

Kuippraat

van de voorzitter

Duinkerken, Zomer 2009. Er zijn prettiger steden om verwaaid te liggen, maar alles beter dan met 30 knopen tegenwind op het Kanaal.

Verzonken in een boek zie ik ze in de verte aankomen. Is het een Franse oorlogsbodem? Nee, al gauw kun je niet meer om de enorme letters "DOUANE" op de zijkant van de boot heen. "Tja, die liggen misschien ook wel verwaaid", denk ik nog, maar als een enorme rib van het achterdek te water wordt gelaten en wordt gevuld met tot de tanden bewapende douaniers weet ik wel beter: controle.

Ze komen naar de jachthaven en leggen aan. Van de circa 20 aanwezige douaniers – zo van dichtbij zien ze er nog indrukwekkender uit dan Amerikaanse mariniers in Afghanistan – stappen een man of zes uit. De rest gaat naar een volgende haven om hun slachtoffer te kiezen. Ze wandelen rustig over de steiger en gaan bij een Dehler onder Duitse vlag aan boord (achteraf blijkt dat ze het vandaag alleen maar op Duitse jachten voorzien hebben). Na een tijdje komt het spul weer van boord en wandelt rustig verder richting onze ligplaats. Nou denk ik al mijn papieren e.d. wel op orde te hebben, maar met de Franse douane weet je het maar nooit (is mij door anderen verteld, zelf had ik geen ervaring). Ze lopen langs de boot, we wisselen een "bonjour" uit en als ze voorbij zijn, slaak ik een zucht van verlichting.



Zoals het dan doorgaans gaat, zoeken zeilers elkaar op om de situatie even door te nemen. Vol zelfvertrouwen zeg ik dat ze gerust aan boord hadden mogen komen, want ik heb toch alles op orde. En dat had ik niet moeten zeggen. Een collega-zeiler maakt langs zijn neus weg de opmerking: ik zie dat jij geen thuishaven achterop hebt staan. Daar kunnen die Fransen nog moeilijk over doen, kan je een bon van € 150 opleveren.

Toen we anderhalf jaar geleden van thuishaven wisselden is de oude haven verwijderd, maar nog niet door de nieuwe vervangen. We hebben het over stickertjes van een paar Euro. Tja, wat nu? Manmoedig de proef doorstaan met het risico op een flinke financiële aderslating of actie ondernemen. Het werd dat laatste.

In sneltreinvaart hebben we de naam van de thuishaven met DUCT tape op het zitje geplakt. Op het zitje, omdat we dat binnen konden doen, uit het oog van de Franse beambten. De investering betaalde zich wel terug.

Als de douaniers op terugweg naar hun boot weer langs mijn spiegel lopen, knikken ze wederom vriendelijk en weet ik dat ik € 150 heb bespaard. In ieder geval zal volgend

lees verder op pagina 3

Inhoudsopgave

Kuippraat	1
Vacature	3
Evenementen najaar	4
Nieuws: 20-jarig jubileum	5
Op naar Hessel	6
LED it be!	8
Denemarken	10
Liggend Champagne	13
Probeer vitamine Zee!	14
Harderwijk – Göthenburg	15
Veel personeel	25
Hokkepokkepleuris...!	27
Een uniek schip in 2 dagen	29
Ie-dereen wil hard varen!	30
Opstappers	34
Nieuwe leden	35
LEF	36

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 t.n.v. Bavaria Zeilclub
ABN-AMRO: 48.83.39.235

Redactie:

Jan Janse (hoofdredacteur) & Marianne Schot
langszij@BavariaZeilclub.nl

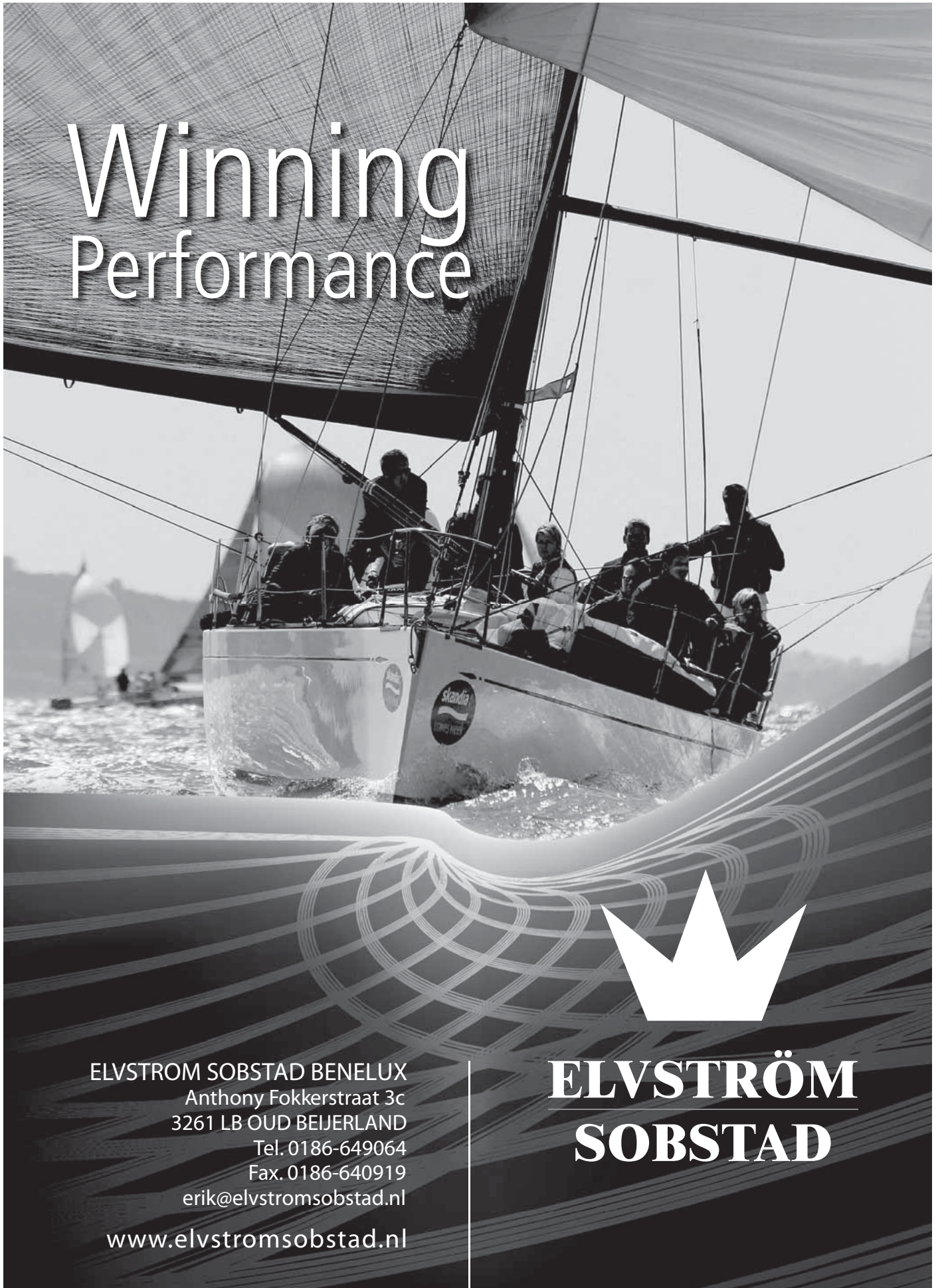
Vormgeving en opmaak:

Ton Mommers

L
A
N
G
S
Z
I
J



Winning Performance



ELVSTROM SOBSTAD BENELUX
Anthony Fokkerstraat 3c
3261 LB OUD BEIJERLAND
Tel. 0186-649064
Fax. 0186-640919
erik@elvstromsobstad.nl
www.elvstromsobstad.nl

ELVSTRÖM
SOBSTAD

jaar de thuishaven in plakletters de boot sieren. Dit overkomt me geen tweede keer, maar uiteraard ben ik wel benieuwd wat dan weer in de collectie zal ontbreken.

En zo heb ik gelijk het bruggetje naar het jaar 2010 geslagen. Het kan niemand zijn ontgaan; in 2010 vieren we het **twintigjarig jubileum** van de BZc. Dat betekent dat,

naast de gangbare evenementen als winterworkshops, Hemelvaart- en Pinksterweekend er diverse extra droge en natte evenementen zullen worden georganiseerd. Een hoogtepunt moet de jubileumdag worden. Deze dag, waarbij vele ideeën uit de enquête aan bod zullen komen, wordt op **zaterdag 20 maart** gehouden op het KNVB Sportcentrum in Zeist. Verder in deze Langsij zullen

al een aantal programmaonderdelen bekend worden gemaakt. Ik vind het zelf in ieder geval mooi dat onderwerpen als Volvo Ocean Race, zeiltrim, koken aan boord e.d. aan de orde komen. Er is genoeg plaats, voor ieder wat wils, dus maak tijd en kom langs.

*Groeten van Fred en Debora
Rivendell*

VACATURES

Tijdens de Algemene Ledenvergadering (20 maart 2010) nemen we formeel afscheid van Joris van der Colk als secretaris van de BZc. Omdat Joris door veranderingen binnen zijn dagelijkse werkzaamheden onvoldoende tijd kon vrij maken, is zijn de taak de afgelopen periode tijdelijk overgenomen door Evelyn Eman.

Dat betekent dat we op zoek zijn naar een nieuw bestuurslid. Het is aannemelijk maar niet noodzakelijk dat het nieuwe bestuurslid de secretaris zal zijn. Na verkiezing is het bestuur bevoegd om de bestuurstaken onderling te verdelen. Uitzondering is de voorzitter, deze is door de Algemene Ledenvergadering gekozen.

Bestuurslid m/v

Elk bestuurslid is, samen met de overige bestuursleden, verantwoordelijk voor het verenigingsbeleid. Nadere invulling van het takenpakket zal in onderling overleg binnen het bestuur plaatsvinden.

Gezocht wordt naar enthousiaste leden van de Bavaria Zeilclub (man of vrouw), die zich minimaal drie jaar willen inzetten voor het reilen en zeilen van de club en zich herkennen in het volgende profiel.

- enthousiast, open-minded en initiatiefrijk
- goede communicatieve vaardigheden
- in het bezit van een computer en bekend met het gebruik van E-mail, internet en MS-Office
- uiteraard in het bezit van een Bavaria zeiljacht
- bestuurlijke ervaring is geen vereiste.

Voor meer informatie en aanmelden als kandidaat kunnen geïnteresseerden zich tot de voorzitter of één van de overige leden van het bestuur wenden. Geschikte kandidaten zullen door het bestuur aan de Algemene Ledenvergadering worden voorgedragen, waarna de kandidaat bestuursleden door de vergadering kunnen worden benoemd.



BZcWaypoints
BZcWaypoints

Snertrace 2009 Zeeland

Een aantal leden in zuidwest Nederland hoopte dat Ton Pannekoek, herhaald initiatiefnemer en organisator van de snertrace, wederom de organisatie op zich zou nemen voor de editie 2009. En... hij doet het!

Dobberend voor de Zeelandbrug lagen de "Senang" en de "Heer Bommel.nl" even langszij en babbelden wat over 77. Volgend op kreten als "doe je het weer", "naamsverbondenheid" en "shit happens" kwam het enthousiasme snel boven. En de *BZc-waypoint* is... (never change a winning location) ... Zierikzee!

Wie houdt van: kou, veel wind, nat worden, zout happen, ontbering lijden en spelen met de getijden, laat zich zien op 12 december a.s. Want dit zijn de ingrediënten voor de Zeeuwse snertrace.

Inschrijving kan via de website. Doe het snel, want het deelnemersaantal is vanwege de rhuimte in het restaurant beperkt. BZc-Diehart laten zich zien in Zierikzee!

**CAMR lezing en
BOOTMEESTER workshop**

Rob Greven, onze spreker over de Colin Archer Memorial Race, is een enthousiaste en vooral ook fanatieke toer- maar ook op zijn tijd wedstrijdzeiler. Hij heeft de CAMrace inmiddels 4 keer gevaren. Hij kan door o.a deze ervaringen veel vertellen over voorbereiding, bemanning, veiligheid en eigenlijk de hele gang van zaken rond deze race en dat staat garant voor een boeiende lezing.

Martine van Veen legt aan de hand van allerlei praktische voorbeelden uit hoe je op een handige manier met je boot kunt manouvreren in de meest uiteenlopende situaties.

Tips en trucs worden gebruikt voor het aanleggen in havens en sluizen, om te ankeren etcetera.

Datum: zaterdag 21-11-09

BZc-Waypoint: Restaurant "Voor Pampus" te Muiderzand (Almere)

**Workshop meteo:
Weer of geen weer?**

Zeilers zijn afhankelijk van de wind. Hoe interpreteer je het weer? Waarop kun je beslissingen nemen? Het zijn maar twee vragen van een hele reeks die je kunt stellen. Om meer inzicht in meteo te krijgen en antwoorden op vele vragen is er de mogelijkheid om deel te nemen aan een workshop meteo.

Hoe lees je weerkaarten? Wat zijn fronten en depressies? Hoe kun je ze zien aankomen en wat hebben ze voor consequenties voor het weer? Wat vertellen wolken ons? Hoe gebruiken we de barometer onderweg? Waar halen we meteo-informatie vandaan? Wat levert de combinatie van wind en stroom voor zeegang op? Hoe bepaal je of het weer geschikt is voor de tocht die je wilt gaan maken? Wat zijn de weersverwachtingen voor de aankomst haven? Kortom: hoe bepalen we of het weer of geen weer is voor onze tocht?

Datum en tijd: zaterdag 24 oktober 2009 van 12:30 tot c.a. 16:00

BZc-Waypoint: Restaurant "Voor Pampus" te Muiderzand (Almere)

Snertrace 2009 IJsselmeer

De vierde snertrace Noord staat gepland voor 14 november 2009. Dit keer wordt op het Markermeer gezeild. Geïnteresseerd? Neem dan uw kaartplotter en voer de nieuwe jachthaven van Volendam in als *BZc-Waypoint*.

Afgelopen jaar mochten we genieten van een heuse sneeuwbus met stevige winden (6 tot 7) met zware windstoten en buien. Dit jaar ligt een en ander in handen van Koen van der Toorn van de Nou Goed. Op het forum blijkt al van voldoende animo. Schrijf snel in via de website!

Tot ziens in Volendam.

Meer nieuws

Het 20-

Gedurende de afgelopen periode toen alle Bavarianen heerlijk aan het zeilen waren naar oorden in Nederland of verder weg, heeft de jubileumcommissie zich verdiept in activiteiten die volgend jaar in het kader van het 20-jarig bestaan georganiseerd kunnen worden.

