

# Van de kaartentafel

Beste Bavaria-vrienden.

Om te beginnen wil het bestuur u allen prettige Kerstdagen en een gelukkig Nieuwjaar wensen, want deze Langszij valt vlak vóór de Kerstdagen bij u in de bus. Zo heeft deze periode ook altijd iets van bezinning, we kijken terug, wat heeft het bijna voorbijge jaar gebracht. Maar we kijken ook vooruit, wat zal 2003 voor ons in petto hebben!

Zo kun je ook deze aflevering van Langszij zien. Verhalen over onze geslaagde bijeenkomsten in het voorjaar en nazomer en verhalen over onze vakantiebelevissen. Maar ook de aankondiging van de winterbijeenkomst en het Bavaria Hemelvaartweekend 2003 voor zuid-west Nederland.

Naast ons eigen clubblad verschijnen van de Bavaria-dealers ook

magazines die alleszins het lezen waard zijn, onder de titels "Waypoint" (Van den Bosch Yachting) en "Blister" (Holland Sailing).

Wij willen u als leden tijdig en volledig informeren over de mogelijkheden om deel te nemen aan één of meer evenementen. We merken nog al eens dat er enige schroom bestaat om je ergens voor aan te melden. Nou, gewoon doen! De sfeer is gezellig, je komt in contact met andere Bavaria-zeilers en alles wordt georganiseerd, dus daar heb je geen omkijken naar. We rekenen op uw deelname en hopen u alvast te treffen op de winterbijeenkomst op 1 februari a.s.

Nogmaals, goede feestdagen, veel leesplezier en mooie plannen voor het komende seizoen.



## Programma Bavaria Club 2003

1 februari	Winterbijeenkomst
april	Voorjaars Langszij
29 t/m 31 mei	Hemelvaartweekend Zeeland
7 t/m 9 juni	Pinksterweekend IJsselmeer
23 en 24 augustus	Nazomerweekend IJsselmeer
november	Najaars Langszij

Nader in te vullen zijn zgn. thema-avonden.

## Inhoudsopgave Langszij

Van de kaartentafel	1
Programma 2003	1
Winterbijeenkomst!	2
Hemelvaartweekend	2
Voorval	2
Verlag Pinksterweekend	3
Verrassende overwinning	5
Verlag Hemelvaartweekend	5
Uitwisseling gebruikerservaringen + reactie bestuur	6
Verlag Nazomerweekend	7
Turkije	9
Windsnelheden (Bert Piels)	10
Nieuwe elektronica aan boord	10
Tocht naar Deauville	12
Zeilen aan de Cote d'azur	13
Verlag Zeemeeuw	20

## Colofon

### Redactie:

Bestuur Bavaria Club  
P/a: Wilhelminalaan 59a ,  
7433 CE Schalkhaar

### Samenstelling:

Bert Piels

### Lay out en omslag:

Drukkerij Hakker van Rooijen

### Bestuur Bavaria Club:

#### Voorzitters:

Anneke en Feye Sijbrandij  
(06 51 172 844)

#### Secretarissen:

Ria en Jan van Veen  
(023-5641355 / 06-51224875)

#### Penningmeesters:

Mireille en Willem Boswinkel  
(06 53 989 741)

#### Secretariaat:

Bavaria Club  
D. Egginkstraat 4,  
2131 BK Hoofddorp

#### Divisie Zuid:

G.B.G. van Bers  
Zwanenkamp 10, 3607 RA Maarsse  
(0346-553444)



## Kort verslag van het Hemelvaartsweekend 2002

Allereerst willen wij de deelnemers bedanken voor het laten slagen van het eerste Bavaria weekend in het zuid-westen van het land. We hebben wat hobbels in een korte tijd moeten nemen om het te organiseren, maar ondanks de complimenten die we van jullie kregen, zijn er toch een tweetal factoren die met de beste wil van de wereld niet te organiseren zijn, het weer en de sfeer.

Het weer heb je helemaal niet in de hand en dat heeft gelukkig meegezet. Voor de sfeer kun je hooguit proberen de omstandigheden te scheppen om deze te krijgen. Maar de mensen die deelgenomen hebben aan het weekend hebben de goede sfeer bepaald. En wij vonden het geslaagd! Bedankt hiervoor.

Feye Sijbrandij

De koperen toeter, een pracht trofee, heeft reeds een ereplaats in de navigatiehoek gekregen naast het bootmansfluitje. Wij hadden geen toeter meer en wij hadden er niet aan gedacht er één te organiseren.

