van een val met staande mast gaat veruit het gemakkelijkst met een dunne pilootlijn met aan het uiteinde een gewicht (ik gebruik hiervoor een stukje fietsketting). Een lang en dun haakje van ijzerdraad onder in de valuitgang steken en vissen maar! Als toerzeiler met lange tochten in het vooruitzicht is het verstandig, als hier ruimte voor is, om genuaval en grootzeilval dubbel uit te voeren zodat dit karwei niet op volle zee uitgevoerd hoeft te worden.

**DE KONING
BOEGSCHROEVEN**



De Koning boegschroeven is een toonaangevend bedrijf als het gaat om het vakkundig inbouwen van diverse boegschroeven (ook op locatie). We hebben de afgelopen jaren zeer veel ervaring opgedaan met zeiljachten, sportboten en sloepen.

Bij de inbouw gebruiken wij alleen hoogwaardige composieten o.a. ter voorkoming van osmose en geven daarom levenslange garantie op het lamineerwerk.



De Koning Boegschroeven
Industriestraat 3H
8263 AA Kampen
Tel: 06 - 122 133 72
www.dekoningboegschroeven.nl

5. Zeerailing

Vaak een ondergeschoven kindje, maar oh zo belangrijk! Railingdraden hebben het zwaar te verduren. Iedere twee meter schavielen ze door een scepter, de fenders die er aan opgehangen worden willen nog wel eens blijven haken in sluis of box en vaak wordt het hele schip door de buurman via de railingdraden even afgehouden. Als dit bij de stagen zou gebeuren had u ze waarschijnlijk al lang vervangen.

Toch klikt iedereen in zwaar weer wel eens z'n lifeline vast op diezelfde railingdraad. En gaat ervan uit dat, als hij een schuiver maakt, de railing zijn volle gewicht kan opvangen. Dat hierdoor ernstige ongelukken gebeuren blijkt ieder jaar wel een keer....

6. Zeilen

Zeilen gaan kapot door slijtage of overbelasting (net als alles op een schip...). De naden in een zeil zijn het meest gevoelig voor slijtage. De garens zijn over het algemeen niet UV bestendig en slijten, vooral in het achterlijk van rolzeilen, sneller dan het doek.

Een wintercheck bij de zeilmaker doet wonderen, als de stiksels tijdig gerepareerd worden blijft het doek onbeschadigd. Zelf slijtage in de gaten houden is ook niet moeilijk. Kijk, vooral in het (zwaar belaste) achterlijk en op de zeilzakken het zeil goed na en noteer slechte stiksels, kapotte elastiekjes in de latzakken en bijvoorbeeld gebroken leechlijnen.

Overbelasting is vaak lastiger te voorkomen, meestal is dit een gevolg van een onvrijwillige actie (aanvaring, klapgijp, etc.). Zorg in ieder geval voor een zeilreparatieset aan boord. Denk hierbij aan zelfklevend zeildoek op rol en eventueel een stuk van ongeveer 1 m². Ook handnaalden, zeilgaren, leuvers en een rolletje webbingband mogen niet ontbreken. Vraag hierom bij de zeilmaker! De meeste kleine reparaties zijn met deze middelen prima aan boord uit te voeren. Zorg met plakdoek dat de te plakken oppervlakte droog en schoon is, spoel een zout zeil eerst af. Voor een betere hechting van plakdoek op gelamineerde zeilen kan je een warm gestookt pannetje als "strijkbout" gebruiken. Breng het gerepareerde zeil in de volgende haven wel even langs bij de zeilmaker om de reparatie te laten controleren en verbeteren.

7. Mast overboord

Alles gecontroleerd, alles goed voorbereid. De hele tuigage om door een ringetje te halen. Alle splitpennen gecheckt. Toch?! Ja, dat is mogelijk, de complete mast overboord door één ongeborgde splitpen. Zolang het

schip in de haven ligt blijven alle togglepennen netjes op spanning staan, maar tijdens het zeilen ontspannen de stagen aan lijszijde, soms genoeg om een ongeborgde togglepen uit de spanner te laten glijden. Niets aan de hand, tot de volgende overstag...

Of het nu door een ongeborgde splitpen gebeurt, of door de giek van een charter-schip, of door een bakboord – stuurboord bij de bovenboei, het gevolg is in alle gevallen: chaos!

Wat nu?

Bij rustig weer is de situatie niet gelijk alarmerend (wonderlijk genoeg vallen er bijna nooit gewonden bij deze situaties) en kan begonnen worden met het 'redder' van tuigage. Afhankelijk van de plaats waar de mast gebroken is kunnen vaak de giek en zeilen nog hergebruikt worden, soms zelfs de vallen.

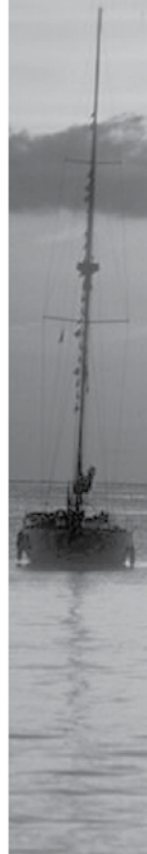
Bij zwaarder weer en vooral bij zeegang is het beschermen van het schip eerste prioriteit. Een gebroken mast of een zaling kan een lelijk gat in de romp slaan, dit voorkomen is hoofdzaak. Probeer indien mogelijk de mast aan boord te hijsen. Zo kan later de oorzaak van de schade beter achterhaald worden en vormt de tuigage geen gevaar voor andere scheepvaart. Lukt dit niet of is dit te gevaarlijk, kap dan de verstaging en zet de complete tuigage overboord. Start de motor niet voordat de tuigage uit de buurt van het schip is! Op een lijn in de schroef op dit moment zit je niet te wachten.

Veel mensen kopen op de markt een betonschaar om de verstaging te kappen. Deze scharen zijn niet geschikt voor RVS draad en hebben daar behoorlijk moeite mee. Probeer de schaar uit op een oude stag en koop in geval van twijfel een goede schaar. Natuurlijk kan je ook gewoon de splitpennen uit de togglepennen halen en de verstaging 'normaal' demonteren.