De commissie was zich zeer bewust dat het voor deze zeer levendige club van Bavariaanse zeilfanaten aantrekkelijk moet zijn om deel te gaan nemen.

Een van de jubileumdoelen is, zoals reeds in de vorige editie gemeld, om aan het begin van het seizoen een droog evenement te gaan organiseren op basis van elk wat wils. Daarnaast willen wij in de loop van het jaar een aantal natte (zeil)activiteiten plannen die door en voor leden georganiseerd zullen worden. Samenvattend een zeer gevarieerd programma met vele mogelijkheden voor de leden uit de diverse regio's om aan deel te nemen.

De grote jubileumdag

De commissie heeft besloten om het droge evenement op 20 maart in het KNVB sportcentrum te Zeist te laten plaatsvinden. Dit wordt een zeer spetterende happening van vele activiteiten op een prachtige locatie in een bosrijke omgeving. Daarbij hebben we ook rekening gehouden met de resultaten van jullie reacties middels de enquête op de Bavaria website. Uiteraard onze dank voor de bijna 300 reacties met vele ideeën waaruit we een goede keuze hebben kunnen maken.

over ...

BZC Waypoints
BSCMS waypoints

10-jarig jubileum van de BZC

L
A
N
G
S
Z
I
J

Gedurende de jubileumdag laten we een 7-tal activiteiten plaatsvinden. Wij zijn zeer verheugd dat we als klapper *Hans Bouscholte* hebben kunnen strikken om alles te vertellen over de hoogte en dieptepunten van de Volvo Ocean Race 2008-2009. Dit uiteraard geardeerd met exclusieve indrukwekkende beelden.

Tevens hebben we Holland Nautic bereid gevonden om de *Raymarine plotter training* op die dag in Zeist te geven. De training zal door middel van een aantal simulatie installaties plaatsvinden.

Daarnaast hebben we diverse sprekers en demonstraties over *tochtplanning, elektriciteit aan boord, EHBO aan boord, mast en zeiltrim, koken aan boord en reisverslagen*. Ook zijn we in gesprek met de KNRM en een watersportwinkel om stands in te richten.

In de loop van de jubileumdag is er ruimschoots gelegenheid voor sociaal contact en tot het nuttigen van een drankje op momenten dat men dat zelf wil.

Voor kinderen van 4-12 jaar zijn een aantal leuke activiteiten gepland onder aanvoering van de zeer enthousiaste leidster, Mariska van Bers. Als het weer goed is hebben we mogelijk ook een springkussen buiten opgesteld.

De dag zal om 10 uur worden "afgetrapt" door het bestuur met een Algemene Leden Vergadering waarna onze BZC voorzitter de droge activiteit officieel zal openen

met assistentie van Eerde Beulaker die dieper in de ziel van zeilers heeft gekeken. Om 11 uur zullen dan de evenementactiviteiten van start gaan.

Meer details zal de jubileumcommissie via de alom geprezen Bavaria website en in het eerstvolgend speciale jubileumnummer van de Langszij bekend maken.

Aan de inwendige mens is ook gedacht en er zal een eenvoudige (broodjes) lunch georganiseerd worden rond half een.. Na afloop van de sessies houden we een "steigerborrel" waarna voor de liefhebbers de mogelijkheid bestaat om deel te nemen aan een dinerbuffet.

Aan de deelnemers wordt een bescheiden bijdrage voor entree gevraagd en indien daar gebruik van wordt gemaakt voor lunch en diner.

Omdat het van belang is voor ons om te weten op hoeveel leden we kunnen rekenen zal de inschrijving voor dit evenement geopend worden begin december. Hoewel we een zeer grote locatie hebben gekozen zullen we toch een limiet aan het aantal deelnemers moeten stellen. Helaas zal ook hier gelden: VOL = VOL. Dus reageer snel als de inschrijving op de website wordt geopend!

Van droog naar nat...

Een knallend evenement staat op de rol voor het allereerste begin van het *nieuwe jaar op Terschelling*. Daar trotseren een stel enthousi-

aste Bavarianen de elementen om op Terschelling oud en nieuwe te gaan vieren. Daarvoor hebben ze zelfs een restaurant gevonden dat op die avond de groep kan ontvangen en van eten en drinken kan voorzien. Verdere informatie op het site.

Verder in de planning:

Cross-over naar België. Leden in België bieden aan om een tocht te organiseren naar de zeer aantrekkelijke haven van Blankenberge. Daar willen zij een gezellig weekend voor dappere Bavaria leden in elkaar zetten die de oversteek van Nederland naar de Belgische kust aandurven.

Noord ontmoet Zuid:

Het lijkt de commissie leuk om vanuit zowel het noorden als het zuiden een tocht te organiseren waarin de noordelijke Bavarianen de zuidelijke ontmoeten in Pin Mill.

De mohammedanen gaan eenmaal in hun leven naar Mekka, maar een zeezeiler laat ooit zijn anker vallen bij Pin Mill' aldus Archie White in 'Tideways and Byways.' Je moet er geweest zijn. Pin Mill draait om de pub Butt and Oyster uit de zestiende eeuw. Die ligt er nog altijd als een oude prentbriefkaart bij. Een gunstige tijd lijkt ons rond de langste dag. (21 juni). Houd ook de website in de gaten!

Ook denken wij nog aan andere droge evenementen zoals een bezoek aan de controlekamer van Rijkswaterstaat of de politie te water.

De jubileumcommissie.



Schipperstip
scribbelstip

"Laten we zondag nog even een paar dagen naar Terschelling gaan, Bernard. De heide bloeit en het wordt mooi weer. De schoolvakanties lopen ten einde, het zal dus niet meer zo druk zijn. Heb je zin?" Die vraag zal je maar gesteld worden, op het moment dat je op woensdag net teruggekeerd ben van viereneenhalve week heen en terug Denemarken. Ik had nog net vijf dagen in de agenda gevonden en vond dat we daar nog van moesten profiteren. Gelukkig was mijn man Bernard het er helemaal mee eens.

Ongunstig tij

Zaterdagavond hadden we nog een etentje en vrienden bleven bij ons slapen. Zondagmiddag vertrokken we om 4 uur 's middags uit de haven van Enkhuizen en voeren met een gemiddelde van 7 knopen naar Makkum. Het tij was ongunstig dat weekend, we moesten om 6.00 uur vertrekken voor het hoogwater Harlingen om 7.00 uur. Ik had inmiddels al even ge-sms-st naar de bemanning van de Phoenix en ze op de hoogte gesteld van onze plannen. Zij waren ook van plan om naar Terschelling te gaan.

Asociaal dwars

"Bernard, leg je de Memories als het kan met haar kont tegen de steiger? Dat stapt zo lekker op en af". Na enig gemanoeuvreren besloten we in het vak 10 tot 11 meter te gaan liggen, daar was nog ruimte. Hoewel, daar lag wel een Bavaria asociaal dwars aan de steiger. Toen we dichterbij kwamen, begon de bemanning van die Bavaria enthousiast te zwaaien en te springen. Na enig turen zagen we dat het de Samarosa was met Sander en Marianne. Oh, wat gezellig. Zij hielpen natuurlijk met aanleggen en even later lagen we naast elkaar, alletwee met de kont naar de steiger.

Borrelbus

Sander en Marianne waren van plan de volgende ochtend te vertrekken, maar stelden die plannen even uit. Om 18.00 uur kwam de Phoenix binnenvaren, die kon nog mooi naast de Samarosa liggen. Nog gezelliger! Die avond werden wij voor de borrel op de Samarosa uitgenodigd. Marianne had het plan opgevat om de volgende avond naar Hessel te gaan. Volgens haar vertrok er een zogenaamde borrelbus van het hotel om 21.15 uur, die

voor de deur bij Hessel in Hoorn stopte. Hessel treedt op van 22.30 tot 00.30 uur en de bus vertrekt een kwartier later. Heel comfortabel allemaal.

Waddentontwikkeling

Het klonk ontzettend leuk. Zoiets doe je niet met zijn tweetjes, maar wel met een groepje. Het hoort bij je algemene "waddentontwikkeling", je moet een keer bij Hessel zijn geweest, vonden we. De volgende dag Kees en Tonnie van de Phoenix gepolst en ook zij waren enthousiast. Overdag hebben we weer heerlijk gefietst, naar de Boschplaat en van de bloeiende heide genoten. De rit met de borrelbus verliep uitstekend. Bij aankomst in het café/restaurant De Groene Weide namen we meteen de grote tafel voor het podium in beslag en bestelden een biertje. Het was al gezellig druk; er zaten nog mensen te eten. Het schijnt een goed restaurant te zijn.

Oordoppen!

Om 10.30 uur barstte het geweld los en liep de tent vol. Waar zijn mijn oordoppen! Een gesprek was niet meer mogelijk, maar daar kwa-

men we ook niet voor. Hessel veroverde de zaal, van jong tot oud. Hij zong zijn eigen songs van zijn CD's en heerlijke gouwe ouwe nummers. Er werd meegezongen, geklapt, geswingd en geluisterd. De flitslichten van de digitale mobieltjes waren talrijk. Een prima sfeertje, dat kan ik wel zeggen. Na de pauze (toen konden we even bijkomen) kwam dochter Tess het podium op en zong samen met haar vader een duet. Daarna zong ze solo. De meningen over haar zangkwaliteit waren verdeeld, maar het was een leuke afwisseling. Stipt om 00.30 uur was het afgelopen en viel de stilte in. Dat was ook weer wennen. Snel naar de bus. Alle passagiers waren Hesselgangers, dus ook de terugweg was gezellig.

Evaluatie

De volgende dag moesten we dit, onder het genot van een hapje en drankje, evalueren. Inmiddels had ik ook de Doemediema gespot, die lag verderop langs de steiger.

Van onze kookrubriekredactrice Nancy had ik gehoord, dat er een goed take-away noodles adres in het dorp gevestigd was, genaamd LUST. Helemaal nieuw, goed verzorgd en lekker. Als Nancy het zegt, wil ik het wel geloven.

Tegen lunchtijd zijn we even langsgedaan en hebben een proefbroodje gegeten en ons het systeem uit laten leggen. Het broodje was heel apart en smakelijk en het systeem hadden we door. Die avond zouden we met z'n zessen aan boord van de Memories borrylen. De mannen zouden op de fiets 6 porties noodles met vlees of vis met groenten gaan halen, hadden we besloten. Tonny maakte een salade en Marianne een nagerecht met verse aardbeien. Om 18.00 uur belde ik de bestelling door. Wat bleek, de medewerker had wel zin in een uitje en kwam het graag even langs brengen in de haven. Wat een service!! De gerechten waren erg lekker en we hebben die avond tot 24.00 uur

buiten gezeten. Het was een super avond.

Terugtocht

We moesten ook weer terug naar Enkhuizen en Sander en Marianne moesten naar Muiderzand. De Phoenix was al vertrokken naar Texel. Het tij was op vrijdag zeer gunstig! Als we om 7.45 uur vertrokken, konden we tussen 17.00 en 18.00 uur in Enkhuizen zijn. Ook prima voor Marianne en Sander. Zo gezegd, zo gedaan. Het was heerlijk zeilweer, een lekkere windkracht 4 tot 5 uit het West-ZuidWesten. De sluis bij Kornwerderzand hield erg op, het was er ontzettend druk. Dat was jammer. Maar op het IJsselmeer spotten we weer met een gemiddelde van 7 knopen richting Enkhuizen. Wat een heerlijke en leuke dagen, mede dankzij de Bavaria Zeilclub.

Meer info: www.hessel.nl

*Marianne Schot
Memories*



veelzijdig professioneel met schepen



his
wa



~ Motoren



~ Elektra

~ Boegschroeven



~ Elektronica

~ Reparatie

~ Onderhoud

~ Watersportwinkel

 **SHIPSHAPE**
JACHTSERVICE

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

Komafiant & Kabeling Компанимент & Капелитинг

Is niet ieder rechtschapen bootjens continue op zoek naar hebbelingen om het schip te verbeteren of op te leuken? Dit keer schrijft Paul Lodewijk over een hebbinging met een duurzaam karakter.

LED it be!

Met het binnen de EU recent ingevoerde verbod op de productie van de 100 Watt gloeilamp is de vernieuwing van de ons meest bekende verlichtingsbron begonnen. Op termijn zal de productie van alle standaard gloeilampen worden verboden. Dit alles om de almaar stijgende CO2 productie door onder andere warmtelichtbronnen het hoofd te bieden. Na de al langer bekende spaarlamp is het nu de tijd voor de LED verlichting, de verlichting van de toekomst. We kennen LED's al van: de infraroodzender van afstandsbedieningen, lichtkranten, platte beeldschermen, remlichten van auto's, tuinverlichting en zaklampjes. Wat is een LED nu eigenlijk en wat is het nut van LED verlichting in een (Bavaria) zeilboot?

Wat is een LED?

De afkorting LED staat voor Light Emitting Diodes. Het zijn dus geen heel erg kleine "lampjes" maar diodes. Een diode is een elektronisch onderdeel dat de elektrische stroom zéér goed in één richting geleidt, maar praktisch niet in de andere. Een diode functioneert als

het ware als een elektronisch ventiel. De geleidende richting noemt men de doorlaatrichting en de andere richting de sperrichting.

Wat is een LED-lamp?

De LED lamp werd uitgevonden door Oleg Vladimirovich Losev. Die heeft ontdekt dat diodes licht uitstralden wanneer er stroom doorheen werd gestuurd. Een LED-lamp is een zogenaamde SSL, Solid state lighting, een lamp die is opgebouwd uit een groep Light Emitting Diodes. Al naar gelang de gebruikte LED's in de lamp variëren de lichtsterkte, de kleur en de stralingshoek. Wit licht was natuurlijk de eerste toepassing. Het werd aanvankelijk gegenereerd door een UV-LED met een fluorescerende laag te belichten. Tegenwoordig bestaan er ook varianten die direct wit licht uitstralen. Om dit witte licht zachter te maken, worden behalve fosfor andere stoffen toegevoegd die het witte licht warmer en aangener maken. Momenteel is er behalve koel wit: neutraal wit, warm wit en extra warm wit.