Overigens is hier nog de officiële uitslag van de wedstrijd:

1. Zeemeeuw	42 ocean
2. Vabien	42 ocean
3. Amplitude	40
4. Rhea	38 Holiday
5. Ruimschoots	37
6. Aegir	37
7. Sogno	37 N
8. Voilier	34
9. Wavelength	41

## Winterbijeenkomst 1 februari 2003

Op zaterdag, 1 februari a.s., zal de jaarlijkse winterbijeenkomst gehouden worden in Haarzuilens bij Utrecht. De locatie zal het restaurant "De vier balken" zijn, waar onze club tot voor enkele jaren ook in de winter bijeenkwam.

Het programma ziet er als volgt uit:

### ± 15.00 uur

Ontvangst met koffie of thee.

### 15.30 uur

De firma Pro Rainer zal informatie geven over zeilkleding, waar moet je op letten en welke veranderingen zijn aan de orde.

### 16.30 uur

Film over het zeilgebied Cote d'Azur.

Annelies en Bas van den Akker, bekende oud bestuursleden van de club en ook in deze Langs zij met een bijdrage, zullen hun ervaringen in woord en beeld onder onze aandacht brengen!

### 17.30 uur

Na een korte pauze volgt de jaarvergadering, waarin, zoals gebruikelijk, de financiën en de plannen

van het bestuur worden toegelicht.

Wilt u onderwerpen aan de orde stellen, dan kan dat bij de rondvraag, maar u mag vanzelfsprekend ook het bestuur vooraf laten weten wat u behandeld wilt zien.

### 18.00 uur

Borreltijd.

Genoeg gepraat, nu staat het onderling contact voorop. Je leert nieuwe leden kennen en je haalt herinneringen op met bekenden. We hebben geen haast en het is vooral gezellig.

### ± 19.00 uur

We gaan aan tafel voor een gezamenlijke maaltijd in buffetvorm. Het driegangsmenu blijft nog even een verrassing, maar dieet- of andere wensen kunnen op het aanmeldingsformulier vermeld worden.

### ± 21.00 uur

Rond dit tijdstip, misschien wat later, zullen we de bijeenkomst beëindigen en keert eenieder huiswaarts.

Kosten voor deelname bedragen € 25,— per persoon inclusief diner en koffie, exclusief drankjes.

## Voorval.

Een paar jaar geleden zou ik samen met mijn zoon Bas en een studievriend Menno een zeiltocht maken naar Engeland met als einddoel Londen. Wij vertrokken vanuit Lelystad Flevo Marina. Na een mooie zeildag kwamen wij 's-avonds aan in IJmuiden Seaport Marina. Na een prima maaltijd en daarna nog even een drankje aan de bar hebben wij deze dag afgesloten. Via een tussenstop in Blankenberge met ruime wind onder spinnaker naar Ramsgate. Daar kennis gemaakt met de "voortreffelijke" engelse keuken. Daarna in de pub nog een "heerlijk" lauw biertje gedronken. Het is maar waar je van houdt. De volgende dag via de Thamesmonding naar Queenborough, vastgemaakt aan een mooring en gewacht op meegaande stroom. s'-Avonds over de Thames naar Londen gevaren. Op het laatste moment zie je ineens de verlichte Tower Bridge voor je liggen. Indrukwekkend! Wij moesten tot de volgende dag wachten om te kunnen afmeren in St. Katherine's Haven. De sluis draait alleen bij hoogwater en tijdens kantooruren. Wederom afgemeerd tussen twee

Lees verder op pagina 3



Vervolg van pagina 2

vrije moorings, dichtbij een gloednieuwe Janneau 46 met een prachtige blauwe romp. Na een verkwikkende nachtrust ben ik 's-morgens opgestaan en keek door de patrijspoort naar buiten en zag op de mooie blauwe romp van eerder genoemde Janneau allemaal krassen. Bas en Menno vertelde mij dat zij 's-nachts de lijnen waarmee ons schip was vastgemaakt aan de moorings, vanwege het vallend water wat hadden aangehaald. Dat had de schipper van de Janneau niet gedaan en hun schip was door de ebstroom ontstane ruimte tussen de moorings gaan zwenken en tegen het r.v. stalen beslag op de hoek van