Dit is slechts een greep uit het assortiment problemen aan boord, maar ik wil het toch een beetje gezellig houden aan het begin van het seizoen. Wat voorop staat is dat goede voorbereiding en regelmatig onderhoud veel problemen kunnen voorkomen, maar niet alle. Wees voorbereid op pech onderweg en bedenk van tevoren goed hoe je kan reageren. Dit voorkomt paniek, extra schade en verpeste vakanties en geeft een stuk meer inzicht in de werking van schip en tuigage.

Een verhaal vol problemen dit keer, maar een gewaarschuwd zeiler telt voor twee!

Vester Knibbe



In 2010 ontbreekt dus het Hemelvaartweekend niet. Opnieuw is gezocht naar een locatie met mogelijkheden om zoveel mogelijk Bavaria's met bemanning te kunnen opnemen en er is een poging gedaan om weer iets interessants te presenteren. De organisatie heeft dit keer het westelijk gedeelte van de Oosterschelde uitgekozen. Roompot Marina is al een keer eerder aangedaan, maar Zierikzee hebben we met Hemelvaart nog niet eerder gezien. Vanuit Zierikzee gaan we het Watersnoodrampmuseum bezoeken. Voor de kinderen zal er een eigen programma worden neergezet. Ook voor hun zijn er leuke activiteiten en er zijn natuurlijk weer prijzen te winnen!

Programma:

Donderdag 13 mei: Aankomst tussen Roompot Marina 14.00 uur en 16.00 uur
16.00 uur Steigerborrel op locatie

19.00 uur Diner met muziek om een feestje te bouwen

Vrijdag 14 mei: 09.00 uur palaver

11.00 uur start gezelligheidswedstrijd van Roompot naar Zierikzee.

15.00 vertrek per bus voor een bezoek aan het Watersnoodramp Museum. Aansluitend in het museum een diner en prijsuitreiking
Rond 22.00 uur vertrek per bus terug naar Zierikzee.

Zaterdag 15 mei: 9:00 uur ontbijtbuffet in restaurant Boa Tarde aan de haven

Daarna afvaart naar thuishaven of, voor degenen die nog een dagje willen winkelen een nachtje bijboeken.

De organisatie: Fam van Bers (Senang) en de Fam. Scholtes.

inschrijven vanaf 21 maart

Pinksterweekend 2010

Ook in dit drukke jublieumjaar zal er natuurlijk een Pinksterweekend plaatsvinden. Dit jaar is gekozen voor de Bataviahaven in Lelystad. Deze haven en het gebied eromheen hebben de afgelopen 2 jaar een enorme ontwikkeling doorgemaakt en bieden inmiddels prima faciliteiten en een gezellige sfeer. Tevens is het een goede uitvalsbasis voor een wedstrijd op het Markermeer en ook voor een wandeling naar Batavia Stad met een groot aanbod aan winkels.

Het globale programma ziet er als volgt uit:

Zaterdag 22 mei: Aankomst deelnemende schepen in de Bataviahaven (v.a. 14:00 uur)

Steigerborrel + activiteit

Diner + Muziek

Zondag 23 mei: Wedstrijd op het Markermeer

Steigerborrel + Dinghy race

Diner + Prijsuitreiking

Maandag 24 mei: Ontbijt + Afscheid

We hebben dit keer gekozen voor een zeer ervaren cateraar (al doende leert men) en een vaste dinerlocatie op "kruip"afstand van de schepen. De maximale capaciteit is ongeveer 150 personen.

Op de jubileumdag zullen we aanwezig zijn met meer informatie en voor het beantwoorden van vragen. We hopen ook dit jaar op prachtig (zeil)weer, een gezellig deelnemersveld en een sfeervol evenement.

De PiWe organisatie: Fam. Broekman (AEGir) & Fam Kortlandt (Alegria)

De **kosten** voor het Hemelvaart of Pinksterweekend: € 55,00 p.p., € 27,50 voor kinderen tot 12 jaar. Kinderen onder 4 jaar gratis. Drank tijdens de diners rekent u zelf af. Havengeld wordt apart vermeld en samen met het deelnamebedrag in rekening gebracht.

Inschrijven vanaf 21 maart via de website.

Gentle Touch en de mystieke archipel

Anderhalve mijl uit de kust van Northumberland, vlak onder de grens van Schotland, ligt aan Engeland's oostkust een eilandenrijk dat beroemd is om zijn vogel- en dierenleven. Deze eilanden, de Farne Islands, zitten vol met legenden en mystiek. Hier lieten we ons anker vallen.

Anderhalve mijl uit de kust van Northumberland, vlak onder de grens van Schotland, ligt aan Engeland's oostkust een eilandenrijk dat beroemd is om zijn vogel- en dierenleven. Deze eilanden, de Farne Islands, zitten vol met legenden en mystiek. Hier lieten we ons anker vallen.

Heel lang geleden heb ik daar iets over gelezen. Het weer en de kou hielden mij tegen. Maar ik moet er steeds aan denken, ik droom er zelfs over. Maar dat moet nu uit zijn. Ik moet het gewoon doen!

Met Henk en Nel overlegd en het plan was geboren. In Amble kochten wij het boek, "Sailing directions", van de Royal Northumberland Yachtclub. Niet zozeer voor de beschrijving maar voor de tekeningen en de luchtfoto's. Hoe langer ik in het boek keek, hoe meer ik in de verleiding raakte. Een nieuwe liefdesaffaire was geboren. Vanuit Amble zeilden we naar de Farne Islands en we kwamen uit bij de vuurtoren van Longstone, het meest oostelijk puntje van de Farne Islands. Vanaf hier had je een prachtig uitzicht. Tot aan de horizon eilanden, net boven water of alleen een rif waarop de

golven hoog opspattend doodlopen. Bij laagwater bestaat deze archipel uit 28 eilanden en bij hoogwater uit 15 eilanden. We zien het hogere eiland, Staple Island met de beroemde "Pinnacles". Hier kwam Grace Darling vandaan, het zevende kind van de vuurtorenwachter van Longstone. Deze beroemde vrouw redde in de roeiboot van haar vader, een Northumberland Coble, acht mensen van de "Forfarshire", die schipbreuk leed op de rotsen. Na wat verhalen in de pers, leidde dit tot een enorme mediahype. Nog steeds is ze symboolfiguur van het Britse reddingswezen.