- Inbouwen van boegschroeven
- Installatie en reparatie van apparatuur
- Installatie van alarmsystemen
- Polyester en gelcoat reparaties
- Polijsten en poetsen
- Teakdek reparaties
- Onderhoud en reparaties aan motoren
- Bavaria specialist

Bosma
Nautische
Services

www.bosmanautischeservices.nl



VOLVO
PENTA

Webasto

Raymarine

SIDE-POWER

victron energy

E-MARINE

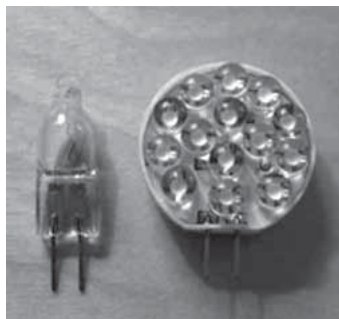
Willem Barendszstraat 18 • 8531 KW Lemmer • [t] 0653 54 91 79 • [e] info@bosmanautischeservices.nl • [v] Leeuwarden 0111225

De voordelen van LED-verlichting

LED-lampen hebben een zeer lange levensduur tot vijftigduizend branduren. Dat is honderd keer langer dan een normale gloeilamp. Als een LED lamp 24 uur per dag zou branden is deze pas na ruim tien jaar versleten. Dit komt omdat een LED lamp niet heet wordt. Ook verbruiken LED-lampen voor dezelfde lichtintensiteit veel minder stroom, tot wel acht keer minder dan de gewone verlichting.

Dit lagere stroomverbruik is voor toepassing op een zeilboot van belang omdat een accu dan veel langer zal meegaan. Ook is het energierendement heel hoog. Een goede LED-lamp kan licht afgeven tot 50 lumen per Watt. Een gewone gloeilamp geeft doorgaans maar elf lumen per Watt. LED-lampen zijn bovendien heel erg klein en kunnen goed tegen vaak aan- en uitschakelen.

LED op de boot in de kajuit en hutten



G4 halogeenlampje en ledlampje

Er zijn veel mogelijkheden voor LED toepassingen in een zeilboot. Bijvoorbeeld een LED kaartentafellamp, die naast wit licht ook rood licht bevat. Maar ook interieurverlichting en navigatieverlichting.

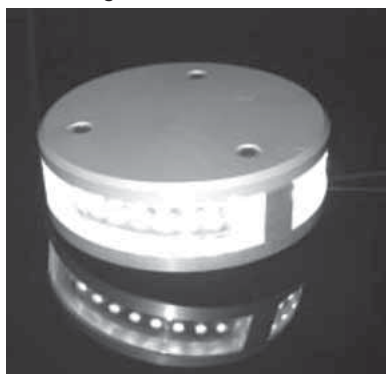
De op de Bavaria zeilboten gemonteerde halogeen spotjes lenen zich goed voor ombouw naar LED verlichting. Daarvoor is het niet nodig om de hele armatuur te vervangen. De in het halogeen spotje gemonteerde "G4" halogeenlampje kan gewoon verwisseld worden voor een LED blokje "G4". De lichtopbrengst van de huidige series is nagenoeg gelijk aan die van de halogeenlampjes. Groot voordeel is wel dat de warmteontwikkeling van de halogeenlampjes, die bijzonder heet kunnen worden, geheel is verdwenen. LED lampjes worden niet warm zoals halogeenlampjes.

Een vervangend LED blokje met een vergelijkbare lichtopbrengst bestaat dan uit 12 tot 14 ledjes (zie afbeelding 1) en past zonder problemen in het bestaande armatuur. Voor plekken waar de halogeen verlichting beter uitkomst biedt, kan ook gekozen worden voor een combinatie. Niet alle armaturen behoeven een LED te bevatten. Bijvoorbeeld in de hutten wel LED en boven de eettafel in de kajuit niet. Per armatuur is de gerealiseerde besparing zo'n 90%. Een Led blokje verbruikt maar 10% ten opzichte van een 10 Watt halogeenlampje.

Dat is goed nieuws voor een accu, met name als er geen walstroomaansluiting in de buurt is. Een vervangend LED blokje kost zo'n 5 euro per stuk. Er zijn geen verdere elektrische aanpassingen nodig in de bestaande armaturen. Halogeen vervangen voor LED blokje volstaat.

LED in navigatieverlichting

Door de levensduur en de bedrijfszekerheid van de LED verlichting is het met name op plaatsen waar je moeilijk bij kunt komen (denk aan de masttop)



handig om hier LED's in aan te brengen. De nieuwe en energiezuinige LED navigatieverlichting is voorzien van 50 X LED met een lichtopbrengst vergelijkbaar met een 25 Watt lamp en is geschikt voor schepen tot 20m. Zie afbeelding 2. Op het punt van de navigatieverlichting is er echter nog wel ontwikkeling nodig. Zie daartoe het artikel van Thomas ten Kortenaar in Ziltmagazine 2008 nr.22, pagina 34 tot en met 37. Kijk daarvoor op <http://www.ziltmagazine.com/PDF/2008-zilt22.pdf>.

LED op 12 Volt of op batterijvoeding

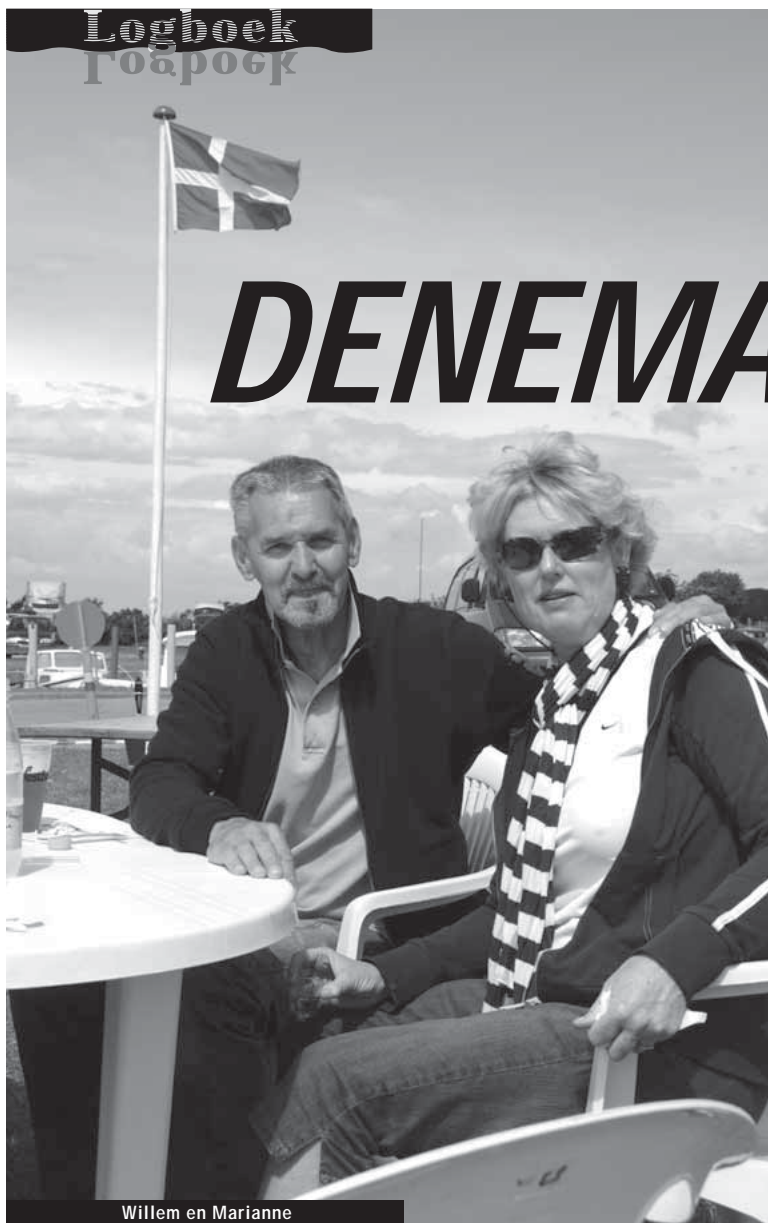
Als er geen directe mogelijkheid is om LED verlichting aan te sluiten op een 12 volt circuit kan er ook worden gedacht aan LED verlichting met batterijvoeding voor plaatsen zoals in de bakskist of motorruimte. Die plaatsen behoeven vaak maar sporadisch in het donker te worden bezocht en daarvoor kunnen LED lampjes met batterijvoeding eenvoudig uitkomst bieden. Osram biedt bijvoorbeeld voor een paar euro de "Dot-it" producten aan de drie LEDs bevatten en een batterijvoeding. Deze Dot-it's zijn eenvoudig vast te plakken en de batterijen gaan zo'n 100 uur mee. Door erop te drukken worden deze Dot-it's in- en uitgeschakeld. Er zijn ronde Dot-its en langwerpige Dot-its.

Paul Lodewijk
Palu@Sea



De DOT-it





Willem en Marianne

DENEMARKEN

het afbouwen. Elke drie weken rijd ik hierheen en blijf dan een week”.

Byfest

Het bleek al snel dat Willem een gezellige, extraverte man was. De man naast hem was zijn schoonzoon, getrouwd met een dochter uit het eerste huwelijk van Willem. Zij waren even overgekomen om het 'Byfest' mee te vieren. Wij hadden wel gezien dat er op het haventerrein van alles aan de gang was. Er stonden meerdere grote partytenten, muziekpodia, grillapparatuur en zo te zien bergen vrijwilligers die hiermee bezig waren. Desgevraagd legde Willem uit dat dit het jaarlijkse dorpsfeest was. Iedereen was welkom op dit door lokale ondernemers gesponserde feest en de volgende dag kon je gratis ontbijten. Later die dag serveerden ze gemarineerde haring. “Komen jullie ook, wij zijn er met de hele familie”, nodigde Willem ons uit. Wij waren echter nog wat bescheiden en durfden ons niet zomaar aan te sluiten bij al die mensen die elkaar kenden. Maar Willem benadrukte dat het helemaal geen probleem zou zijn.

Bavariavlag

Dat bleek de volgende dag ook. Eerst een ontbijtje, zo staande aan een hoge bar. We kregen al snel leuk contact met enkele Denen. Later die dag genoten we van de heerlijke gemarineerde haringsoorten met Deens brood, bieslook en kerrysaus, onder begeleiding

De “Memories” bezielde deze zomer Denemarken. Op zo'n reis maak je nieuwe kennissen en overkomt je van alles. De bemanning van de Memories deelt twee van die momenten met de lezers van Langs zij.

“Hartelijk welkom in Falsled!”

Met deze bekende Nederlandse woorden werd ik ontvangen toen ik vanaf de steiger in het Deense Falsled (op Funen) aan boord van de Memories wilde stappen. “Wat vreemd”, flitste door me heen, “ik heb hier helemaal geen Nederlandse boot zien liggen, hoe kan dat nu?” “Wat klinkt dat gezellig”, zei ik tegen de heren en keek nog eens goed om we heen op zoek naar een Nederlandse vlag.

Heimwee

De verklaring kwam al snel van een van de twee heren die op de steiger bij onze boot stonden. Zij waren op onze Nederlandse vlag afgekomen. “Ik ben Willem van Veldhoven, en ik heb hier een vaste ligplaats voor mijn Bavaria 320, genaamd “Anna”. Ik ben lid van de Bavaria Zeilclub.” Allerlei vragen borrelden bij me op, maar ik hoefde ze niet te stellen. Willem vervolgde: “Ik ben getrouwd met een Deense en na jaren in Nederland kreeg mijn Hanne heimwee. Toen zij hier ook nog een baan aangeboden kreeg, besloot zij weer hier te gaan wonen, samen met onze zoon van 9. “Goh, en woon jij hier ook?” “Nee”, zei Willem, “ik woon in Nederland waar ik nog een bedrijf heb, ik ben wel aan

van een leuke band. We kregen van Willem nog het advies om naar een echt Deens borreltje bij te drinken, genaamd Dokter Nielsen. Natuurlijk had ik Willem op de hoogte gesteld dat ik redactrice was van de "Langsij". Waarop Willem zich haastte om me te vertellen dat hij net bij de "Anna" de Bavariavlag had opgehangen. "Zo hoort het ook Willem, ik miste hem al!"

Ik kan alle Bavariazeilers Falsled van harte aanbevelen, speciaal tijdens het laatste weekend in juli gedurende het 'Byfest'. Als Willem er is, zal hij u verwelkomen, daar ben ik van overtuigd.

Lief en leed op de steiger

Op dit moment ligt er één Nederlands schip aan de buitenste steiger in de haven van Horupshavn. Horupshavn ligt op het mooie Deense eiland Als. Ik heb wel zin in een praatje en heb geluk: aan het Nederlandse schip hangt een dekbed-overtrek te wapperen in de straffe wind. Aanleiding voor mij om de vrouw die in de kuip zit, toe te roepen: "Je wasje droogt goed!" "Ja", beaamt zij, "dat gaat super zo". We praten even verder, in de trant van: waar komen jullie vandaan er waar gaan jullie heen.

Dit echtpaar ging de volgende dag naar huis met de auto, die op het haventerrein stond. Haar man vaart het schip in het begin van

het seizoen met een voor dit doel samengestelde bemanning naar de Oostzee. De bemanning wordt afgelost door de vrouw, en samen varen ze een paar weken door het gebied. Tussendoor gaan ze weer even naar huis en later komen ze weer. Zo gaat het al jaren. Aan het eind van het seizoen vaart de speciale bemanning het schip weer naar de friese

winterberging.

Dit jaar gingen ze vroeger naar huis dan gebruikelijk en om een bijzondere reden. "Wij hebben twee dochters, een tweeling. Een daarvan vertelde me in maart dat ze zwanger was en begin augustus zou ze uitgerekend zijn. De andere dochter kwam een week later met hetzelfde nieuws: ook zwanger en, de zussen waren op dezelfde dag uitgerekend! Natuurlijk wilden wij rond die tijd weer thuis zijn".

Ik vertelde dat wij weer opnieuw opgestart waren in Rendsburg. "We zijn daar 14 dagen eerder met de trein hals over kop vertrokken naar Nederland, dit na een alarmerend telefoontje van mijn zus. Mijn 84-jarige vader was die nacht weer opgenomen in het ziekenhuis en hij lag op de intensive care. Wij moesten onmiddellijk thuis komen: zijn toestand was kritiek. Om reden van een operatie en ziekenhuisverblijf van mijn vader hadden wij onze vakantie met de boot naar Denen-

marken/Zweden uitgesteld. Toen wij veertien dagen na ons oorspronkelijk vertrek van de behandelende arts het bericht kregen dat mijn vader weer terug kon naar het verzorgingstehuis, zijn we alsnog vertrokken.

We waren net een week onderweg toen het onfortuinlijke telefoontje kwam. We hadden geluk dat er in Rendsburg een station was. De boot kon zonder problemen langere tijd in de haven blijven liggen. We konden de volgende dag iets voor tien vertrekken en waren die avond om 19.00 uur thuis. Het was een zware reis: we moesten zes keer overstappen met (teveel) bagage en het was ongeveer 28 graden in de trein. Die avond konden we nog op bezoek in het ziekenhuis en hadden gelukkig nog contact met mijn vader. Zondag overleed hij, terwijl mijn zus en ik zijn handen vasthieldden. Heel emotioneel". Mijn toehoorder luisterde meelevend.