de spiegel van ons schip gaan schavielen. Nadat de schipper van de Janneau de schade had ontdekt, sprak hij ons daarop aan. Wij spraken af in de haven er verder over te spreken. Bas bood aan namens ons het gesprek te voeren en was al druk bezig zijn verdediging voor te bereiden. Nadat beide schepen waren afgemeerd ontvingen wij de Engelsman aan boord. Hij maakte een compliment over de kwaliteit van onze koffie en vertelde dat hij vandaag de nieuwe Janneau zou afleveren aan de eigenaar. Die was daarvoor speciaal met partner overgekomen uit Liverpool. De eigenaar had de schade op een laconieke wijze opgenomen en reageerde "als je maar zorgt dat

het hersteld wordt". Bleef over de schuldvraag. Doordat Bas de zaak goed had overdacht en voorbereid wist hij de Engelsman van onze onschuld te overtuigen. We hebben nog wel visitekaartjes uitgewisseld. Daarna hebben wij niets meer van het voorval vernomen. Overigens vonden wij deze trip naar Londen zeer de moeite waard. St.Katherine's Haven is een gezellige levendige haven met terrasjes, restaurants en winkels. Op een 200 meter afstand bevindt zich een station van de ondergrondse, genaamd "Tower Hill". Dit biedt een snelle toegang naar de city met een grote variatie aan bezienswaardigheden.

Jan van Veen.

## ZEILWEDSTRIJD PINKSTEREN 2002

De weersvoorspelling was: wind ZW 4-5 Bf. later W-ZW 3-4 Bf met kans op motregen.

Gekozen is baan B: IJM 17- startschip Sixpack >> P2 >>BVK >> OVD >> MN 1 GZ 2-finishschip Sixpack, afstand plm. 16,5 mijl. Totaal aantal deelnemende schepen 22 stuks van 31 voet tot 46 voet.

De eerste start was om 10.30 uur met een zwakke regen, gestart zijn de schepen tot en met 36 voet en de Ocean 38, totaal 9 schepen.

De tweede start was om 10.45 uur, de overige 13 schepen, waarbij het natuurlijk weer dringen was

bij de startlijn om de juiste positie en om in het startschot over de startlijn te varen.

Tot de P2 boei was het aan de wind varen en na het passeren van de boei was de wind achter en werden de spinnakerbomen gebruikt om toch zoveel mogelijk wind te pakken en natuurlijk proberen om het voorliggende schip de wind uit de zeilen te nemen en daardoor op te schuiven in het veld.

Na het ronden van de OVD boei was het weer aan de wind varen met als handicap het baggervaartuig dat precies op de koers lag

naar de volgende boei, de wind was intussen wat minder geworden, vandaar dat er zeer serieus getrimd moest worden om het voorliggende schip in te kunnen halen.

Omdat in de tweede groep de wat grotere schepen gestart zijn werden hiervan enkele schepen ingelopen.

Het eerste schip finishte om 13.52.48 en het laatste schip passeerde om 14.46.40 de finishlijn. Nadat alle schepen waren afgemeerd, kon ik mij met Willem Boswinkel terugtrekken om de tijden om te rekenen met de correctiefactoren, zodat er per klasse een uitslag zou komen.

's Avonds bij het diner zijn de prijzen uitgereikt, waarbij er nogal wat rumoer ontstond bij de toekenning van de eerste prijs van groep 2 de schepen van 37 tot 39 voet, daar de 1e prijs was uitgereikt aan Zilverzand, terwijl er andere schepen eerder binnen gekomen waren. Daar ik niet alle gegevens bij de hand had, zijn we direct na afloop van het diner de zaken gaan controleren en bleek er inderdaad een fout was

Lees verder op pagina 4 ➤



De deelnemers verzamelen zich aan de kade in Muiderzand, voor Van den Bosch Yachting



L  
A  
N  
G  
S  
Z  
I  
J

Vervolg van pagina 3

gemaakt met de Zilverzand, dit is een 36 voeter, terwijl de later geleverde schepen 37 voet zijn genoemd door Bavaria Yachting. De Zilverzand is gestart in de eerste groep en dit was in de berekeningen ingevoerd met een starttijd van 10.45 uur. De uitgereikte prijzen had ik van Matthijs Kats terug gekregen, zodat ik tijdens het ontbijt de gecorrigeerde uitslag bekend kon maken en er enige bekens gewisseld moesten worden, maar deze werden meestal ingeruild voor een grotere beker daar de uitslagen van groep 2 opschoven.