We varen verder langs de Outer Farne. Sensatie alom wanneer we langs een grote kolonie zehonden varen. We kijken vol ongeloof rond naar de enorme vogelrijkdom: Aalscholvers, jantvanten, sterns, Noorse stormvogels, drietandmeeuwen, maar vooral papegaaiduikers. Papegaaiduikers doen alles koddig: duiken, zwemmen, en vliegen (na eerst een lange aanloop met hun zwempoten over het water) het gaat allemaal even lachwekkend. We gaan ankeren in the Kettle, bij het hoofdeiland Inner Farne. We boffen, het is de eerste dag



In deze jubileumeditie van de Langsij vindt u meer reisverslagen dan gebruikelijk. Franse kusten, Britse archipels, Deense diepten, Griekse eilanden, het wordt allemaal bezeld door Bavarianen. Toont nog maar eens aan dat de Bavaria een volwaardig schip is. Prima geschikt voor de recreatievaart op de binnenwateren, maar minstens zo geschikt voor het meer serieuze werk langs de kust en op zee. Als deze reisverslagen u inspireren om ook een volgende vaaruitdaging aan te gaan, dan nodigt de BZC u van harte uit om ter voorbereiding daarop deel te nemen aan de jubileum vaartocht "North meets South in Pin Mill en/of de cross over naar Blankenberge. Het zou natuurlijk ook kunnen dat u uw hand niet meer omdraait voor een tocht op zee, dan kunt u nog altijd inschrijven voor de gezelligheid.

dat wij rustig en mooi weer hebben. Het hoofdeiland is een toeristische attractie. Je ziet de toeristen vanuit Seahouses aankomen in blauw geverfde open vissersbootjes. We wachten tot dit levendige verkeer is opgehouden. We pompen de bijboot op en gaan aan wal. Tot onze schrik zagen we een ketting hangen over het weggetje met een bord, na 17.00 uur geen toegang meer maar morgen om 11.00 uur ben je welkom.

Er kwam een vogelwachtster aangelopen en ze deelde mee dat het eiland gesloten was. Na wat emotioneel aandringen, kregen we een persoonlijke begeleiding. De wandelpaden zijn afge-



zet, zodat de vogels zo min mogelijk gestoord worden. De hele Farne-archipel is natuurgebied van het National Trust en de bezoekers betalen dan ook 5 pond. De zuid-oost kant van de Inner Farne bestaat uit hoge kliffen waar talrijke vogels broeden. Onze vogelwachster woonde in de nieuwe vuurtoren en vanaf de oude vuurtoren wordt dag en nacht de beweging van de dieren in de gaten gehouden door enkele vogelwachters.

Nog niet zo lang geleden, slechts zeventig jaar, zagen de vogelwachters vrouwelijke geesten zitten op de rand van hun bed. Dat kwam door de heilige Sint Cuthbert, die hier leefde van 676 tot 684. Hij verbood namelijk de vrouwen zijn kapel te betreden. Tijdens stormnachten

jagen nu de vrouwelijke spoken Sint Cuthbert's geest de stuipen op het lijf. Vooral boven het rif "Wideopen" vlogen de demonen af en aan, vanwege de vele zee-lieden die daar verzopen. Ze waren gekleed in monnikspij en reden op geiten. Ze hadden een zwarte kleur en waren kort van stuk, hun gelaat hielden ze verborgen, hun hoofd was lang en hun verschijning afschuwelijk, volgens de legenden. Alleen voor het houten kruis dat St. Cuthbert oprichtte, wilden ze wijken. St. Cuthbert, wiens kapel naast de oude vuurtoren staat, bracht hier het Christendom. Aan deze heilige wordt toegeschreven dat hij, "als een soort Anglicaanse St. Franciscus" een bijzondere relatie met dieren had, in het bijzonder met vogels. Dat zou verklaren

dat de vogels op de eilanden nog steeds zo mak zijn.

We namen afscheid van de vogelwachster en tuften naar de boot toe. We genoten van de ondergaande zon, de vogelgeluiden en de huilende zeehonden. De volgende morgen gaan we eerst nog naar de zeehonden kijken voordat we naar Holy Island gaan.

We varen dicht langs de rotseilanden waar grijze zeehonden liggen te luiëren. Ze kijken ons aan met een mengeling van nieuwsgierigheid en ergernis; de meeste schuiven langzaam, als het ware mokkend het water in. Met veel moeite nemen we afscheid van deze idyllische plek.

Gentle Touch

Varen met Mooi-weer-garantie

Logboek
Тоѡποѡγѡκ

Natuurlijk zijn we trots op onze Nifty~Fifty en varen we er met oneindig veel plezier mee. Maar hoe trots je ook op je eigen boot kunt zijn, als je vakanties diverse jaren verprutst worden door slecht weer, wil je ook wel eens een mooi-weer-garantie. Dus huurden wij een paar maal in Griekenland een jacht.

Start in Athene

Dit jaar kregen we de kans om in de 2e helft van mei een fascinerende tocht van Athene naar Levkas te maken. Dat kwam zo. Sunny Sailing, (bekend?), een Nederlands charterbedrijf op Levkas, organiseert ieder jaar in de maand mei een flottielje rondje Peloponnisos. Die trip duurt vier weken en dat is een lange periode! Bovendien, vier weken huur loopt ook in de papieren. Maar het bleek dat na twee weken mensen afstapten in Athene. Tja, dan moeten die boten toch weer terug naar Levkas! Zo stapten Wil en ik in Athene op een perfect uitgeruste Bavaria 33', genaamd Sunny Silence. De zaterdag 16 mei konden we inchecken en gebruiken om strategische voorraden voedsel en drinken aan boord te brengen.

Alleen hoogtepunten

Nu wil ik de lezer niet vervelen met van dag tot dag trips. Die lezer die het allemaal tot op de millimeter wil weten, mag ons journaal komen inzien. Ik vertel wat over enkele hoogtepunten van deze trip. Natuurlijk is het op zich al een kleine belevenis een stad als Athene over zee te verlaten. Niet dat wij de stad Athene erg hoog hebben zitten, maar toch.

Als je eenmaal op het open water, de vaarzones van ferries en vrachtverkeer veilig achter de spiegel, achterom kijkt en je ziet die gigantische en historische stad daar liggen, dan geeft je dat wel een apart gevoel. En als je dan diezelfde avond achter je anker op een piepklein eilandje genaamd Angistri ligt en met de club een hapje gaat dineren, is je vakantie al geslaagd. De hele Griekse familie onder het toezien van grootmoeder wordt ingezet om onze groep een uitstekende Estifado voor te zetten. En zelfs mijn Wil ging enthousiast een beetje in de bediening helpen, ook onder dat toezien van oma, dat wel.