Tien dagen later, op zondag, zijn we weer met de trein naar Rendsburg gegaan. Rouwen kan net zo goed aan boord als thuis. Een paar dagen later stond ik op de steiger in Horupshavn, als wees te praten met een toekomstige grootmoeder van twee kleinkinderen. Dat is het leven, het bestaat uit lief en leed.

Marianne Schot
Memories





NEPTUNE®

Uw bavaria,
uw nachtrust,
onze kwaliteit

Waarom aan boord niet net zo lekker en comfortabel slapen als thuis?

Neptune maakt slaapcomfort op maat aan boord van elk jacht, van klein tot groot. Wij leveren alles op maat, niet alleen de maatvoering maar ook de gewenste kwaliteit en uitvoering is bij ons ongeëvenaard. Want let wel: 30% van uw kostbare vrije tijd aan boord brengt u in uw bed door! Juist daar zorgen wij voor een aangename nachtrust, en dragen op deze wijze mee aan een perfect verblijf aan boord.

Ruimste keuze kwaliteitsmatrassen en lattenbodems op elke gewenste maat gemaakt

Bezoek voor meer informatie: www.neptune.nl of bel tijdens kantooruren: 0031 (0) 228-562045

Het is vreselijk, maar ik ben verslaafd en dat moet ik maar eerlijk toegeven. Nee, niet aan drugs; ik ben verslaafd aan eilanden! Voor mij is het mooiste het zeilen naar een, liefst ver, eiland. Waarom? Dat weet ik niet, ik wil ook geen psychiater gaan raadplegen en bovendien: waarom vraagt de mens toch zo vaak: "waarom"?

Eilanden dus. Ik lag in Palermo en ten noorden daarvan liggen de Eolische eilanden. Eolus was bij de Grieken de God der winden, en die hield hij gevangen in een grot op de vulkaan Stromboli die deel uitmaakte van de Eolische Archipel. Dus was het logisch, dat ik als zeiler en liefhebber van de Griekse mythologie, eens een bedevaart moest maken naar Eolus.

De Eolische eilanden worden ook wel de Liparische genoemd, naar de hoofdplaats Lipari, waarheen Mussolini zijn vijanden verbandde om ze ver van de bewoonde wereld hun hielen te laten koelen, wat op dit warme eiland wel erg moeilijk moet zijn geweest.

Rond twaalf uur tufte ik de haven van Palermo uit en met een snelheid van rond de 7 mijl zou ik zeker voor donker in Alicudi aankomen.



Liggend in een glas Champagne

Maar na 40 mijl was het water olieglad. Ik kon nog net de contouren van het eiland zien voordat de zon onderging. Het licht op de landingsplaats van de vleugelboot was duidelijk zichtbaar. Alicudi is in feite niet meer dan de top van de uitgebluste vulkaan Montagnola of Filo d'Arpa (662 m). Alleen de oostkant is bewoond, de rest is onbewoonbaar. Na eerst Alicudi gerond te hebben, om de schitterende grillige westkust te bewonderen, nam ik afscheid van deze toch wel eenzame met heidekruid begroeide rots.

Via Filicudi ging ik op weg naar de smederij van Vulcanus, de god van

het vuur. Ik doe dat op de motor, want Aeolus slaapt en Vulcanus heeft de smederij op volle kracht aan, in de boot is het 38 graden. Het was druk bij Vulcano en ik besloot aan de andere kant te ankeren. Overal in het water borrelen onophoudelijk ontelbare gasbellen vol zwavel die wel een temperatuur van 80 graden kunnen bereiken. Het is alsof je in een (heet) glas champagne ligt, ware het niet dat de illusie ruw wordt verstoord door de vrijkomende zwavel die een doordringende geur van rotte eieren verspreidt.

*Ton van der Wel
Gentle Touch*





Zeeziek? Probeer vitamine Zee!

Zeeziekte is een door velen gevreesd euvel en kent volgens de cynici drie stadia:

1. Je bent bang dat je dood gaat
2. Je hoopt dat je dood gaat
3. Je bent bang dat je niet dood gaat

Er is al veel gepubliceerd over de oorzaken en mogelijke bestrijding van zeeziekte, maar dit is een nieuw gezichtspunt.

Hoe komt het dat tijgers en varkens niet zeeziek worden? Ze hebben een mechaniek in hun systeem dat maakt dat ze niet ziek worden van bedorven voedsel: ze breken histamine af. Dat maakt ze – als bijproduct - ongevoelig voor zeeziekte.

In het Duitse watersporttijdschrift Yacht magazine van januari 2005 heeft een uitgebreid artikel bestaan over de relatie tussen het histamineniveau in het bloed en zeeziekte. Hoe meer histamine, hoe gevoeliger voor zeeziekte je bent. Door histaminearm voedsel te eten wordt de gevoeligheid verminderd.

Slim eten en drinken

Pas daarom op met rode wijn, bier en kaas. Vermijd lang houdbaar voedsel zoals salami, worst of tonijn in blik, of kant-en-klaarmaaltijden, want die hebben een hoog histamine-gehalte. Ook voor spinazie, tomaten en alle rode sauzen moet je uitkijken. Verder zijn bijna alle zuivelproducten af te raden, behalve melk. Beter af ben je met vers fruit en verse levensmiddelen. Brood, rijstwafels en roggebrood zijn prima. Melk, water, thee, en appelsap kunnen

ook. Stel uw boodschappenlijst eens samen aan de hand van een lijstje voor een histaminearm dieet en ervaar het verschil.

Lekker slapen

Slaap is ook een goede histamineverlager. Tijdens een nacht slaap verdwijnt het grootste deel van de histamine uit het lichaam. Slaap met de voeten in de vaarrichtung, dan komt de maaginhoud niet steeds zo hinderlijk omhoog!

Bestrijding

Om het histamineniveau te verlagen en de kans op zeeziekte te verkleinen zijn vitamine C kauwtabletten het meest effectief. Een dosis van 4 x 500 milligram per dag verlaagt het histamineniveau aanzienlijk. Het is het enige middel dat ook nog helpt als je al zeeziek bent.

Het werkt!

Bij de KNRM hebben de meeste bemanningsleden gelukkig niet zo'n last van zeeziekte, maar ook bij ons wordt er momenteel met succes geëxperimenteerd met vitamine C. "Zorg dat je wat te doen hebt", zegt de Helderse reddingbootsschipper.

Michelle Blaauw – KNRM



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

Harderwijk – Göthenburg

Aanvankelijk was het plan om langere tijd vrij te nemen en een grote tocht tot in de Finse golf te maken. De vrije tijd bleek echter korter dan de vaarplannen. Uiteindelijk was het voornemen om: via de Wadden naar zuid-Noorwegen te varen, over te steken naar Zweden en via de Oostzee en het Kieler kanaal weer in thuiswateren te komen.

Safety first!

De tocht zou over een groot stuk open zee voeren. Daarom eerst de veiligheidsuitrusting van onze 1 jaar jonge Bavaria 38 aan een inspectie onderworpen. Het 19-jaar oude reddingsvlot was ooit via marktplaats gekocht, maar had, voor zover na te gaan, nooit een servicebeurt gehad. Het oude vlot werd vervangen door een nieuw vlot in een container dat zijn plaats aan de hekstoel vond. Het oude vlot – het werkte nog- hebben we in de haven gebruikt om te oefenen. Een stuk van de reis viel buiten A1 gebied. Voor mij reden nog een SART en EPIRB aan te schaffen. De SART werd besteld in de V.S. Met invoerrechten en BTW was die nog veel goedkoper dan in Nederland. De EPIRB heb ik in Nederland gekocht, zodat het MMSI-nummer ingeprogrammeerd kon worden. Tot de standaard uitrusting van onze boot behoren: een radar/plotter, een DSC-marifoon, Navtex, en het life-tag "man-over-boord" systeem van Raymarine. De bemanningsleden dragen een polsbandje dat met een centrale unit communiceert. Als het contact tussen die unit en het polsbandje verbroken wordt, gaat het systeem op alarm en wordt er automatisch een mob-markering in het navigatiesysteem aangebracht. Je wordt dus direct gealarmeerd en je weet waar de drenkeling ongeveer terug te kunnen vinden. Voor optimale zichtbaarheid op zee heb ik kort voor vertrek, naast de trilens-radarreflector, een AIS-transponder geïnstalleerd.

De papieren zeekaarten heb ik gescand en gecallibreerd, zodat die voor elektronische navigatie op de laptop gebruikt konden worden. De navigatie werd dubbel uitgevoerd: "ouderwets" met kaarten en logboek, en elektronisch met behulp van een laptop. De energievoorziening -twee serviceaccu's- werd op peil gehouden door elke dag één uur de motor met een redelijk toerental bij te hebben. De belangrijke stroomverbruikers: stuurautomaat, koelkast, laptop en verlichting konden zo ongehinderd functioneren.

De bemanning zou bestaan uit mijn zoons Bob en Pieter, broer Frank, tevens ervaren zeiler, buurman Teun,



ook een ervaren zeiler en piloot, en collega Dries, een fervent platbodemezeiler waar ik al sinds zo'n vijftienvijftig jaar zeiltochten mee maak. Een van mijn zoons bleek toch niet mee te kunnen en werd vervangen door Koen. Een maand voor vertrek hebben we palaver gehouden waarbij de bemanning met elkaar kennis maakte en er afspraken werden gemaakt over de tocht. Dit resulteerde onder andere in een wachtschema. Van 's ochtends 08.00 tot 's avonds 20.00 uur 3 wachtperiodes van 4 uur. 's Nachts 4 periodes van 3 uur. We vormden drie koppels. Tijdens een wacht was telkens 1 koppel voor het zeilen en de navigatie verantwoordelijk. De zeven wachtperiodes zorgden er tevens voor dat de shifts telkens verschoven zodat je niet iedere keer dezelfde wacht had. Mijn broer Frank heeft naar aanleiding van de afspraken de "10-geboden" voor de tocht opgesteld. Ik was wat bezorgd hoe de tocht zou verlopen met een bemanning die elkaar niet allemaal kende, maar de onderlinge verhoudingen zijn optimaal geweest.

Uitrusting

Vlak na aanschaf van ons schip hebben we een kleinere high aspect fok aangeschaft. Ik vind de standaard geleverde genua nogal groot voor gebruik op zee. Zeil liever wat rechter met een kleiner zeil dan met een gedeeltelijk weggerolde genua. In 2008 zijn we naar Engeland en Frankrijk geweest en toen bleek het wat kleinere zeil prima te bevallen op zee. Tijdens deze trip hebben we een paar keer de genua en high-aspect fok gewisseld. Voor de ruimere koersen hadden we de beschikking over een genaker en een spinaker. De laatste hebben we overigens niet gebruikt.



Op de banken in de kajuit heb ik slingerzeiltjes gemonteerd. Ik had ze bij de zeilmaker laten maken: 1 meter lang en 30 cm hoog met een tunneltje erin aan beide lange zijden. Door de onderste tunnel gaat een aluminium strip, waarmee ze onder de kussens van de banken zijn vastgeschroefd. Door de bovenste tunnel kun je hem met een lijntje vastmaken (de hoogte had beter 10 tot 15 cm hoger geweest). Over de verlichting in de keuken heb ik een rood filter geplakt en een kaartleeslamp in de navigatiehoek was ook rood als nachtverlichting.

Daags voor vertrek werd gefoerageerd. Ik had het idee dat we voor een week voedsel en drinken moesten hebben. Vooral over de voorgebakken en vacuümverpakte broodjes was iedereen enthousiast, omdat we zo steeds vers brood hadden. Achteraf bleek dat we wel erg ruim gerekend hadden!

En dan...varen

Op zaterdag 16 mei is het dan zo ver. 's Ochtends inschepen in de haven van Harderwijk. Frank, Koen, Pieter, Teun en Cees vormen de bemanning. Na het vullen van de water- en dieseltanks varen we even na tien de randmeren op. De bediening van: de brug in Elburg, de Roggebotsluis en de Ketelbrug gaat zonder opont-houd. Om 19.00 uur pikken we Dries, die in Friesland woont, op bij de sluis in Stavoren. Twee uur later zijn we geschut in Kornwerderzand en zitten we voor de komende weken op zout water.

De boot lijkt er zin in te krijgen. Om 22.40 lopen we net aan de grond in de Boontjes ter hoogte van de

BO29. Ondanks alles wat we aan navigatie aan boord hebben en het zicht op de verlichte tonnen ontspint zich een discussie aan welke kant zich dieper water moet bevinden. Dries geeft de doorslag en snel zijn we weer vlot. Het wachtschema schuiven we even ter zijde. Buien zorgen voor matig zicht. We vinden het nodig om tot bijna aan de verkenningston van het zeegat van Terschelling met meer man aan dek te zijn. Pas om 's nachts 4.00 gaat ons afgesproken wachtschema definitief in. Ik ben erg blij met het nieuwe AIS-systeem. Bij het oversteken van het verkeersscheidingsstelsel geeft het een duidelijk overzicht van de grote scheepvaart. De berekende CPA (closest point of approach) en TCPA (time of closest point of approach) zijn veel duidelijker dan bij het navigeren op de radar. Bovendien weet je lang van tevoren wat voor vlees je in de kuip hebt, hoewel je natuurlijk probeert dit vlees juist niet in de kuip te krijgen. Het bereik van de AIS is zo'n 25 tot 30 zeemijl!

Na het oversteken van het TSS is de spanning er voor de komende dagen van af. De wind is steeds ruim. Overdag varen we met grootzeil en genaker. Tijdens de korte nachten gebruiken we de genua als voorzeil. Het wachtschema bevalt prima. Op eerdere tochten naar Engeland zondigden we vaak tegen zo'n schema, met als gevolg dat je moe aankwam. Door de lengte van de tocht en de "10-geboden" verloopt dat nu aanzienlijk beter en komt iedereen aan zijn rust toe.

Het dagritme wordt elke dag twee keer onderbroken voor het motoruurtje en de afgesproken man-over-boord manoeuvre. Dat laatste net zolang totdat het perfect verliep.



Gedurende meer dan een kwartier zijn we omringd door zo'n 7 à 8 tuimelaars

Close Encounters

Op maandag 18 mei om iets over zessen 's avonds, we zijn dan ten noorden van de breedte van Thyboron, horen we gesis en gedruis naast de boot. ...Dolfijnen! Gedurende meer dan een kwartier zijn we omringd door zo'n 7 à 8 tuimelaars. De hele bemanning is onder de indruk van deze ontmoeting.