Bij deze mijn excuses voor de gemaakte fout, maar de oorzaak is te vinden in de type wijziging. Al met al een geslaagde wedstrijd met dit keer duidelijk minder wind, waarbij er nu wel lekker gezeild kon worden, dit in tegenstelling tot vorig jaar waar de wedstrijd is afgelast vanwege harde tot stormachtige wind.

Popke Schaap



Na de race ligt de Bavariavloot op de mooiste plek in Volendam

De uitslagen na correctie zijn:

Klasse 1 schepen tot en met 34 voet:

- 1e prijs Memoires Bavaria 31 van Bernard Korving;
- 2e prijs Miles Bavaria 34 van T.F. Andreoli;
- 3e Aruba Bavaria 340 van Ad Dupain;
- 4e Alegria Bavaria 34 van B.A. Brakel;
- 5e Main Bavaria 30 van Maarten Pronk;
- 6e Gentle Bavaria 31 Henk van Greuningen.

Klasse 2 schepen van 35 tot en met 39 voet

- 1e prijs Marea Bavaria 37 Niels van den Akker;
- 2e prijs Ruimschoots Bavaria 37 Jan van Veen;
- 3e Cadans Bavaria 37 Popke Schaap;
- 4e Zilverzand Bavaria 36 Matthijs Kat;
- 5e Thalia Bavaria 37 Wijnand Kunst;
- 6e Center one Bavaria 37 Arnold Mentz;
- 7e Nikee Bavaria 350 Han Kleijn;
- 8e Aegir Bavaria 37 John Verbeek;
- 9e Marmick Bavaria 38 Mick Jansz;
- 10e Waterdrager Bavaria 37 van Hamersveld;
- 11e Sir John Bavaria 38 Willem Boswinkel.

Klasse 3 schepen van 40 voet en meer

- 1e prijs Nuts Bavaria 44 Ben Noteboom;
- 2e prijs Aina Nesciri Bavaria 46 Olaf Hammer;
- 3e Kempmaan Bavaria 40 Wim Kemps.

Klasse 4 Oceans:

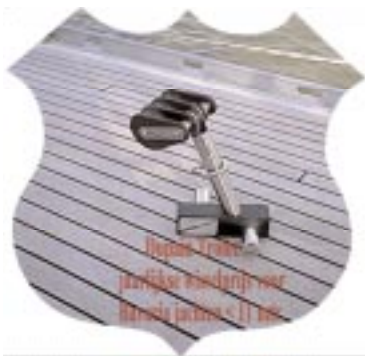
- 1e prijs Ursus Bavaria Ocean 38 Casper Veldink;
  - 2e prijs Bleu Peter Bavaria Ocean 44 Peter Sniijders.
- Overall winnaar pinksterweekend:  
Nuts Bavaria 44 Ben Noteboom

Na herberekening in de Nuts winnaar overall.  
Popke Schaap reikt de beker uit aan Ben Noteboom.





# VERRASSENDE OVERWINNING



In de klasse tot 11 meter scheepslengte is de overwinning naar de bemanning van de Memories gegaan. De deelnemers in deze

klasse staan bekend als fanatieke zeilers die alles op alles zetten om goed te eindigen in de overall uitslag.

De overwinning van Bernard Korving met zijn schip een Bavaria 31 was meer dan verdiend, de winnaar van twee jaar geleden Andreoli met zijn snelle Miles (een Bavaria 34) kon niet de buurt komen van de winnaar. De Aruba een Bavaria 340 van Ad en Betty Dupain (voorzitters 1995-2000, die de Dupain trofee ter beschikking hebben gesteld) liepen eerst

in maar hadden later ook het nakijken.

Een gevecht tussen de Aruba en de Nikee (Bavaria 350) van de familie Kleijn werd met een scheepslengte voorsprong gewonnen door de Aruba.

Opvallend is het dat in de klasse tot 11 meter scheepslengte er twee relatief oude Bavaria's meedoen te weten de Main van Ineke & Maarten Pronk en de Aruba die beide in eind jaren tachtig zijn ontworpen en gefabriceerd.

Ad Dupain

## Bavaria Hemelvaartweekend 2002 Zuid West Nederland

Nadat wij ons op de winterbijeenkomst van 2002 hebben laten uitdagen om een evenement te organiseren in Zuid West Nederland, is in korte tijd op de sjabloon van het pinksterweekend het hemelvaartweekend ontstaan. Met het gevoel in het diepe gegooid te zijn hebben we de nodige hobbels in een korte tijd moeten nemen om het te organiseren. De keus viel op het Haringvliet als vaargebied.