Amfitheater en valwinden

Een noemenswaardige bestemming in de Sardonische Golf is zeker Epidavros, met een bezoek aan het grootste nog in oorspronkelijke staat verkerende amfitheater ter wereld. Je fluistert op het toneel tegen je eega dat ze niet zo moeilijk moet doen (of als u wilt iets ergs intiems) en van de hoogste rij in het theater krijg je dan direct commentaar dat jij de vervelende factor bent. Zoiets, maar wel indrukwekkend.

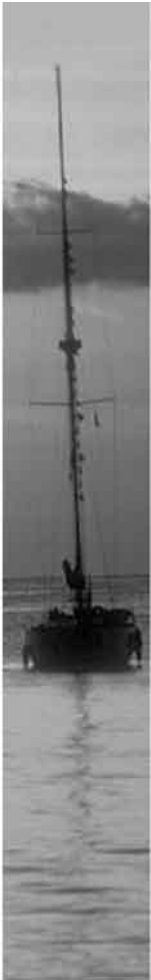
We zeilen woensdag naar de ingang van het Kanaal van Corinthe. Zoals veelal langs de Griekse kusten worden we geconfronteerd met zeer harde winden, die tussen de bergen door als het ware de golven invallen. Ook wel valwinden genoemd. Nu, dat overkwam ons daar. Tot 38 knopen wind en de pest is dat je daar dan aan de lage wal aan de steiger moet meren. Want ja, je moet de formaliteiten om het Kanaal door te gaan vervullen.



20
jaar

L
A
N
G
S
Z
I
J





Spectaculair

Griekenland is een zeer, zeer oude beschaving, maar helaas is de bureaucratie niet onder de vulkaanuitbarstingen bedolven. Na inspectie van alle papieren en bewijzen en het invullen van formulieren, mogen we voor onze 33' € 120,00 afrekenen als passagiegeld. Er zat nog wel een andere beambte achter een ruit toezicht te houden, dus de rekening zal ongetwijfeld correct zijn geweest. Maar enfin, als dan een stalen brug zo'n 8 meter onder het water is gelaten, vaar je het kanaal in. En dat is ronduit spectaculair. Slechts 6,5 kilometer lang, 25 meter breed maar met rotswanden tot 70 meter hoog. Dit kanaal scheidt de PeloponnisOS van het vaste land en daarom is het een –OS, een eiland, sinds 1893 toen het Kanaal werd gerealiseerd. Na het kanaal kom je voor je

gevoel in een ander deel van Griekenland. Het zijn iets minder toeristische plaatjes, maar daarom niet minder interessant. Wij vinden het mooie zeilgebieden, de Golf van Corinthe en daarna de Golf van Patras.

Dappere Dame

Op donderdag 21 mei steken we over van Kiato (Peloponnisos) naar Antikira op het vaste land. Ons journaal vermeldt: "We proberen te zeilen, maar er staan onbegrijpelijke korte rommelige golven. Soms vallen we geheel stil". Nu, de verklaring komt circa 10 mijl voor onze bestemming. De wind zet door tot 30 knopen met regelmatige uitschieters tot 38 knopen. We trekken gepaste reven en met Wil aan het roer en Jan aan de grootschoot loopt de Bav 33' uitstekend. We noemen het schip daarna de Dappere Dame. We leggen aan achter het anker met de kont tegen een betonnen kade, aan de hoge wal. Er blijft constant minimaal 30 knots wind staan en ondanks dat de kade zo'n 20 meter breed is, slaan de golven eroverheen en kan ik de volgende ochtend eerst de zoutlagen van het instrumentarium verwijderen.

Oude opgestapelde stenen

We gaan naar Galaxidi met mooi weer, alleen is er wat weinig wind. Het is een schitterende baai en vandaar is een bezoek aan Delfi de moeite waard. Ik moet zeggen, op een bepaald moment vind je het wel mooi genoeg! Je ziet steeds al die vreselijk oude opgestapelde stenen, die na diverse aardbevingen weer zijn teruggevonden. Maar Delfi is zeker de mooiste en best in takt gebleven verzameling. Er is daar een heel mooi en goed museum. Vergis je niet, we moesten veel steile paden omhoog lopen, maar dat doet je tegelijkertijd bij de vraag stilstaan hoe ze dat in oude tijden in hemelsnaam allemaal hebben kunnen realiseren. En het was in hemelsnaam, in ieder geval allemaal om hun goden te eren. En die goden waren soms echt geen lieverdjes. Zeus had een heel leger aan buitenechtelijke kinderen. Maar als dank voor ons bezoek zorgden de goden er de volgende dag wel voor dat we

DE KONING BOEGSCHROEVEN



De Koning boegschroeven is een toonaangevend bedrijf als het gaat om het vakkundig inbouwen van diverse boegschroeven (ook op locatie). We hebben de afgelopen jaren zeer veel ervaring opgedaan met zeiljachten, sportboten en sloepen.

Bij de inbouw gebruiken wij alleen hoogwaardige composieten o.a. ter voorkoming van osmose en geven daarom levenslange garantie op het lamineerwerk.



De Koning Boegschroeven
Industriestraat 3H
8263 AA Kampen
Tel: 06 - 122 133 72
www.dekoningboegschroeven.nl

werden begroet door een school(tje) dolfijnen. Altijd zeer intrigerend: dolfijnen rond en onder je boot te zien.

Bureaucratie of corruptie?

We blijven naar het Westen koersen, want anders kom je nooit in de Ionische Zee. Noemenswaardig en indrukwekkend is de passage van de Brug van Antirio. Een mooie brug met een doorvaarthoogte van 80 meter. Het lukte ons zonder de mast te strijken. Dan zit je in de Golf van Patras. Heel veel ferries kruisen je pad. We hebben op mijn verjaardag een stop in Messolongi. Helaas is daar een Nederlandse projectontwikkelaar actief geweest met de ontwikkeling van een jachthaven die nog in de verste verte niet af is. Maar ja, de havenpolitie vond van wel (heeft bureaucratie ook iets met corruptie van doen?), zodat we niet vrij aan de kade mochten liggen. Na een hoop gesteggel zijn we maar gewoon in de ongezellige baai voor anker gegaan en hadden we nergens last van. Behalve van muggen, want het is een zeer laag moerassig gebied. (Wat doet die Nederlandse ontwikkelaar daar toch....?) Einde Golf van Patras.