Later op de avond probeer ik de mogelijkheden van de AIS nog eens uit. Uit het Skagerrak komt een cruiseschip. Op 20 mijl afstand roep ik hem aan. Uit het AIS-systeem weet ik zijn mmsi-nummer. Dit geef ik in, in de DSC-marifoon voor een selective call, met een werkkanal erbij. Snel na het verzenden van de oproep krijg ik een "aknowledgment" en heb ik meteen verbinding op het werkkanaal. Ze hebben ons al een hele tijd in beeld. De CPA is minder dan een halve zeemijl. Ontmoeting vindt plaats over 24 minuten! Ze zijn op weg naar Zeebrugge en vragen wat ik doe. Ik antwoord dat mijn bestemming Mandal is. Hun antwoord: "Maintain course and speed, we alter course to our starboard for 4 degrees and we keep you on our port side". Even later doemt het cuiseschip op en schuift het aan bakboord op enige afstand voorbij.

De derde ontmoeting van nabij is een zwaluw die aan boord land. Telkens als we hem proberen weg te jagen komt hij terug en vliegt de kajuit in. Hij of zij houdt ons een nachtje gezelschap om de volgende ochtend vrolijk weg te fladderen. De laatste nacht valt. Het wordt niet echt donker meer. Je zou verwachten dat het aan de zuidelijke horizon het meest licht is. Vreemd genoeg komt het meeste licht van het noorden. De nachten zijn bar koud, ondanks het mooie weer zijn zeilkleding, truien en fleece onontbeerlijk.

's Ochtends vroeg, nog in de schemering, lopen we Noorwegen aan. Gastenvlag omhoog, maar nog geen land in zicht. Het is heilig, enkele mijlen verder wordt



een zwaluw overnacht op de kaartleeslamp

de kust zichtbaar. Grijze rotsen in de ochtendnevel. De aanloop van Mandal loopt via pittoreske vuurtorens en bakens op rotsen. Even voor zeven uur maken we vast aan de kade. Koen bereidt een heerlijke maaltijd die we met een Berenburger erbij op de kade nuttigen. De eerste mensen die naar hun werk gaan, kijken wat verbaasd naar ons om. Als de visafslag opent halen we een flinke hoeveelheid Noorse garnalen, die zich met een sausje en de Berenburger goed laten smaken. We hebben ruim een dag om uit te rusten, Mandal te verkennen en lekker te dineren.

Shit, rotsen!

De volgende dag op naar Kristiansand tussen rotsdoorgangen en scheren. Omdat het water hier zeer diep is, vindt de "betonning" plaats door bakens die op (onderwater)rotsen staan. Een "handje" aan het bakken zegt aan welke kant je kunt passeren. Volgens Teun is het zo eenvoudig omdat het systeem intuïtief is. Pieter schrijft over die tocht het volgende in het logboek: "10.15 vertrek uit Mandal na de eerste nacht normaal slapen op deze reis. Eenmaal op het water vergapen we ons aan het prachtige landschap. Toch vergeten we niet te navigeren door een smalle rotsachtige doorgang niet breder dan 30 meter. Na ongeveer een uurtje varen nemen we onbewust een beslissing die de stemming het komende uur drastisch zal veranderen. Een ongelofelijke klap! Adrenaline door m'n lijf, nog een klap. Shit rotsen! Machteloos neem ik gas terug, meer kan je niet doen. Iedereen weet wat er is gebeurd en het blijft het een aantal seconden pijnlijk stil. Wat is de schade en hoe kon dit gebeuren? Is het eerste dat in me opkomt na de schrik. Een stomme fout door misinterpretatie van een bakken. De schade lijkt beperkt: enkele kapotte glazen, accu los, maar geen problemen aan de kielbouten (tot nu toe, want we hebben het onderwaterschip niet meteen onderzocht, al hebben we een duikset aan boord). Wel weer een mooi verhaal voor thuis. De rest van de trip ging gesmeerd op het vissen na. Vier dagen gevist; niets gevangen. Het rook-oventje dus niet gebruikt".

We hebben met de kiel een rots geraakt op een gekarteerde diepte van 2 meter. Reden was dat er een bakken aan de verkeerde kant hebben gepasseerd. Dit is toch wat anders dan dat je in onze contreien aan de grond loopt. Ook in de haven van Kristiansand nauwelijks leven. We horen dat het seizoen hier pas over 4 tot 6 weken begint. Dus net als in Mandal geen havenmeester. Flanerend langs de haven zien we de dwarsgetuigde driemastbark de "Sørlandet". We worden vriendelijk aan boord uitgenodigd en Dries heeft een vrolijke ontmoeting met een van de bemanningsleden die hij nog kent van een trip van een jaar geleden op de bark "Europa" van Argentinië naar Antarctica. Daarna lekker gedineerd in een prima restaurant in het kleine centrum.

Teun schrijft voor de volgende dag in het logboek: "Cees heeft een plan: op 90 mijl van Kristiansand, op de route naar Göteborg, ligt Skagen de noordelijke





punt van Denemarken. Een hele lange zandtong, te vergelijken met Farewell Spit in Nieuw Zeeland. Ik heb het wel eens vanuit de lucht bekeken en dat zag er mooi uit. Het plan is om vroeg te vertrekken en laat in de avond, nog bij daglicht, Skagen te verkennen en vervolgens door te varen naar Göthenburg. Na wat rekenwerk komen we uit op een vertrektijd van 05.00 uur. Een voordeel was hier weer, dat we geen haven-geld hoeven (kunnen) betalen en dat er geen douane-formaliteiten zijn.

Omdat het gisterenavond wel héél gezellig is geworden, met misschien een glaasje appelsap te veel, valt het niet mee om op te staan. Gelukkig zijn er drie dappere mannen die om kwart voor vijf naast hun kooi staan. Als ik uren later (inderdaad...) opsta, verdwijnt de Noorse kust net in de wolkenluiers aan de horizon.

De superspeed ferry naar Harstholm spuit met 26 knopen voorbij. Wij doen het ook niet slecht, maar de wind zakt van 25 knopen naar 15. Genaker erop. 10,5... Genaker eraf, motor aan. Grootschoot strak en gas

erop. Meteen lijkt het alsof de wind aantrekt. Schone schijnbare wind, de windmeter staat nog steeds op 4 knots, maar in ieder geval hebben we druk in het zeil en dat scheelt in het slingeren. In ruil hebben we een stralend zonnetje gekregen, strakblauwe lucht. Wat hebben we geboft met het weer. Ik weet zeker dat het Kattegat er met NW7, hagelbuien, squall's etc. een stuk minder gezellig uitziet. De schipper leest zich in de diepere geheimen van de autopilot in. Pieter is aan het freestylen in een zelfgemaakte trapeze en ik... ga zo direct mijn spullen maar eens bij elkaar zoeken. Morgenochtend ga ik van boord, met de KLM terug naar AMS. En door naar H'wijk naar Alja en de kinderen."

Spookachtig Kattegat

Na het passeren van Skagen met zijn vuurtoren op de landtong is het wat manoeuvreren om de drukke shipping lane uit het Kattegat over te steken. Al het verkeer uit de Oostzee dat bovenlangs naar de Noorzee vaart passeert hier. In de loop van de nacht verslechterd het weer en Lyngby Radio geeft "thunderstorms met moderate to poor visibility" voor ons gebied. Met in de buien: "Gusts, wind forecast: 8-16 m/s west to south-west". De Deense kustwacht geeft de windsnelheden in m/s op. (1 meter per seconde is twee knopen). De nacht verloopt onrustig met veel wind en heel veel onweersbuien, het weerlicht overal om ons heen. Ook is het oppassen geblazen met de vissersschepen die niet op de AIS te zien zijn en vaak pas laat zichtbaar worden met het slechte zicht. We sturen aan op "Trubaduren" een vuurtoren op een rots in de aanloop van Göthenburg. Unrealistisch en luguber draaien zijn stralenbundels door de nacht en verlichten de immense stree-



bakens dienen aan de juiste zijde te worden gepasseerd

mende regenvlagen op spookachtig wijze. Als de witte sector verandert in groen lijkt dat ook het sein voor weersverbetering. De regen neemt tenminste af.

Om 6.30 uur knopen we vast in Lilla Bommen, de jachthaven van Göthenburg. Onze plek is tussen de schouwburg en de driemaster "Viking" die tot hotelschip is omgebouwd. Teun vertrekt vroeg naar het vliegveld. 's Middags halen we Astrid op van het station dat op loopafstand van de haven is. We blijven nog twee dagen met de bemanning in Göthenburg, die dan ook naar huis vliegt. Astrid en Cees varen via het Kattegat, Kleine Belt en Nord-Ostsee Kanal terug.

De tien geboden

1. Men dient zodanig te eten, drinken, slapen en voor zichzelf te zorgen dat men fit is om binnen een dienst te functioneren en buiten een dienst standby te zijn.
2. Tijdens het varen op zee en de uren ervoor wordt geen alcohol gedronken. De schipper kan echter onder bijzonder omstandigheden toestemming voor een oorlam verlenen.
3. Bij windkracht 4 en meer moeten de lifelines gebruikt worden. Ook bij donker moeten de lifelines aan en als je alleen buiten de kajuit bent.
4. Degene die wacht heeft, dient steeds de MOB polsbandjes te dragen, verder: idem als boven.
5. De wachten worden in onderling overleg geregeld.
6. Niet overboord plassen i.v.m. gevaar van overboord slaan. Altijd plassen op WC-tje binnen (en altijd zittend i.v.m. hygiëne).
7. Dagelijks wordt een man-overboord (MOB)-manoeuvre gemaakt, waarbij iedereen betrokken is. De dagelijkse oefening vervalt zodra er overeenstemming is, dat deze oefeningen vlot verlopen.
8. Een ieder dient bekend te zijn met de plaats en de

werking van de veiligheidsmiddelen: brandblussers, het reddingsvlot, de lifelines, reddingsboei en -licht / joon, noodsignaal van de marifoon, SART en vuurpijlen.

9. Bij windkracht 7 wordt niet uitgevaren, bij windkracht 6 alleen na overleg en bij goede weersverwachting.
10. Schipper van dienst beslist. Bij twijfel of in voorkomende gevallen beslist de Schipper van het schip.

Cees Zomers,
Aetates



Gebruikte boeken en kaarten:

Overzeilers

Nederlandse kaart 1014 North Sea Southern Sheet*
Engelse Zeekaart 2182b North Sea Central Sheet
Deense Zeekaart 92 Skagerrak

Detailkaarten

Nederlandse hydrografische kaarten
1810, 1811, 1812.

Duitse kaarten

3014 Zwischen Elbe, Weser und Helgoland
3015 Ostfriesische Inseln
3009 Nord-Ostseekanal und Eider*

Noorse Jachtsets

D Torunger Fyr – Lidesnes
C Sandefjord – Porsgrunn – Torungen Fyr*

NV-Verlag

Combipack-koffer met papieren kaarten,
Cd's met elektronische kaarten en haven

Handboeken

- 1 Rund Fünen - Kieler Bucht
- 2 Lübecker Bucht - Bornholm - Kopenhagen
- 3 Samsø - Sund - Kattegat
- 4 Rund Rügen - Boddengewässer - Stettin
- 5 Zweedse Westkust.

De Deense en Noorse kaarten zijn niet altijd even eenvoudig te verkrijgen. Je moet ze dus ruim op tijd bestellen. De kaarten met een sterretje had ik voor deze tocht niet nodig of waren overlappend.

Pilots en Almanakken

- The Reed's Nautical Almanac
- Vaarwijzer: Scandinavië en Oostzee (René Vleets, uitgeverij Hollandia)
- The Baltic Sea (The Royal Cruising Club - Imray)
- Norway (The Royal Cruising Club - Imray)
- Cruising Guide to Germany & Denmark (Brian Navin, Imray)

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



V&S
ZEILMAKERS

- Sprayhoods, cabrioletkappen, zeilhuizen
- Wintertenten en alle soorten hoezen
- Reparaties van jachtzeilen en kampeertenten
- Stofferen van boot en caravankussens
- Nautische matrassen

Choorhoekseweg 8
4424 NW Wemeldinge

T 0113-621035

F 0113-622801

M 06 206 078 22

I v.s.z@planet.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.



LOW EMISSION
LUST ✓ EUI ✓

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

sailselect[®]

Betaalbare kwaliteitszeilen

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.

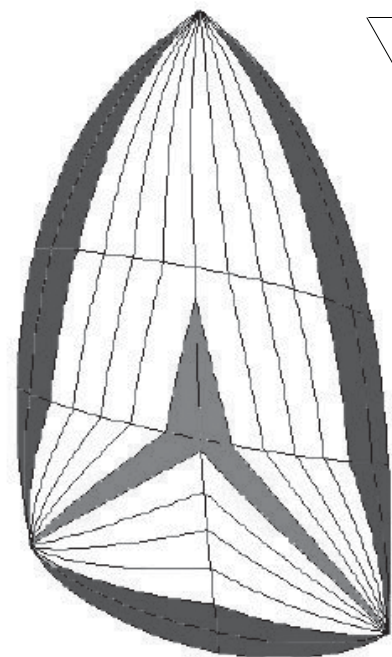
Vermeld bij de aanvraag uw lidmaatschapsnummer en wij sturen u een vrijblijvende offerte toe.

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

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



LE BELLE
CHARTERS

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
- afspuitplaats
- winter- en
zomerstalling
op de kant

ZEILJACHTVERHUUR

CWO ZEILSCHOOL

JACHTSERVICE

EVENEMENTEN





Martiem Culinair door
Nancy Verwoerd

Veel personeel

Naar goed Joods gebruik heb ik dit weleens toegewenst aan een enkeling die ik wat minder sympathiek vond. Sinds de zomervakantie weet ik wat echt erg is en wat ik dergelijke personen in de toekomst zal toewensen:

Zeeziekte

Deze zomer wilden wij buitenom van het zuiden naar het IJsselmeer. Met een voorspelde windkracht 3 durfden wij dat wel aan. Het zat ons bovendien mee, want in de haven van Stellendam kwam de Fermate achter ons liggen, de winnaar van het Hemelvaartweekeinde in de 30-34 klasse van het afgelopen jaar. De Fermate was meer bekend op zee dan wij en dus volgden wij graag hun plan om de sluis van 04.30 uur te nemen om met de stroom mee richting Scheveningen te varen.

Zo gezegd, zo gedaan. Helaas om 04.00 uur 's ochtends zijn wij niet geprogrammeerd om te ontbijten. Op die tijd een sprintje naar het havenkantoor om een verlengkabel terug te brengen, is voor mij ook geen dagelijkse kost. Bovendien ben je op de tweede dag van de zomervakantie sowieso nog niet echt uitgerust. Eenmaal uit het slijkgat troffen we een ruwe zee die nog nadeinde van een windkracht 6 de dag ervoor terwijl wij nauwelijks wind hadden om snelheid maken en balans te houden. Voldoende ingrediënten dus voor het recept; zeeziekte.