Er zijn een aantal ingrediënten nodig voor dit recept om het te laten smaken. In de eerste plaats: deelnemers, in de tweede plaats: goed weer en in de derde plaats een gezonde sfeer. Wij hebben begrepen dat in een aantal pogingen door mensen vóór ons, het evenement niet uit het water kwam door een te kort aan deelnemers, maar die meldden zich dit keer wel. Het weer heb je helemaal niet in de hand, maar dat heeft gelukkig meegezeten. Voor de sfeer kun je hooguit proberen de omstandigheden te scheppen om deze te krijgen. Maar de mensen die deelgenomen hebben hun stempel op het weekend gedrukt door er een gemoedelijke en ongedwongen sfeer uit te laten

stralen. Het was geslaagd. Met dank aan de deelnemers!

Het aantal deelnemende schepen bestond in eerste instantie uit twaalf stuks. Het was op hemelvaartmorgen dermate mistig dat de schipper van één van de deelnemende schepen, de "BREEZER", het niet verantwoord vond om vanuit Port Zeelande te vertrekken. Zij konden geen hand voor ogen zien en via de marifoon kwamen berichten binnen over schepen die buiten vaargeulen terechtkwamen en vastliepen. Dit belde hij door en besloot vervolgens om met de auto te komen. Aangekomen in Bliackvliet, de verenigingsjachthaven van Zuidland, werd Jan en Bettina Wagtendonk vrijwel direct een slaapplek voor de nacht aangeboden door Peter en Marjan van Dijk, bemanning van de "AMPLITUDE". De auto van Jan werd, voordat een rijverbod opgelegd kon worden vanwege steigerborrelen, naar Hellevoetsluis gebracht.

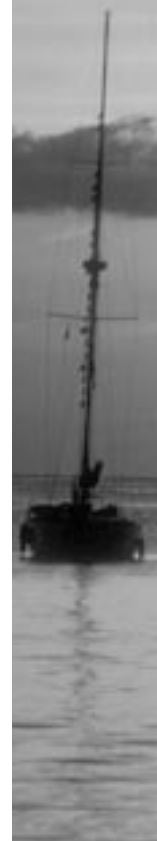
Blij waren wij ook, dat ons evenement werd ondersteund door de aanwezigheid van Jan van Veen, secretaris, die samen met Feije Sijbrandij, voorzitter, zijn boot

"Ruimschoots" buitenom naar het Haringvliet had gevaren. Hun echtgenoten en de dochter van Feije kwamen later met de auto. Eenmaal terug werd op het speelveld van de jachthaven kennis gemaakt met de overige bemanningen en werden wetenswaardigheden over de tocht naar Bliackvliet uitgewisseld. De havenmeester van Bliackvliet had aan één steiger voor alle schepen een box weten te reserveren. Dit vonden wij een luxe. Vanuit de vereniging in deze haven was ook een hemelvaartweekend georganiseerd waarbij veel schepen uit de haven waren. Een voordeel voor ons.

Na de borrel had iedereen de gelegenheid zich wat op te frissen waarna we in het clubhuis, wat wij overigens ter beschikking hadden gekregen, een koud en warm buffet konden nuttigen. Na het eten werd nog gezellig nagetafeld aan de bar.

De volgende dag is een wedstrijd gevaren op het Haringvliet. De startlijn lag voor de monding van

Lees verder op pagina 6



Vervolg van pagina 5

het Spui waarna de schepen via het "Vuile Gat", ten noorden van Tien Gemeten richting Haringvlietbrug koersten. Vervolgens werd gekeerd, om Tien Gemeten via de zuidkant te ronden. Daar zat nog een kruisrak in. De finish lag voor Hellevoetsluis, de haven voor de slotavond.

In de oude haven van Hellevoetsluis werd tijdelijk afge-meerd tot de brug naar de haven van Arie de Boom werd geopend. Ook daar had de havenmeester

aan één steiger voor ieder schip een box gereserveerd. Tijdens de steigerborrel daar werd al over de wedstrijd nagebabbeld waarna we na een opknopbeurt gastvrij werden ontvangen in eetcafé "De Klipper", gezellig gelegen aan de oude haven.

Onder het genot van live muziek werd een door de kok voortreffelijk gemaakte maaltijd gegeten en tussen de gangen door de prijzen uitgereikt.

In hetzelfde eetcafé werd de volgende morgen een uitgebreid ontbijtbuffet gereserveerd, waarna één voor één de schepen huiswaarts

vertrokken met het idee dit evenement te herhalen.