De Ionische Zee op

Voor ons is dat een heel klein beetje als thuiskomen, omdat we al een paar maal op die Ionian hebben gezeild. Een dag van 32 mijl, schitterend weer, beetje weinig wind.

En wisselend. Dus beetje zeilen als er wind is, beetje VP (staat voor Volvo Penta) als het geen wind is. Poros op Kefalonia is een heel mooi romantisch dorp en een verademing na het saaie oninspirerende Messolongi. Mijn verjaardagsdinertje in Poros dus maar romantisch overgedaan. Maar het einde van de vakantie en trip nadert. We krijgen nog drie dagen met mooi weer, wisselende winden, per saldo iets te weinig en een eind-BBQ in een baai van het eiland Meganissi. Dat ligt tegenover Skorprios, dat eiland van Onassis, waar je overigens ook in een baaitje voor anker kan gaan in de buurt van het speciaal voor Jackie gebouwde badhuis. Het eiland schijnt te koop te zijn.

300 mijl achter de rug

Wij ankeren in de baai Atheni, de rest van de vloot meert aan een wankele houten steiger. Enfin, even een eindje met de dinghy naar de wal roeien. Alleen 's nachts na de BBQ en een traditioneel Grieks dansfeestje vergist de schipper zich en..... belandt onvrijwillig in de plomp! De laatste dag zeilen we rustig met een windje 2 à 3 B naar Levkas Marina. Een bijzondere tocht van een kleine 300 mijl achter de rug. En dan helaas weer met Transavia naar huis, maar gelukkig wacht daar ons eigen schip weer.

*Jan A Dunnewind.
Nifty~Fifty*

Denemarken

Tja, je weet hoe dat gaat; de familie wil ruime kamers en veel comfort, dus hup daar gaat de trouwe Trintella en hop daar komt de ruime Bavaria. Dit jaar was het Denemarken, heen en terug met de mannen. Heen was goed berekend twee maal tij mee als we donderdagavond uit IJmuiden vertrekken. Goed, pikdonker en NW 6 tegen. Dan zie je de gezichten, maar niemand komt op het idee om de volgende ochtend te vertrekken. Of tenminste, niemand durfde het te zeggen. Wij weg. Voor Den Helder begon het te sneeuwen in de voorkajuit, dat was het schuim tussen de binnen- en buiten schaal. Ik heb inmiddels een rotsvast vertrouwen in het schip en dacht, zal wel, straks gaan we halve wind. Voor de Elbe een droog geluid uit de uitlaat, ik mocht de impeller (die er twee dagen inzat) bij windje 6 vervangen (had plezier van de twee u-profielen om de onderste tree er gemakkelijk uit te halen, ook doen). Uiteindelijk in 52 uur in Laboe zodat iedereen op maandag weer aan het werk kon. De grote Belt gezeild, lekker veel wind, weinig havens (om de 40 mijl) en geen vertier voor de kinderen. Jaartje overwinteren in Augustenberg, goed aan te rijden en een prima havenmeester met goede faciliteiten.

Dan de kleine Belt, zeilen door het paradijs, glooiende korenvelden, en een barbecue plek bij elke steiger. De mooiste ankerplekken ter wereld en veel leuke plaatsjes, een aanrader. Terug duurt altijd wat langer, ook even Helgoland aangedaan, lekker stampen op de vierkante golven voor de Elbe. Als je erover denkt dat je dit ook zou willen; gewoon doen. Het is altijd een heerlijke ervaring.

Veel plezier, Rob van Zalingen



Een Bavaria kopen vanaf een tekeningetje

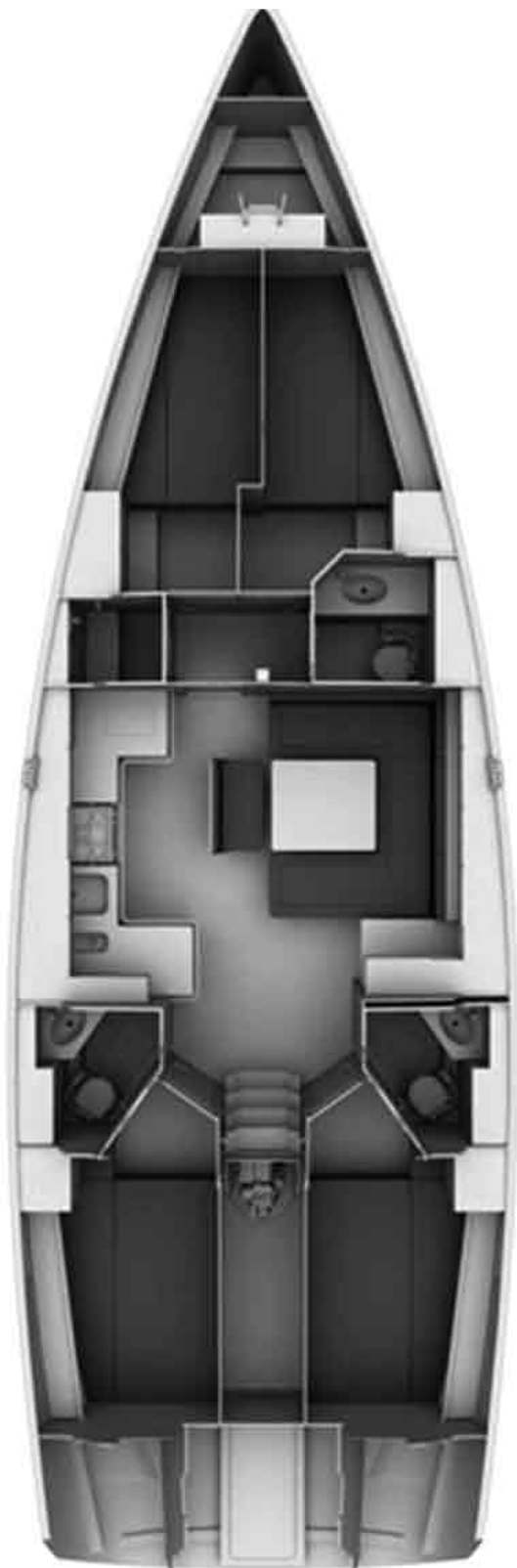
Met een aanbetaling waarvoor je evengoed een aardige Mercedes kunt kopen, hebben we ons er van verzekerd dat we in 2010 een Bavaria 45 Cruiser kunnen varen. Hoe de boot er precies uit ging zien wisten we niet; we hadden in oktober 2009 welgeteld vier plaatjes tot onze beschikking. Meer informatie was simpelweg niet beschikbaar.