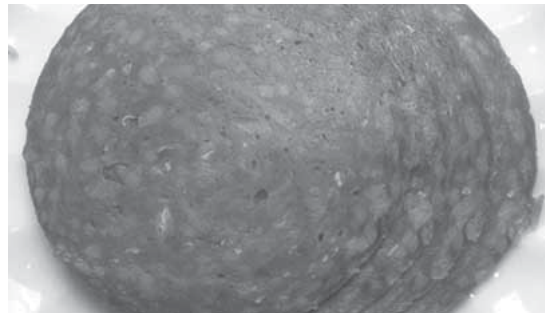
De reis verliep eigenlijk heel voorspoedig. Om 09.00 uur lagen we al in Scheveningen. De kinderen en ik zijn echter nog nooit zo ziek geweest. Vanaf de monding Slijkgat tot binnen de haven van Scheveningen was ik tot niets in staat en kon me nog net weerhouden om overboord te stappen. Eindelijk zag ik ook het nut van de hekdouche in. O zo makkelijk om de maaginhoud vanuit het gangboord overboord te spoelen. Dit gun ik alleen mijn ergste vijand. Onschuldig, maar O ZO VERVELEND!

Het KNRM artikel van deze Langszij is een schot in de roos. Bedankt voor de vitamine C tip. Het zal nooit meer ontbreken in onze boordapotheek. Door de verhandeling over Histamine vielen er bij een aantal kwartjes op z'n plaats. Allereerst hadden wij de fout gemaakt met een lege maag de zee op te gaan. Een lage bloedsuikerspiegel leidt tot histamineproductie. Ten tweede waren we nog onvoldoende uitgerust en

na zo'n korte nacht en een sprintje naar het havenkantoor gaat je adrenaline op de loop. Ook dit laat de histaminespiegel stijgen.

We hebben de rest van de zomervakantie veel op zee gezeten, maar zijn gelukkig niet meer zeeziek geweest. In ieder geval dit keer een maaltijd waar een mens blij van wordt. Misschien niet geschikt als ontbijt, maar boordevol vitamines en lekker verwarmend. Kortom; waar een mens blij van wordt.

Geroosterde uien met aardappel en chorizo (4 pers)



- 1 kg vastkokende of 2 zakken voorgekookte aardappelen
- 4 rode uien in parten,
- 4 el olijfolie,
- 1 chorizoworst, zonder vel en in plakjes gesneden
- 3 el gehakte salie,
- 1 el balsamicoazijn,
- 1 tl grove mosterd,
- 2 zakjes veldsla/ rucola

Verwarm de oven voor op 200 C . Boen de aardappels schoon, snijd ze in parten en schep ze om met de ui parten, 2 el olie, zout en versgemalen peper. Leg ze in een ovenschaal en rooster ze in de oven voor 15 min. Voeg vervolgens de chorizoworst en de salie toe. Schep alles om en rooster het geheel verder voor 15 min. of tot de aardappels gaar zijn.

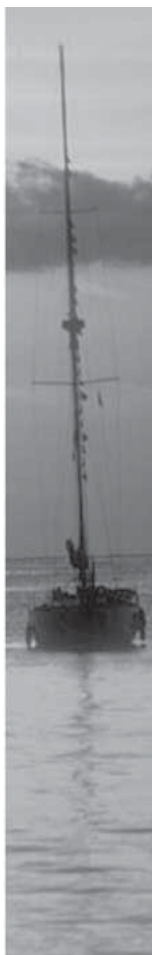
Klop van de rest van de olie, azijn en mosterd een dressing en breng op smaak met zout en peper. Schep de dressing door de veldsla / rucola en serveer samen met de aardappels.

Vorbereiden circa 10 min / oven circa 30 min.
Snel en smakelijk!

Nancy Verwoerd
Doemediema



Hokkepokkepl



Terwijl het Mexicaanse griepvirus om zich heen grijpt en (in de media) de nodige commotie veroorzaakt, werd ik zelf in de zomervakantie al geveld door een bacterie. Eentje die je systeem meteen lam legt, al geruime tijd op onze aardbol rondwaart en al vele slachtoffers heeft gemaakt. De wetenschappelijke naam van deze bacterie is de hokkepokkepleuriskokusvulgaris. In de volksmond beter bekend als sludge of gewoonweg; vervuilde diesel.

Een gewaarschuwd mens....

Nog in de vorige Langsij waarschuwde de KNRM - als ware zij de Ab Osterhaus van de watersport- om preventieve maatregelen te nemen tegen deze pandemie. Handen wassen helpt hier niet. Wel regelmatig je dieseltank schoonmaken. Het is niet verstandig een waarschuwing van de KNRM in de wind te slaan. En al helemaal niet als de problematiek nog eens wordt bevestigd door de bezoekers van ons onvolprezen BZc-forum. Ik nam me daarom voor om in de eerste week van de zomervakantie de tank aan de binnenzijde

eens flink te desinfecteren. Kocht in Stellendam nog een pompje dat daar uitermate geschikt voor leek. Nog even buitenom naar het IJsselmeer en dan kon ik in alle rust aan de slag. Maar zover kwam het niet. Twee mijl voor de kust van Zandvoort sloeg de gluiperd toe. Symptomen

De ziekteverschijnselen zijn eenvoudig te herkennen. Een motor die niet meer op toeren komt maar nog net niet uitvalt. De motor reageert niet of nauwelijks (of juist tegengesteld) op het bewegen van de gashandel. Valt de motor toch uit, dan wil die daarna best nog starten, maar toeren maken, ho maar! Door het onregelmatige draaien kan de motor heftig gaan trillen en nu en dan een "klap" maken. In het motorruim is ook een duidelijk symptoom te vinden. Het pompje op de motor om de dieselleiding te ontlichten, is hoogstwaarschijnlijk vacuüm getrokken. Je kunt pompen wat je wilt, maar je voelt geen weerstand en aanzuigen doet 'ie niet.

Eerste hulp...

De EHBO - en de workshop dieseltechniek- schrijft voor dat je het brandstoffilter en het brandstofvoorfilter vervangt. Die moet je ook altijd in reserve aan boord hebben.

1. Draai de noodkraan van de brandstof dicht.
2. Plaats eerst een plastic zak om het brandstofvoorfilter en draai de bout los die bovenop het filterhuis zit. Vang de diesel op in de plastic zak. Het filterhuis komt in drie stukken los. De kop, de bodem en het verwisselbaar filter. Vervang het filter en monteer het filterhuis weer door de bout door de drie elementen te steken en aan te draaien.
3. Plaats nu een plastic zak over het brandstoffilter. Draai het filter los en vang de diesel op in de plastic zak. Bevochtig de rubber pakking van het nieuwe filter met een beetje dieselolie. Draai het nieuwe filter met de hand aan tot dit tegen het contactvlak zit. Draai het filter hierna nog een halve slag aan.
4. Open de noodkraan en ontluicht de brandstofleiding. Start de motor en controleer op lekkage.

In mijn geval bleken de filters nog schoon. Er zat ook geen water of vuil in het bodemreservoir van het voorfilter. Na het vervangen van de filters werkte de ontluichtingspomp weer. Het vacuüm was verdwenen. Echter, bij het starten van de motor was het probleem niet verholpen en na enkele seconden trok de ontluichtingspomp weer vacuüm. Een duidelijk teken dat de verstopping niet in de filters zat, maar in de brandstofleiding tussen tank en voorfilter.

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

euriskokkusvulgaris!

Naar de polikliniek

In de haven van IJmuiden de monteur erbij gehaald. Die vond al snel de verstopping in het smalste deel van de brandstofleiding; de brandstofnoodkraan. Daar pulkte hij een wit vel uit. Eenmaal uitgerold was het circa 5 centimeter in doorsnee. Opgerold had het iets weg van een blanke mossel. Bij het ontlichten van de dieselleiding ontstond direct weer een verstopping dus werd de dieseltank onderworpen aan een inkijkoperatie. Op de bodem zagen we nog een aantal van dit soort vellen. Gevolg... een opname in het "ziekenhuis" voor een tanktransplantatie.

Microbiologisch onderzoek

Onderweg naar IJmuiden hadden we nog een zeehond en twee bruinvissen gezien. Wat we niet wisten, is dat we op dat moment ook al "marine-life" aan boord hadden. De witte vellen bleken bacteriologische slakken, levende organismen die zich ontwikkelen in het water in de dieseltank. Ze kleven aan de tankbodem waar condens- of lekwater zich ophoopt. Bij schommelen komen ze los en worden dan meegezogen in de dieselleiding waar ze voor verstopping zorgen. Naast de "witte vellen" is er ook een slijmerige soort en zijn er kleinere zurige versies die de dieselleidingen aantasten waardoor rubber schilfers loskomen die op hun beurt voor verstopping zorgen. Er zijn bacteriën die voor corrosie kunnen zorgen in de motor en er is zelfs een variant die zich door de stalen wand van een tank kan vreten. In schone diesel ontwikkelen zich geen slakken ook al ontstaat er door condensatie een laagje water. Je moet dus eerst ergens vervuilde diesel tanken om bacteriegroei te krijgen. Aan de andere kant, als je vervuilde diesel hebt getankt, maar je dieseltank is water-vrij, dan heb je nog geen probleem want de bacteriën kunnen niet groeien. Gesteld wordt dat de bacteriën meer resistent worden en dat het probleem toeneemt nu aan de diesel minder zwavel mag worden toegevoegd. In de beroepsvaart, maar ook in de luchtvaart, is vervuilde brandstof een serieus probleem waartegen vele maatregelen moeten worden genomen.

Voorkomen is beter dan genezen

De waarschuwing van de KNRM is niet uit de lucht gegrepen. Vervuilde diesel komt vaak voor. Niemand zit te wachten op motorproblemen of reparatiekosten. Neem daarom voorzorgsmaatregelen.

Let op waar je diesel tankt. Leveranciers met een hoge omloopsnelheid genieten de voorkeur. De hoogste omloopsnelheid wordt gehaald bij brandstofpompen langs

de (snel)weg. Steeds meer schippers vullen daar hun jerrycan.

Maak je tank regelmatig schoon. De dieseltank in de Bavaria's hebben meestal geen mangat. Op de tank zit echter een brandstofvoeler. Als je die verwijderd heb je een gat van 10 centimeter doorsnee. Dat gat zit boven het diepste punt van de tank waar het water en andere troep zich ophoopt. Als je een buisje tot op de bodem brengt en daar een pompje aan monteert, kun je de troep er eenvoudig uitpompen. Moet je wel op tijd doen!

Hou de tank zo vol mogelijk. Hoe voller de tank des te minder condensvorming. Bovendien is de beweging van de diesel bij golven dan minder waardoor het vuil op de bodem blijft. In ons geval was het windstil, maar stond er nog een stevige deining. De tank was halfvol dus ruimte genoeg om te klotsen.

Monteer een magneetfilter. Volvo adviseert een magneetfilter te monteren op de brandstofleiding. In dit filter zitten twee sterke magneten die alle bacteriën doden. Het mooie van dit filter is dat het geen onderdelen die je regelmatig moet vervangen. Kosten circa 150 euro. Welbestede bij de volgende onderhoudsbeurt.

Gebruik een toevoeging. Er zijn middelen in de handel die je kunt toevoegen aan de diesel. Er zijn verschillende soorten. De ene toevoeging doodt de bacteriën. De andere doodt de bacteriën en breekt ze ook af en er zijn ook middelen die niet allen de bacterie bestrijden maar ook de diesel dunner maken waardoor ze beter door de filters vloeit. Op internet is een Engelse test te vinden uit de Practical Boat Owner van april 2007. Als best getest komen daar uit de bus:

- Grotamar 71. Doodt en breekt af binnen 3 uur en verbetert de filtereigenschappen;
- Marine 16. Doodt en breekt af binnen 3 uur en verbetert de filtereigenschappen;
- Kathon FP15. Doodt en breekt af binnen 3 dagen tot onder de meetbare waarden. Staat in de schappen bij de Volvo dealers.

Bijsluiter

Het uitvallen van de motor op cruciale momenten kan leiden tot verhoogde bloeddruk en hartkloppingen. Houdt je pinpas niet bij het magneetfilter, want je hebt hem nog nodig om de monteur te betalen. De dieselbacterie is sexueel niet overdraagbaar, maar er zijn gevallen bekend waarbij voor de daad plotseling hoofdpijn optrad. De dieseltoevoegingen zijn veilig in combinatie met alcoholconsumptie door de bemanning.

Jan Janse
Doemediema



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 FC Lelystad

Flevo Marina Trade Center • info@bavariabrokerage.nl

1 uniek schip in 2 dagen

Eigenlijk is er maar één nadeel aan een Bavaria... er zijn er zo veel! Er zijn echter evenzoveel manieren om je te onderscheiden en je boot een persoonlijk tintje te geven. De één investeert in een felgekleurde spinaker, de ander in sjeke kuipkussens, weer een ander belegt zijn dek van voor naar achter met teak. Een minstens zo effectieve manier om je te onderscheiden van de talloze witte zeiljachten is om te kiezen voor een andere rompkleur. In eerste instantie denk je dan aan het spuiten van een laklaag, maar er is nu ook een andere manier om je romp een kleurtje te geven.

Technische ontwikkelingen en nieuwe materialen maken dat een scheepsromp tegenwoordig ook kan worden gekleurd door hem te beplakken met een speciale krimpfolie. Voordelen van de folie zijn dat ze je schip beschermt tegen kleine beschadigingen en tegen invloeden van zout- en zoetwater. Grootste voordeel is dat de folie snel en makkelijk verwerkbaar is en daardoor concurrerend met spuitwerk. De folies zijn voorzien van een extra UV-bescherm laag waardoor de kleur lange tijd behouden wordt. De plaktechniek wordt al langer toegepast in de auto- en vliegtuigindustrie en is beproefd. Folies worden daarom geleverd met een garantie tot 7 jaren.

Een goede voorbereiding voor het beplakken van de scheepsromp is belangrijk voor het beste resultaat. De scheepsromp zal grondig gereinigd moeten worden zodat kalkaanslag en oude waslagen verwijderd zijn. Alleen dan wil het materiaal goed hechten. Zou een volgende eigenaar bezwaar hebben tegen de kleur of de persoonlijke

kenmerken, dan zijn folie en eventuele rijmresten verwijderbaar.

Toepassingen

Met deze techniek kan de hele romp in een uniekleur gebracht worden. Alle kleuren van de regenboog zijn mogelijk. Nog meer onderscheid ontstaat door kleurverloop, logo's of zelfs foto's aan te brengen. Door de relatief eenvoudige verwerking is kan een "rompmetamorfose" in 2 dagen worden volbracht en ook op locatie worden uitgevoerd. Een andere toepassing van de folie is om oude, vervaagde, striping weer op te krikken. De striping van een zeiljacht is vaak aangebracht door de scheepswerf en zit verwerkt in

de gellcoat. Deze standaard striping is onderhevig aan slijtage door blootstelling aan zonlicht en verliest, ondanks het poetsen, na enkele jaren die mooie diepe kleur. De folie wordt eenvoudig aangebracht over de bestaande striping en brengt glans en uitstraling weer terug.