Voor 2003 staat het Grevelingenmeer centraal. Geïnteresseerden die met hun schip in het noorden liggen kunnen zich middels de in deze aflevering van de "Langszij" bijgevoegde uitnodiging aanmelden.

Groeten van:  
Bavaria Club divisie Zuid  
Bemanning "SEANG":  
Gepke, Gerben, Vincent en  
Mariska van Bers

## Ingezonden brief

### Betreft: Langszij; uitwisseling gebruikerservaringen

Geacht bestuur,

Met veel plezier heb ik de laatste uitgave van Langszij gelezen. Hierop aansluitend toch een reactie mijnerzijds.

In mijn beleving is de Bavaria Club primair een "gebruikers"vereniging. Een platform waar gebruikerservaringen kunnen worden uitgewisseld. De artikelen van Bert Piels passen goed in dit kader, zo ook de reisverslagen van tochten met Bavaria's. Ook de workshop past goed in dit gebruikersplatform-idee.

Omdat de Bavaria Club iets anders is dan een KNWV-vereniging zou ik willen pleiten voor het meer onder het voetlicht krijgen van het gebruikersaspect. Ik zou me kunnen voorstellen dat er in de Langszij een specifieke rubriek met vragen en ervaringen komt waar ook de importeur/dealer een bijdrage aan levert (tevens versterking van hun marketingpositie). Deze rubriek zou dan ondersteund kunnen worden met de website (of pagina daarvan) van de Bavaria Club en met workshops.

Vragen waar ik aan denk kunnen gericht zijn op nieuwe Bavaria-bezitters, uitwisseling en ervaringen van ervaren gebruikers, maar ook betrekking hebben op het uitwisselen van slimmigheden en modificaties. Ik denk hierbij (willekeurig) o.a. aan:  
Het al dan niet smeren van de roeraandrijving, hoe en waar;  
De vervangingstermijn van de saildrive manchets;  
Hoe span ik mijn verstaging aan het begin van het seizoen;  
De plaatsing van een wintertent zonder dat de scepters verbuigen;  
Uitbreiding binnenverlichting, tips en ideeën;  
Water onder de vloer, mogelijke oorzaken en waar op te letten.

A.R. Hanlo, Zwolle

*Reactie van het bestuur; Het bestuur juicht dit initiatief van harte toe en doet een oproep aan vrijwilligers om dit idee (gebruikersplatform) en het tot stand brengen van een website te bevorderen.*

## ENKELE IMPRESSIES VAN HET NAZOMERWEEKEND 2002.



*In alle vroegte vaart de vloot uit het bungalowpark, waar de ligplaatsen geregeld waren.*

Het laatste weekend van augustus beleefde de Bavaria Club een primeur: Het Nazomerweekend. De opzet is even kort als krachtig. Zaterdag om +/- 15:00 uur verzamelen, een ontvangst met een serieus tintje (dit keer over zeilmaken en zeiltrim), een buffet en een gezellige nazit. Op zondag een zeilwedstrijd over niet al te grote afstand, met vervolgens een samenzijn met prijsuitreiking en om 14:00 uur kan iedereen de terugreis aanvaarden. De lokatie Workum was goed gekozen en Holland Sailing een voortreffelijk gastheer. Ligplaats was geregeld in het Waterpark It Soal waar we



*De Bavaria-wedstrijdvloot voor de kust van Stavoren*



*De trotse winnaars van de Holland Sailing Cup.*

bij nog niet verkochte bungalows mochten liggen. Folkert de Vries, zeilmaker uit Lemmer en Bavaria - adept en Piet van Doesburg vertelden ons veel over kwaliteit van de zeilen het ontwerp en de duurzaamheid maar ook over zeiltrim en sneller zeilen.

Het weer zat de eerste dag niet mee maar gelukkig werd het droog en smaakte het uitgebreide buffet heerlijk. Op zondag waren de weergoden ons gunstig gezind en genoten we volop van de wind, de zon en de spanning van de wedstrijd. Op de foto's zie je de beelden van dit evenement die dit verhaaltje ondersteunen.

Conclusie: Voor herhaling vatbaar in 2003.

### VERSLAG PINKSTERWEEKEND 2002.

Op de zaterdag voor Pinksteren voeren een kleine dertig schepen richting Muiderzand. Op de foto kun je zien wat voor mooi plaatje dat oplevert bij Van den Bosch Yachting voor de wal.