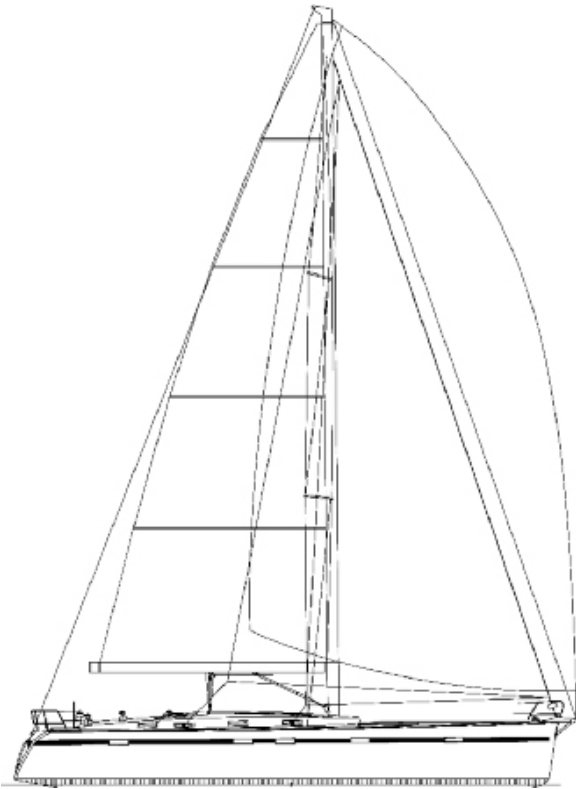
In eerste instantie wilden we helemaal geen Bavaria. Nee, voor ons geen nieuwe boot, we gingen voor een prachtige klassieker. We hadden een mooi exemplaar in Engeland op het oog, maar uiteindelijk kwamen we tot de conclusie dat de klassieke dame die daar lag te lonken weliswaar ons zeilershart had gestolen, maar verder alleen maar een regelrechte en jarenlange aanslag op onze portemonnee zou betekenen.

Daarnaast paste deze nogal Spartaans ingerichte boot niet echt in de steeds verder gevormde toekomstplannen. Die werden voor het eerst voorzichtig uitgewerkt in de eerste helft van 2009, toen Peter een opleiding volgde bij UKSA in Cowes (Isle of Wight), het Mekka van de Engelse zeilsport. De vraag rees hoe hij zijn ervaring als (zee)zeilinstructeur en schipper en de bij UKSA behaalde papieren, wilde gaan gebruiken. Terug naar "gewoon" lesgeven volgens de CWO of RYA methode of een eigen lesmethode opzetten. Het werd het laatste.

Ons idee is dat het om de totale ervaring van het zeilen gaat; een unieke, sportieve en in meerdere opzichten indrukwekkende manier om mooie plaatsen te bezoeken. Zo zien we het zelf ook graag en omdat dit best met wat luxe en comfort omgeven mag zijn, vonden we dat een nieuwe boot mogelijk toch geschikter zou zijn dan een klassieker. We willen niet alleen veel reizen, maar ook ver. Ook met opstappers.

We hebben een zo compleet mogelijke reisplanning opgesteld waarbij niet alleen ons eigen mooie land zal worden bezocht, maar ook Engeland, de Kanaaleilanden en verder gelegen oorden zoals Madeira, de Azoren en de Canarische eilanden. Inmiddels denken





Bij iedere zeilreis moet je de vraag (blijven) stellen of het schip waarmee je op weg gaat op dat moment voldoet aan de eisen en verwachtingen. Durf je met een boot die al drie wereldomzeilingen heeft gehad ook de vierde keer rond? Vertrouw je op 'in het verleden behaalde resultaten', of beoordeel je het schip telkens opnieuw. Soms moet je ontdekken dat een boot een beetje 'zeilmoe' aan het worden is.

De conclusie is dat het criterium 'oceanwaardig' staat of valt met: de conditie van het schip, de deskundigheid van de bemanning en de voorbereiding van de reis. Het mag niet worden afgeleid uit het merk alleen of gestoeld worden op de claim van een scheepsbouwer. Wij durven met onze "Offline" wel rond. Of we ook daadwerkelijk zover komen, hangt af van heel andere factoren.

Op onze site staan een aantal eerste impressies, met echte foto's. We hopen daar in de loop van het jaar onze ervaringen bij te kunnen zetten. Kijk op www.sailingoffline.nl en oordeel zelf.

we ook aan een oversteek naar Sint Maarten. Aan zeilambitie ontbreekt het dus niet, maar laten we straks eerst maar eens wennen aan de boot.

Dus toch een nieuwe boot. We hebben nog een tijdje lopen wikken en wegen. Discussies gevoerd met andere zeilers. Totdat Peter in de zomer als schipper ging werken bij een charteraar aan het IJsselmeer. Daar vond hij gehoor voor zijn ideeën over langere zeiltochten en lesmethoden. Onze nieuwe boot zou als special worden opgenomen in de vloot van de charteraar maar dan moest het wel een Bavaria zijn! Daarmee was de keus definitief gemaakt en ons oog viel al snel op de 45 Cruiser.

We hebben op Boot Düsseldorf eindelijk ons schip in het echt kunnen bekijken, weliswaar zonder tuigage, maar alles beter dan een computerplaatje. Peter kan nu gelukkig ook aan de slag met zijn ideeën over de uitrusting en voorbereiding. Een deel van de in- en opbouw zal hij voor eigen rekening nemen.

Geen seconde hebben we getwijfeld of we met een Bavaria op groot water durven. De vraag was meer welk type en hoe deze uitgerust zou moeten worden met de juiste veiligheidsmiddelen en apparatuur. In Cowes heeft Peter op heel verschillende boten gevaren. De discussie over oceanwaardigheid van een zeilboot wordt is niet beperkt tot het merk van de boot.

*Met vriendelijke groet,
Peter van Amstel & Diana Versteeg
Offline*



SailingOffline
VAREN MET EEN GOED GEVOEL

- Zee - en oceaantochten
- Flottieljezeilen
- Individueel les op uw eigen boot
- Opstapdagen zee - IJsselmeertochten
- Reisplanning- en begeleiding
- Onafhankelijk advies tav apparatuur en uitrusting

SailingOffline vaart met de nieuwste Bavaria 45 Cruiser, speciaal uitgerust voor zeereizen.