De deelnemers aan het Pinksterweekeinde hebben al een mooi voorbeeld van deze techniek gezien. Het startschip werd verzorgd door YAHTCOLORS uit Almere en was voorzien van deze folie.

Meer informatie?
 Kijk dan op www.yachtcolors.nl





Vaak gehoord, ook dit jaar weer: "Zie je die boot? Die kunnen we hebben! Geen wonder als je zo zeilt!" En op die andere boot: "Nee, wij hoeven niet zo hard, da's maar overdreven allemaal. 't Is vakantie hoor!"

Hoeft u niet zo snel? Licht het aan uw schip en kunt u niet zo snel? Of wilt u juist nog veel sneller? Deze keer een paar tips voor 'gratis' snelheid...

Het onderwaterschip

Schip op de bok? Dit is de kans! Misschien wel het meest vervelende karwei van de hele winter, maar oh, wat maakt een beetje aandacht veel

uit! Dus, schuren maar... Als u het echt goed wilt doen eerst alle oude anti-fouling eraf, dan plamuren en glad schuren met korrel 400, de primer indien nodig herstellen en de nieuwe anti-fouling met lakrollertjes aanbrengen (deze vergaan wel zeer snel, maar geven verreweg het gladste resultaat). De wedstrijdzeilers onder u zullen tussen de lagen met korrel 600 of fijner willen schuren, hierdoor voorkomt u een sinaasappel effect. (Ik weet 't, dit is een vreselijk werkje, waar ik als bemanning ook weer ieder jaar voor gestrikt word!)

Vergeet niet de kiel en het roer extra aandacht te geven, met name de achterzijde. Door een vloeiende lijn wordt de uitstroom van het water langs de profielen sterk bevorderd, en voorkomt u onnodige wervelingen.

De tuigage

Nu komen we weer in mijn vakgebied. Basisregel voor een snel zeilend schip is dat de krachten, door de wind gegenereerd, met zo min mogelijk verlies worden omgezet in snelheid. Vijand nummer 1 hierbij is rek. Nu rekken bijna alle materialen, RVS en aluminium niet

uitgezonderd. De truc is dus om de gevolgen van die rek zoveel mogelijk in te perken. Dit kan op diverse manieren:

- Spanning op de verstaging: zorg dat de mast behalve op de juiste trim, ook op de juiste spanning staat. Vuistregel is dat verstaging tot ongeveer 15% van de breeksterkte gespannen moet worden. Hiervoor zijn meetinstrumenten in de handel, ik heb hier echter geen goede ervaringen mee. Beter is de zogenaamde "2-meter methode", waarbij de rek van de verstaging over een afstand van 2 meter wordt gemeten om zodoende de spanning op het stag te meten. (Deze methode staat beschreven in het Seldén boekje "Hints and advice"). Deze methode klinkt vrij ingewikkeld, maar is in de praktijk met enige oefening zeer goed zelf uit te voeren.
- Materiaal van het touwwerk: hoogwaardige materialen als Dyneema hebben een zeer geringe rek, waardoor zo min mogelijk energie verloren gaat. Niet alleen voor vallen is dit interessant, ook bakstagen, genua- en

....eigenlijk wil iedereen hard varen!

Maritin Watersport

**Mobiele jachtservice
Watersportartikelen**

www.maritin.nl info@maritin.nl

013-5720410 / 06-27584423

**Voor alles
wat uw
boot wenst**



spinnakerschoten worden veel effectiever. Bijkomend voordeel is dat door de hoge breeksterkte de lijnen (plaatselijk) dunner uitgevoerd kunnen worden, dit levert weer een gewichtsbesparing op.

Na het inperken van de gevolgen van de rek, is het tijd om naar de trim te kijken: staat de mast wel recht? Meet dat nou niet met een (rekkende) val, zoals goedbedoeld wordt geadviseerd. Ook een rekvrije val rekt voor hij op werkspanning staat! De beste methode is om de topwanten, terwijl de mast ligt, naast elkaar langs de mast naar beneden te trekken. Als de tuiger zijn werk goed gedaan heeft, zijn deze op de millimeter nauwkeurig even lang.

Nadat de mast staat kunnen dus eenvoudig de spanners aan beide zijden gelijk worden ingedraaid. (Gebruik een schuifmaat en wees écht exact!) Hierna kunt u door via de zeilgroef langs het profiel omhoog te kijken de mast 'in kolom' zetten, door de onderwanten en eventueel de tussenwanten af te stellen.

Voor de duidelijkheid: eerst de mast recht zetten, dan op spanning brengen!

De pre-bend (voorbuiging) van de mast wordt altijd bepaald door de voorlijkroning van het grootzeil. Vuistregel hierbij: hoe groter de pre-bend, hoe vlakker het grootzeil.

Véél pre-bend kan een paardenmiddel zijn om een uitgezeild grootzeil nog enigszins in vorm te krijgen. Pre-bend wordt gecreëerd met de onderwanten, achterstag, babystag en, in geval van een mast met naar achteren gerichte zalingen, voornamelijk met de topwanten. Ervaren wedstrijdzeilers passen de pre-bend aan op de wind- en watercondities, voor toerzeilers voldoet een gemiddelde.

De zeilen

Kevlar? Carbon? Ja, leuk als je op hoog niveau wedstrijden zeilt, anders is dit weggegooid geld. Een veel interessantere keuze is die tussen Dacron of polyester (of Pentex) laminaat zeilen.

In hoofdlijnen kan gezegd worden: laminaat zeilen zijn vormvaster, lichter en gaan iets minder lang mee dan Dacron zeilen. Dus de keuze is tussen een stukje snelheid en hoogte (minder rek = vlakkere zeilen = meer hoogte) of een iets duurzamer zeil.

In het eerste jaar zal een Dacron zeil zich nog redelijk kunnen meten met een laminaat zeil, dit komt door de finish tussen de garens die geleidelijk wegslijt. Na een seizoen wordt die finish minder hard en gaat het Dacron zeil meer rekken. Een laminaat zeil blijft in principe gedurende de gehele levensduur redelijk vormvast, het zal echter op den duur gaan delamineren.

Is het budget beperkt, kies dan voor laminaat voorzeilen en een Dacron grootzeil. Door de vele trimmogelijkheden is de vervorming in een grootzeil beter op te

vangen dan in de genua's. Ook is het gewicht van de genua, vooral in licht weer, meer van belang dan bij het grootzeil.

De praktijk

Maar zit nou alles in de materialen? Nee, natuurlijk niet! Een goede zeiler kan alle boten aan de praat krijgen. Wat hiervoor van het grootste belang is, is basiskennis over zeiltrim. Hierover zijn tientallen boeken te krijgen, mijn advies is: lezen en proberen! North Sails heeft hele duidelijke boeken over zeiltrim (www.northsails.com), Seldén een duidelijk boek over masttrim (ik heb ze liggen) en zo zijn er nog vele andere boeken en artikelen geschreven.

Het is zeer belangrijk om de tuigage als één geheel te zien. Iedere verandering in trim van de genua beïnvloed het grootzeil.

Een voorbeeld: als de schootwagen van de genua naar achteren verplaatst wordt, wordt de twist in dit zeil groter. Het grootzeil zal nu ook verder open getwist moeten worden, dit kan door de overloop omhoog te trekken en de grootschoot iets te vieren. Probeer altijd de twist in beide zeilen gelijk te houden, 1+1 is in dit geval méér dan 2!

Nog een voorbeeld: trek het achterstag aan en bereedeneer maar wat er gebeurt:

- de voorstag wordt strakker getrokken
- hierdoor wordt ook de genuaaval strakker getrokken
- de mast wordt achterover getrokken
- de pre-bend in de mast wordt groter

Dit heeft het volgende effect:

- de bolling van de genua wordt minder door het

**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

Wanneer de grote logistieke dienstverleners u te weinig flexibiliteit en service bieden en de kleine specialistische dienstverleners u niet volledig kunnen helpen dan biedt Mov'on Logistics dé uitkomst!

Flexibele logistieke dienstverlening...

Mov'on Logistics beschikt over wereldwijd netwerk en eigen kantoren in Polen en Rusland. Door de juiste contacten bieden wij u de juiste prijs-kwaliteit- verhouding op het gebied van transport, vervoer en logistiek.

Kernactiviteiten:

- totale logistieke dienstverlening o.a.:
- douanedocumentatie;
- in-, op-, uit- en overslag van goederen;
- kennis en ervaring van de ontwikkelingen en mogelijkheden in onder meer Centraal en Oost-Europa;
- chemie (vervoer van gevaarlijke stoffen, vloeibaar en gas);
- ertsen en mineralen
- textiel en elektronica.

**Mov'on**
L O G I S T I C S

Mov'on Logistics BV - Postbus 171 - 3220 AD Hellevoetsluis - The Netherlands - Tel.: +31 (0) 181 - 390 770 - Fax: +31 (0) 181 - 329 229 - info@movon.nl - www.movon.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 •

- strakkere voorstag
- de bolling in de genua verschuift naar voren door de strakkere genua-aval
- de twist in de genua wordt groter (de mast kantelt achterover)
- de bolling in het grootzeil wordt minder door de grotere prebend
- de twist in het grootzeil wordt groter (de mast kantelt achterover)
- het zeilpunt verschuift naar achteren, de boot wordt loefgieriger
- de voorspanning op de tuigage wordt groter, de boot reageert actiever

Blijf actief trimmen en sturen, maar heb geduld. U kunt met allerlei kleine trimbewegingen veel bereiken, maar elke trimbeweging heeft tijd nodig om effect te creëren.

Door actief te zeilen leert u uw schip beter kennen. Hierdoor vaart u niet alleen sneller, maar ook veiliger, zelfverzekerder en met meer plezier. U bent immers weer aan het sporten! Experimenteer met reven en zeilcombinaties, probeer de zeilen eerst eens vlak te trimmen en open te twisten voor u een rif legt. Vaak vaart het schip zo zelfs beter, anders is het een goede oefening in zwaarweer trim.

Ruime wind

Aan de wind, dat is overzichtelijk: grootzeil en genua, klaar. Maar nu ruime wind: wat een keuzes! Spinnakers, gennakers, halfwinders, bolle jannen enzovoorts. Wat moet je ermee en, belangrijker nog, hoe bedien je zoiets?

Een klein overzicht:

Spinnaker

Dit zeil is volledig symmetrisch en wordt met behulp van een spinnakerboom gevaren. De spinnaker is vooral geschikt op zeer ruime koersen, hoewel er, afhankelijk van vorm en scheepstype, ook behoorlijk hoog mee gevaren kan worden. Om te zeilen is dit zeil vrij bewerkelijk met een loefschoot, lijschoot, ophouder, neerhouder en een val. Voor de ervaren zeiler zal dit natuurlijk eerder een uitdaging dan een probleem zijn.

Gennaker

Een gennaker is een asymmetrisch gesneden spinnaker die vanaf de boeg of boegspriet gevaren wordt. Dit zeil is vanwege het ontbreken van de spinnakerboom veel eenvoudiger te bedienen en op halve en ruime windse koersen bijna net zo effectief. Alleen voor de wind valt de gennaker in de windschaduw van het grootzeil en wordt minder effectief. Afkruisen dus, iets dat vrij gemakkelijk kan omdat de gennaker net als een genua gegijpt kan worden.

Halfwinder, bolle jan

Eigenlijk is de gennaker een doorontwikkelde halfwinder. Officieel is de halfwinder wat conservatiever gesneden, tegenwoordig wordt ook dit zeil meestal een gennaker genoemd. Een bolle jan is voorzien van een staaldraad in het voorlijk, dit zeil wordt als een genua met voorlijkspanning gevaren. Veel voordelen boven een gennaker of spinnaker heeft dit zeil niet, het wordt ook bijna niet meer gemaakt.

De truc met deze zeilen is om ze handelbaar te krijgen. Niemand heeft zin om voor een rak van 10 mijl een half uur op het voordek te worstelen. Het eenvoudigst in bediening is de gennaker, een kwestie van de halsstop vastzetten, hijsen en de schoot aantrekken.

Voor de spinnaker moet eerst de boom worden gezet, door het gewicht vaak een lastig karwei. (ooit aan carbon gedacht?) Daarna de loefschoot aantrekken tot de boom vrij komt van het voorstag en hijsen maar. Als laatste de lijschoot, en vergeet niet de neerhouder van de boom te fixeren.

Een handige oplossing voor het hijsen van de gennaker of spinnaker is de slurf ("stripper", "skin" of gewoon "condoom"). Het hele pakket wordt opgehesen en de schoten worden aangeslagen, en als laatste wordt de slurf omhoog getrokken.

Wedstrijdzeilers doen het anders: die laten hun genua staan. Niet alleen vanwege de snelheid (wel héél belangrijk natuurlijk...) maar ook omdat ze de spinnaker zo in de luwte van de genua kunnen hijsen. Ook kan de spinnaker niet om het voorstag heen slaan, eigenlijk een hele makkelijke methode dus! Zeker met een rolgenua is het heel makkelijk om na het hijsen (en vóór het strijken) de genua in- of uit te rollen.

Een hoop gedoe voor een beetje snelheid? Jazeker. Maar zeilen is toch een sport?

Vester Knibbe
TUNED Rigs & Ropes





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!

Ook deze Langszij weer twee leden met wie we nader kennis maken. De ene woont op een eiland, de ander heeft de wereld als woonplaats. We stelden ze dezelfde vragen. Zoek de verschillen..!

Naam: Klaas Tjepkema . Leeftijd: 56. Lid van de BZc sinds 2007.

Vaart met een Bavaria 37-3 CR uit 2007.

Scheepsnaam: PIEN. Pien is de naam van onze eerstgeborene kleindochter. Die geboorte en de aanschaf van een nieuw schip waren beide bijzondere gebeurtenissen die we hebben laten samenkomen in de naam van ons schip.

Ik heb gekozen voor een Bavaria omdat ik onder de indruk was van de constructie, indeling en afwerking. De boot is onderhoudsvriendelijk en in vergelijking met een tweedehands boot gaf de prijs de doorslag. Hiervoor voer ik met een tweemast stalen zeilsloep genaamd Femke.

Mijn thuishaven is: Texel Oudeschild. In die haven is onze vereniging ondergebracht en daar betaal ik circa € 365,- aan ligplaatsgeld per jaar. Het laatste dat ik aan de PIEN gerepareerd heb is de schuurlijst. Die heb ik in zijn geheel vervangen.

Mijn favoriete vaargebieden zijn het IJsselmeer en natuurlijk de Wadden. Wij varen inmiddels al weer 19 jaar. Ik wil ooit nog eens naar Denemarken en Engeland zeilen.