Bij aankomst werd een ieder hartelijk welkom geheten. Rond een uur of vijf werd de groep ontvangen door Van den Bosch Yachting in de persoon van directeur John

*Lees verder op pagina 8* ➤







Voorzitter Feije Sybrandy bedankt zeilmaker en Lid de Vries voor zijn bijdrage.

Vervolg van pagina 7

Stalman en zijn crew. Tijdens de borrel was er volop tijd voor informele contacten. Aansluitend hebben we met de hele groep gegeten in het restaurant "Voor Pampus", en vroeger of later gingen we voor Pampus in onze eigen kooi. Eerste Pinksterdag begon met stralend weer en was het opstomen naar de start een feestelijke gebeurtenis. Voor de afwisseling fungeerde de Sixpack nu eens als start- en finishschip . Tijdens de wedstrijd verslechterde de weersomstandigheden maar toen Volendam in zicht

kwam knapte het weer op en stond er een mooie bries. Tijdens de middag konden we genieten van de gezellige drukte in Volendam, ons mooie plekje daar en het napraten over de wedstrijd. 's Avonds diner in Hotel Spaander,

een zanger en zangeres (Pascal !), veel gezelligheid en de prijsuitreiking. Het gezamenlijke ontbijt op maandag betekende echt de afsluiting van een zeer geslaagd Pinksterweekend. Petra Sijbrandij



Ook oud-voorzitter Ad Dupain liet zich het buffet smaken.

Pegitta Lee	Han	32				0,98	0,990	10:00:00	12:01:40	7.455,12	1	1
Vredesval	Monique van Arperen Willem Deifgao	32			0,01	0,95	0,990	10:00:00	12:06:50	8.111,48	2	2
Persephone	Van Derg	32			0,01	0,95	0,990	10:00:00	12:10:05	8.130,21	3	3
Anelle	Henk, Margo en Linda van Vales	32			0,01	0,98	0,990	10:00:00	12:14:20	8.151,52	4	4
Havoca	Han van Ardenas en Karm A. Egge	34				0,93	0,930	10:00:00	12:08:26	8.187,74	5	5
Ilavemas	Walter en Jesse de Graaf	34				0,98	0,990	10:00:00	12:15:20	8.285,71	7	8
Bordeaux-Pood	Thomas	34				0,99	0,990	10:00:00	12:09:46	8.343,82	8	7
Ruutrechtbois	J. van Valse	34	-0,01	-0,020		0,92	0,990	10:00:00	12:08:26	8.459,18	6	8
Uurienkud	Rob van Dulmen	34			0,01	0,95	0,990	10:00:00	12:16:32	8.533,39	9	9
Astronavis	Wim Janse	34				0,95	0,950	10:00:00	12:15:08	8.534,74	10	10
Sandje	Hans	36				0,95	0,950	10:00:00	12:16:14	8.604,21	11	11
Desdij	Hans, Zijlstra	36				0,91	0,910	10:00:00	12:10:44	8.619,78	12	12
t Lieverde	Kaasering	36			0,01	0,92	0,930	10:00:00	12:14:18	8.664,52	13	13
Stom	Klaas Schoppers	37			0,01	0,98	0,990	10:00:00	12:24:12	8.739,26	14	14
Dolfin	Francis Piskitt	37				0,95	0,950	10:00:00	12:18:24	8.741,05	15	15
Juboe Jea	Hans Van Dam	37			0,01	0,93	0,940	10:00:00	12:17:03	8.747,87	16	16
Flair	Pierre Nyssen	37				0,92	0,920	10:00:00	12:14:40	8.782,61	17	17
Compans	R. Mosterd	38		-0,020		0,98	0,990	10:00:00	12:22:04	8.879,17	18	18
Sti-Pack	Feije en Annelie Sijbrandij	38			0,01	0,93	0,940	10:00:00	12:18:50	8.925,53	19	19
Niels Halgerace	Brachal	40			0,01	0,93	0,940	10:00:00	12:18:57	8.932,98	20	20
Nasja	Klaas en Trouw Jäger	41				0,95	0,950	10:00:00	12:22:08	8.978,84	21	21
Araba	Dupain	300			0,01	0,95	0,990	10:00:00	12:24:06	9.008,25	22	22
Waterdrager	P. van Hamersveld	320				0,92	0,920	10:00:00	12:18:08	9.073,91	23	23
Shasa	Burggraaf	340				0,93	0,930	10:00:00	12:21:28	9.782,80	24	24
Main	Maarten en Ineke Prank	340				0,98	0,980	10:00:00	13:00:24	11.044,60	25	25



# Zeilen in Turkije: de Lycische Kust.

Op een half uur rijden van de luchthaven Dalaman in Zuid-Turkije ligt, verscholen in het uiterste puntje van de binnenzee of bocht: Skopea Liman, het havenplaatsje Gocek, waar onze vaarkantie dit jaar een aanvang nam. Iets verder weg dan Makkum waar onze ELAN (een Bavaria 38) ligt, maar je moet je grenzen ook eens verleggen.