SailingOffline
Meerkoet 75
1111VZ Diemen

www.sailingoffline.nl
office@sailingoffline.nl
+31(0) 20 7370903

Een dagje droog varen en CAMR-Racen

Het was die zaterdag 21 november een fraaie dag! Zon, blauwe lucht en een 3 Bft. Wij gingen naar de haven en met ons zo'n 25 BZc-leden. Voor de meesten was dat niet hun eigen jachthaven, want wij allen moesten ons melden in de Marina Muiderzand, bij restaurant 'Voor Pampus'. Wij gingen naar de door de Evenementencommissie georganiseerde (ochtend)lezing 'Manoeuvreren' door schrijfster/spreker/zeilster Martine van de Veen en de (middag)lezing over de 'Colin Archer Memorial Race' door Rob Greven. Het was nog even spannend of het door zou gaan, gezien de traag op gang komende aanmeldingen, maar uiteindelijk waren er voldoende liefhebbers.

Technieken en methoden

Na een gezellige koffie-intro - het blijft leuk, oude bekenden weerzien en nieuwe kennismakingen ["Oh, jij bent van de . . . ?"] - was het tijd voor het aanhoren van de technieken van Martine.

Voor sommigen was dit oud nieuws, voor anderen een refresher en voor enkelen helemaal nieuwe informatie. Het was ook interessant om technieken vanuit de zaal te horen. Daar zaten zeker methoden bij om ook eens uit te proberen. Jammer was dat Martine zich, ogenschijnlijk, niet had verdiept in de specifieke Bavaria-eigenschappen. Op vragen of opmerkingen vanuit de zaal m.b.t. de Bavaria keek ze vaak wat vaag voor zich uit en zo klonk ook wel het antwoord.

Manoeuvreren in en uit de box

Een goed advies was natuurlijk wel om het manoeuvreren in / uit de box bij > 7-8 Bft te laten voor wat het is, of om dat tenminste een keer met een ervaren collega te doen. Ronduit verrassend is het dan wel, als ze vervolgens oppert dat zij zelf het bij 11 Bft ook moeilijk vindt.. . Ik ben, maar dit is mijn zéér persoonlijke mening, nogal verbouwereerd door haar uitspraak dat ze in dit verband, als de klanten dat willen, gewoon uitvaart! Ik kom n.l. uit een bedrijfssector waar de gezagvoerder bepaalt of hij/zij de operatie al dan niet uitvoert. Ach ja, ik ben ook maar een schippertje, dat vindt dat bij 7 Bft of meer de plaatselijke horeca enige steun verdient... .

Verhaal uit eerste hand

Na wederom een gezellige lunch, goed verzorgd door 'Voor Pampus', was het de beurt aan Rob Greven. Van huis uit is hij een bankman, maar inmiddels is hij een professioneel charteraar met zijn eigen Oceanis 46 en verkoper van de snelle Seaquest jachten. Hij heeft de CAMR-race zelf nu zo'n vier keer gevaren en vertelt dus uit eerste hand over de preparatie, het varen van de wedstrijd zelf en de bijbehorende emoties. Een en ander vergezeld door fraaie beelden, waar (zucht) ook wat Bavaria's op te zien waren.

Gewoon doen (na goede voorbereiding)

Hot items zijn en blijven natuurlijk het kiezen van je crew (je moet ze wel kunnen/willen vertrouwen als jezelf even onderdeks gaat), wat neem je mee (zijn eerste keer was de boot overladen met voedsel waarvan het meeste ná de race gewoon weer van boord kon) en de tactiek. Een belangrijk advies: 'Ken de stroming'. Dat bepaalt b.v. je aankomst in Larvik, waar een vaste stroom staat van ZO naar NW! En, natuurlijk, het moet niet je eerste oversteek zijn naar Noorwegen. Maar, is zijn advies, je moet het gewoon een keer doen! Gaan met de banaan, eh, Bavaria. Geen grotere voldoening om in Larvik aan te komen, al is het als laatste. Nou heb ik persoonlijk dat al als ik een vreemde aanloopboei vind met een strak gevaren koers.... . Maar dan ook nog eens met een wedstrijd-element er in. Ook het melden van je positie aan je voorligger en je achtervolger moet toch een zekere stoot adrenaline opleveren. Al met al een zeer boeiend verhaal, dat je kunt comple(men)teren met de website www.camr.nl. Rob doet komend jaar weer mee, evenals (heb ik begrepen) een aantal BZc leden. Van de laatsten verwachten wij natuurlijk een even boeiend zo niet nog boeiender verhaal/lezing in de herfst!

Emoties

Daarna hebben we vanzelfsprekend nog de showroom van Van den Bosch bekeken. Er blijft gelukkig nog veel te dromen. En, overweldigd door alle emoties, vergat ik mijn lunch te betalen. Zelfs na de oproep van Gerben van Bers.

André van den Worm, "Wikki-Meike".