De bemanning van de PIEN wordt gevormd door mijn vrouw en kinderen.

Ik verlaat nooit de haven zonder een melding aan de havenmeester en zwemvesten. Ik raad iedere zeiler ook aan het boek redders van de KNRM te lezen. Als er een volgend schip komt is dat wat mij betreft weer een Bavaria.

Czech us out ...

dromen, wonen en varen op afstand

Naam: Frans & Danielle Horjus, beiden 42 jaar, en hebben twee dochters van 13 en 16 jaar oud. Beiden vinden het nog steeds leuk om met ons mee te gaan.

Ik heb gekozen voor een Bavaria omdat... We zijn fervent Bavaria zeilers sinds 2006. In dit jaar konden wij voor het eerst met onze nieuwe Bavaria 39 Cruiser zeilen, en werden wij lid van de Bavaria Zeilclub. Voordat we ons in het Bavaria avontuur stortten, hebben we diverse jaren met veel plezier door Nederland gezeild in een Victoire 822.

Ons schip heet de Aquadel. Een ietwat ongebruikelijke naam. Voordat we een eigen boot hadden, ontmoetten we mensen met een Winner 950 die Aquarel heette. We vonden dat een hele leuke naam. Wij hebben daar Aquadel van gemaakt. Aqua staat natuurlijk voor water en "del" verwijst naar mijn vrouw Danielle. Die kon als peuter haar eigen naam niet uitspreken en had het altijd over Delleke. Later is dat verbasterd naar Del, zoals ze door intimi nog steeds genoemd wordt.

Onze thuishaven is Lemmer, maar we wonen in Tjechie In 2002 besloten we om met ons gezin Nederland tijdelijk te verlaten om de carrière tijdelijk in het buitenland voort te zetten. Dat "tijdelijk" kan je inmiddels bijna vervangen door "permanent" omdat we dit nu al bijna 8 jaar volhouden. Na 4 jaar Londen, 2.5 jaar Oslo en 1.5 jaar Washington DC, zijn we afgelopen zomer met de familie neergestreken in de prachtige stad Praag.

Met name gedurende de Oslo periode hebben we af en toe wel eens gedacht "waar zijn we mee bezig?" Als wij in het weekend een stevige wandeling vanuit huis langs het prachtige Oslofjord (zeg Oeslofjoer) maakten, zagen we al die prachtige Bavaria's langszeilen en ankeren in idyllische baaitjes. Menigeen zal zich afvragen waarom we de boot niet naar Noorwegen gevaren hebben; de Noorse fjorden aan je voeten en je schip in Nederland houden laat nou niet echt zien dat je een fervent zeiler bent. De verklaring is simpel. Het regelmatig veranderen van land, een druk bestaan, een aanzienlijke afstand met Nederland en toch de behoefte om elk jaar 3 weken (met daarnaast nog wat losse periodes) te zeilen, heeft ons in 2006 doen besluiten om in een buy en charter systeem te stappen.

We hebben nu ons eigen schip waar, tijdens onze afwezigheid, ook nog op gepast wordt. Het buy en charter-systeem zorgt al 4 jaar voor gemak, plezier en zekerheid. Als er problemen zijn, worden ze door onze charteraar opgelost; geen zorgen over lekkages van boilerkoppelingen, stuurinstallaties en up-dates voort de kaartplotter. Het schip ligt vaarklaar op ons te wachten en de vakantie kan meteen beginnen.

Ons vaargebied blijft, mede door de beperkte tijd die we hebben, beperkt tot het IJsselmeer en de Wadden. Voor onze dochters is het een grote 'ontdek-je-vaderlandse-cultuur-tocht'. Hierbij komt dat de opa's en oma's langs de Nederlandse kust wonen, waardoor we ze varend kunnen bezoeken. Sinds een paar jaar hebben Danielle's ouders ook weer een boot (natuurlijk ook een Bavaria) en kunnen we samen opvaren. De drang om naar andere landen te zeilen bestaat voor ons niet echt. Op dit moment zijn we blij weer even voeten in eigen



water te kunnen steken.

Beiden hebben we de zee in voldoende mate gezien; ikzelf in het verleden als koopvaardijofficier en Danielle die gedurende haar jeugd vele zeilvakanties in Denemarken, Engeland en Frankrijk heeft doorgebracht.

Zou ik collega zeilers een boek moeten aanraden, dan is dat het boek "Endurance" waarin de tocht van Shackleton naar de zuidpool staat beschreven. Het geeft maar weer eens aan wat de gevolgen kunnen zijn

van water, wind en kou. Dat brengt alles weer eens in het juiste perspectief en is tevens een goed voorbeeld hoe een bemanning kan uitgroeien tot een uitgebalanceerd team met een duidelijke leider: de schipper.

Wat ons volgende schip wordt is nog een vraag. We zijn uitermate tevreden met onze Bavaria 39 Cruiser en hebben van onze aanschaf nog geen moment spijt gehad. Zeker met z'n vieren is het een heerlijk schip met voldoende ruimte. Het hebben van een koelkast, stroom, douche en warm water en het feit dat de kajuit niet omgebouwd hoeft te worden, blijft elke keer een ongekende luxe voor een gezin dat uit een Victoire 822 komt. Voorlopig blijft dit een heerlijk schip dat nog jaren meekan.

Opstappers Obzrbberz

Nieuwe leden sinds 18-01-2009 in volgorde van inschrijving
Bijgewerkt tot en met 11-10-2009

naam

Peter Karels
Bram & Christa Schot
Erik & Wilma van Rikxoort
Leendert & Sara van Bekkum
Martin & Hiske Kaaks
Frans & Anneke Zwart
Harry & Irene Abbing
Ludo & Lizi Engelen
Vincent van Splunder & Angelique van Zon
Leon & Dorine Hendriks
Gert & Anneke Staal
Michiel & Helma van der Kwast
Rick & Roos van Zanten
Marcel Bal & Iefke Kiela
Eric Cox
Annelies Kerckhoffs & Roel
Richard van Rooij & Fiona Navest
Bruno & Hanneke van der Heide
Geert & Leny Versteeg
Ruud & Anita Pullen
Henri Arnold
Teun & Hennie Verbeek
Luit & Mildred Rienks
Aloys & Marije Kregting
Henk & Hella Bezemer
Dirk Jan & Nicolette Bontes
Rolf & Trea Bosscher
Eric & Karin van Leeuwen
Hans Mooren
Joris van Splunter
Rudi & Marleen Cornelissen
Hans & Flore van Vlaanderen
Marinus & Ria Holkema
Maarten & Christine Waardenburg
Marcel & Bianca Franckena & Bianca
Harry-Jan & Danielle Raad
Sjaak van Veen
Frans & Yvonne Hartensveld
Jos van Winkelen
Henk van der Brugge & Marja Boulogne
Anno & Gerda Klunder
Henk Oosterhof
Walter van Giesen & Agaath Schouten
Jaap Kamps & Anne-Rose Brinkhuis
Alexander & Regina Hoogers
Willem Hummel
Michèle & Michel Nilles
Hans & Heleen van Boven
Johan Jumelot
Jaco en Ina Schoenmaker
F.J. Dieleman
Oscar & Yet Bourier
Jeroen van Delft & Danielle Tiberius
Albertus de Jong & Ruth Ytsma
Wout & Felicity Beekhuizen
A. van der Poel
Rob & Guda de Nijs
Jan & Margje Brugge
Ton & Tinie Meijerink
Bert Baeyens
Roland & Tea Wester
Tom Spierings & Wilma Tempelaars
Mike & Eef van Vliet
Rob & Karen Ponne
Rene & Paula Spee
Izaak Verkeste & Lilliane Demaeseleer
Jaap & Nelleke Klein
Hans Jooren
Gerard & Betty van Bommel
Pol & Frieda van Geenhuizen
Wim & Ali Veldjesgraaf
Pieter & Marijke Honing
Martin & Jeannette Mariens

scheepsnaam

Poletrix
Twister
Rafiki
Sonho meu
Allegra
Valentijn
Boreas
clearlake
Tensleep
Ravelijn
Albatros
Hakuna Matata
Cirkeline
Lady Celine
Guananamera
Nautilus
Cheers
Stella Maris
Athena
Adura
angeldust
Challenger
ISIS
Upplevelse
Silence
Victory
Bribon
Marelief
Antares
Spaik
Sailaholic
Limon y Menta
Pearl
Christine
Elysium
Lady Celine
Le Rouge
Harten 4
Wega
Heartbeat
de natle Paasberg
Anne Wolter
Twirre
Gruffalo
Jottem
Mare Dal Vento
Andromeda
Antares
Saranora
Lechaïem
Big Fish
De Rode Draak
Vroegte Wint
Windbreker
Aguaplano
Woelwater
Amarone
Aphrodite
Pieterlje
Evarne
Miracle
4 Motion
Vire
Magic
SPACE
Liliane
Kala Nag
Sérénité
Alfa Dim
Eclips
Mar Y Viento
aspirant
Deidream

thuishaven

Middelharnis
Koudum
Medemblik Regatta Center
Naarden
Lemmer
Monnickendam - Hemmeland
Lelystad Flevo Marina
Dinteloord
Monickendam Marina
Muidersand
Makkum
Enkhuizen Buyshaven
dinteloord
Herkingen
Maastricht
Numansdorp Marina
Koudum Kruijlar
Leeuwarden
Lemmer De Brekken
Den Osse
Zeebrugge
Aalsmeer
St Raphael
Port Zelande
Port Zelande, Ouddorp
Herkingen (ovb)
Lelystad haven
Schokkerhaven
Stavoren
Port Zelande
Antwerpen
Marina Volendam
Lauwersoog.

Sneek
Herkingen
Enkhuizen, Compagnieshaven
Hellevoetsluis
Makkum
Dordrecht
Leeuwarden
Koudum
Hindeloopen
Iburg
Woudsend
Meppel - Makkum
Playa Blanca, Marina Rubicon
Wemeldinge
Monnickendam
Langweer, Noel watersport
Muidersand
Den Oever
Spaarndam
Makkum
Pine Harbour, Beachlands
Muidersand
Heeg
Lemmer
Bruinisse
Antwerpen
Workum
Muidersand
Volendam
Muiden
Muidersand, marina
Blankenberge
Medemblik
Lelystad, Flevo Marina
Lemmer
Lelystad
Makkum

Kaagdorp

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



LEF



In de zomer van 1598 vertrok de Rotterdamse kastelijn (!?) Olivier van Noort met 4 schepen en 248 bemanningsleden voor een tocht om de West naar de Oost. Hij werd daarmee de eerste Nederlander die rond de wereld zeilde.

Om deze reis te beginnen moet Van Noort¹ over een forse dosis lef beschikken. De route was grotendeels onbekend en matig in kaart gebracht. Regelmatig zou er gevochten moeten worden. Met de 'wilden' op de onbekende kusten. Met Portugese, Spaanse en Engelse kaperschepen en niet in de laatste plaats met de goud- en specerijsschepen die van Noort zelf van plan was om te kapen. Onderweg regelmatig verdwalen was in die tijd een zekerheid. Men kon immers wel vrij nauwkeurig de breedte vaststellen, maar naar de lengte was het gissen. Een andere zekerheid was scheurbuik. En hoe navigeer je met een (ongemotoriseerd) dwarsgetuigd schip, dat alleen voor- en aandewindse koersen kan varen en bovendien sterk verlijert, weg van ondiepten en rotskusten? Met zulke gevaren op de loer zou je haast vergeten bang te zijn voor stormen en orkanen.

Ik moest laatst nog aan Van Noort denken. Niet vanwege onze gezamenlijke verbondenheid met Rotter-

dam of gedeelde interesse voor alcoholische versnaperingen. Wel vanwege ons beider voornemen een wereldreis te maken. Alhoewel... de mijne beperkte zich van Stellendam naar IJmuiden. "Buitenom" weliswaar en misschien, héél misschien, zouden we via het IJsselmeer doorvaren naar de Wadden. Voor vertrek vochten voorpret en spanning om overwicht in mijn gemoed. Niet omdat ik vreesde voor scheurbuik of wilden (alhoewel bij Hoek van Holland recent wel enkele exemplaren zijn gesignaleerd). Niet omdat ons schip er niet voor was uitgerust, maar simpelweg omdat het voor bemanning en schipper "de eerste keer" was. En wat je ook voor het eerst doet; er is altijd een beetje lef voor nodig. Je treedt tenslotte het onbekende tegemoet. De enige remedie is dan ook om de onbekendheid te verminderen. Je bestudeert de route, vraagt de havenmeester naar het tij. Kijkt ieder uur op de buienradar. Zoekt op het onvolprezen BZc forum naar raad. Of nog heilzamer; je vaart samen op met een meer ervaren clublid (Fermate bedankt!).

Deze zomervakantie hebben we voor het eerst 's nachts gevaren, op zee gevaren, zeeziekte meegemaakt, de Maasmond gepasseerd, motorpech overwonnen, de Boontjes gepasseerd op eigen tijberekening, de Vlietstroom bevaren met windkracht 5, ongereefd gezeild bij 20 knopen (aan de) wind, 75 mijl gevaren in 13 uur, op zee gevaren tot 24 knopen wind met golven van 2 meter. Hierin zit wat mij aantrekt in zeilen. Je moet een beetje lef opbrengen en de angst voor het onbekende overwinnen, maar daar krijg je veel voor terug. Je ziet jezelf en je bemanning groeien in kennis en ervaring. Heel veel onbekenden zijn in één vakantie meer vertrouwd geworden. Daarbovenop ontmoet je prachtige mensen en is er geen betere manier om van de Nederlandse natuur en cultuur te genieten dan vanaf het water.

Nog trots vanwege persoonlijke overwinningen op het onbekende, las ik van de 13-jarige Laura die solo rond de wereld wilde zeilen. "De langste etappe is slechts 3 weken", sprak zij vol overtuiging. Mijn lef verzinkt daarbij in het niet. Laura moet haast wel afstammen van Olivier van Noort, die overigens met slechts één van zijn vier schepen en 37 van 248 bemanningsleden terugkwam. Waar was Jeugdzorg in 1598?

¹ Zie: *De route om de West*, drs Dirk. J. Van Barneveld

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

Met dank aan de adverteerders: Kuiper yacht verzekeringen, De Vries zeilmakers, Shipshape, L.J. vd Velde Watersport bv, Volvo Penta, V&S Zeilmakers, Mov'on Logistics bv, Expertiseburo R.C. Schuijt, Neptune nautisch slaapcomfort, JFB bv, Nautica Insurance & Finance, Mariti Watersport, SailSelect, Bosman Nautic Services, de Koning Boegschroeven, Le Belle Charters, Dekker Watersport.