naam	scheepsnaam	thuishaven
Frank & Henny Herben	Edonis	Naarderbos
Duco & Hedi Teijema	?	Bruinisse
Berry & Maaïke Dijkhuizen	Haddock	Almere, Blocq van Kuffeler
Hans Glas	Cuarenta Y Tres	Seaport Marina IJmuiden
Klaas & Anne Marie Priester	Zo..	Roelofarendsveen
Wim Dauwe & Nora Sijmons	Nerissa	Bruinisse
Rinus de Pooter & M.H.D. Verbrugge	Mirianda	Terneuzen
Ed & Angela van IJsselmuide	Amazone	Bruinisse
Hennie Wilthof & Simone van Meurs	Persephone	Oude Wetering
Roel & Yvonne Berghuis	Patriot	Kortgene
Walter & Corine van der Meer	Lady of the Lake	Makkum, Marina
Martin & Wilja Born	Blue Dream	Schokkerhaven
Miranda Ockhuysen	Mouette	Muiderzand
Eduard & Veronica Braga Rettich	KEV	Stad Aan't Haringvliet, Jachthaven Atlan
Michiel & Monique Oomes	Beau-T	Den Osse
Andre & Inge Elevelt	Malibu	Winschoten
Hans & Mariette Schrauwen	Los Lunas	Hellevoetsluis
Paul Bus	Mega Mindy	Medemblick
Stefaan Slabinck & Sylvie Vuylsteke	Annabelle	Ouddorp, Port Zélande
Peter van Paridon & Els Broekhuijzen	Lispeltuut	Ouddorp, Port Zelande
William Theunis & Ellen Campo	Williams	Roompot
Wim van Mourik	Tramontana	Lelystad-Haven
Oliver & Ingeborg Karnbrock	Elena Sophie	Enkhuizen, Compagnieshaven
Bouwina Nijboer	Stormvogel	IJmuiden
Edward & Mirja Knoop	Tune	Dintelmond
Hans Bettings	Stekel	Middelharnis
Leon & Maargreet Mooij	Elisabeth	Leystad, Deco Marine
Carel & Annemarie Zielstra	Willem Hendrik	Muiderzand
Rob Boers & Evelien Maarsen	4Ever	Muiderzand
Robin & Marianne van der Zwan	Magnificent	Zwartsluis
Gert & Anneke Timmerman	Soulmate	Woubrugge
Hans & Eveline Terlouw	Time out	Port Zelande
Peter van Amstel & Diana Versteeg	Offline	Volendam
Rene & Marianne Simons	Seamare	Muiderzand
Paul & Eva Bus	Mega Mindy	Medemblick
Thom ter Stege & Yvonne Villerius	Sensus	Hellevoetsluis
Tino & Ria Huiskens	Jet	Naarden

De volledige ledenlijst, inclusief adressen, e-mail e.d. is beschikbaar op onze website (alleen voor leden met logincode)

Maritin Watersport

**Mobiele jachtservice
Watersportartikelen**

www.maritin.nl info@maritin.nl

013-5720410 / 06-27584423

**Voor alles
wat uw
boot wenst**

Verjaardagen

Niks erger dan de winter! En dat zit 'm niet in sneeuw en ijs, maar in het feit dat er in de winter weinig te varen valt. Natuurlijk kun je doordouwen, kou trotseren en ijs aan stukken varen. Maar wanneer doe je dan de klussen thuis? Je plafond moet toch ook eens geschilderd. En ik weet niet hoe het u verkeert, maar ik moet in de winter ook nog een beetje werken voor de baas. Zo kom ik aan mijn verlofdagen voor het vaarseizoen en -minstens zo belangrijk -zo komt er ook geld in het laatje. Met het begin van het vaarseizoen komt immers eveneens de rekening voor de ligplaats. Bovendien, als de berichten op ons onvolprezen forum kloppen, is de verzekeringspremie ook weer fors duurder geworden. 't Is dus niet alleen dat ik de winter mijn hobby niet kan uitoefenen, minstens zo erg is dat ik in de plaats daarvan dingen moet doen die niet mijn hobby zijn.

Om door de donkere dagen heen te komen, moet ik af en toe even naar de boot. Walstroom er een uurtje op om de accu's vol te laden. Kachelkje en koelkast even laten draaien zodat de beweging erin blijft. Blik in de bilge werpen om te zien of alles nog droog is. Sneeuw ruimen van het dek en... even in de kuip zitten om met de ogen dicht te dromen van het komende seizoen. Heb ik echt geluk dan kom ik op het steiger een zielsverwant tegen met wie ik het winterleed kan delen. Voor straks als het weer wat beter is, heb ik een lijst met klusjes gemaakt. Kachelbuizen isoleren, plankje voor het motorruim afneembaar maken, losse kuipbank drijfvermogen geven etc. Niet dat het allemaal even zinnig is, maar je hebt een excuus om wat langer op de boot te zijn (en om de klussenlijst van thuis te laten voor wat 'ie is). In de laatste week van maart moet het dan gebeuren; de grote verhuizing. Alles dat in november naar huis is gebracht, gaat weer terug aan boord. Schoonmaken, inruimen, tanks vullen, tuig erop en we zijn klaar voor het nieuwe seizoen!

Vanaf april is het iedere vrijdagavond naar de boot en zondagavond met droef gemoed naar huis. Daar zijn we met het hele gezin op ingericht. Mijn vrouw en ik zijn jaren geleden al gestopt met serieuze bezigheden in het weekend. Met ouderlijke (over)macht en een leugentje om bestwil hebben we bovendien de kinderen naar hobby's geleid, die op alle dagen van de week worden beoefend, behalve op zaterdag en zondag. Tot nu toe geloven ze nog steeds dat de disco's in Rotterdam in het weekeinde gesloten zijn. Niets staat ons weekendvaargeluk vanaf april dus in de weg zou je denken.

Maar toch... verjaardagen! Plots blij je familie en vrienden te hebben die zonedig jarig moeten zijn. En ook al valt de verjaardag midden in de week, natuurlijk vieren ze het op zaterdag: "want dan kan ome Arie uit Juinen ook". Erger nog, er zijn erbij die gewoon in de winter verjaren, maar het in de zomer vieren. Onder het mom "kunnen we gezellig barbecueën in de tuin", bedoelen ze "hebben we de rommel niet in huis". En, waag het niet om weg te blijven; ontvrienden of onterven is je deel.

Maar dit seizoen gaat het anders. "Of we zaterdag kunnen, oh wat jammer zeg, dan hebben we al een andere verjaardag!" En die smoes geldt het hele jaar door, want de BZc viert een jaar lang z'n 20e verjaardag. Ieder weekeinde vieren we dat. Met andere leden samen op locatie in Zeist, Engeland, Lelystad, Blankenberge, Warns, de Grevelingen, de Wadden of -in het uitzonderlijke geval dat er geen georganiseerd evenement is- gewoon onder elkaar op het steiger in de thuishaven.

BZc van harte gefeliciteerd en nog vele jaren! En als ik het bestuur een tip mag geven; 21 jaar, is dat ook niet een leeftijd die bijzonder gevierd moet worden?

Jan Janse - Doemediema

Met dank aan de adverteerders: Kuiper yacht verzekeringen, De Vries zeilmakers, Shipshape, L.J., Volvo Penta, V&S Zeilmakers, Expertiseburo R.C. Schuijt, JFB bv, Nautica Insurance & Finance, Maritin Watersport, SailSelect, Bosman Nautic Services, de Koning Boegschroeven, Le Belle Charters, Dekker Watersport, Nautic Sailing Holidays, SailingOffline, Bavaria Brokerage.