Via OCC Yachting te Naarden hebben we daar een Bavaria 36 gehuurd. Aanvankelijk was het de bedoeling om 1 week flottielje te zeilen en 1 week bare-boat, maar onbekendheid met het gebied en een flottieljeleider die het gebied als zijn broekzak kent deden ons besluiten gewoon met de groep mee te zeilen. Het was een bijzonder leuke, kleine groep en je trof elkaar pas 's avonds in de baai waar 's morgens bij de briefing afgesproken was heen te varen. Iedereen kon dat op zijn eigen manier en in zijn eigen tempo doen. Het weer was geweldig: alle dagen zon en wind; slechts 2 keer een onweersbuit(tje) met regen. De wind, meestal west tot zuidwest 3 tot in de middag oplopend

naar 5 of 6 kon wel behoorlijk grillig zijn, vooral dicht onder de kust, waar je opeens in een windstilte terecht kwam of met valwinden te maken kreeg. Vanuit Gocek hebben we twee routes gevaren: de Ekincikroute (west) en de Kalkanroute (oost). Onderweg doe je de mooiste baaitjes aan, waar een enthousiaste restauranthouder klaarstaat om je te helpen bij het afmeren; dit ging soms m.b.v. mooringlines of op eigen anker, met een lijn naar de wal. 's Avonds kon je heerlijk buiten eten op een terras, waar 1 of meerdere Turkse families voor je kookten in stenen oventjes en op houtskool grills, begeleid door het geluid van duizenden krekels en soms musicerende gastheren. Het bleef 's nachts zo warm dat er op elke boot wel een of meerdere bemanningsleden waren die ervoor kozen buiten te slapen, al dan niet onder de klamboe. Het viel ons overigens op dat er weinig muggen of ander gespuis rondvloog. Slechts twee keer hebben we en wat grotere stad aangedaan, waar we dan konden fourageren. Vooral drinkwater moet je voldoende

meenemen, want het is er in de zomer erg warm.

Elke ochtend stapten we onze hut uit en doken vervolgens vanaf de punt het water in. Dat kan daar in de kleine baaien nog, omdat alle boten (verplicht) een vuilwater-tank hebben die je 3 mijl uit de kust pas mag legen (er zijn (nog) geen havens waar je deze tank kunt legen). Douchen doe je gewoon op het achterdek, want alleen in de grotere havens zijn douche- en toiletvoorzieningen. Je leeft gewoon heel simpel; haalt 's morgens een versgebakken (Turks) brood bij het kroegje en geniet van alles om je heen. Er varen ook veel Turkse gulets, dat zijn groten houten tweemasters, waarvan er bijna niet een kan zeilen. Zij vervoeren de dagjesmensen die vanuit de diverse havenplaatsen een tochtje op zee boeken; desondanks is het geen druk gebied en is er ruimte genoeg voor iedereen. Wij vonden het een bijzondere vakantie en dit gebied staat zeker nog een keer op onze agenda. Dita, Rob, Nico Jan, Bart en Robbert Meijering



Clubgebouw Bavaria Yachts Club & Café in Turkije (Lycië)



## Windsnelheden

Na jaren van ergernis van naar de mast top kijken, onder het zeilen. En het maar gokken hoe hard het waait.

Was de behoefte aan een windmeter setje, steeds groter.

Voor diegene die al setje hebben, is het leven toch een stuk eenvoudiger.

Want keus genoeg in meter land, dubben en wegen en informatie inwinnen.

Ervaringen aan mede wedstrijd zeilers vragen, en niet letten op prijs maar op prestatie.

Nu wil ik niet reclame maken voor een merk of type, maar er zijn ongeveer 8 á 9 merken en ieder merk heeft minimaal 2 types.

Dus keuzes maken uit 18 windmeters setjes, is niet eenvoudig.

Dus een criterium lijstje opgesteld, zoals leesbaarheid, vergrootte tack aanduiding, de mogelijkheid tot het aansturen van een stuurautomaat.

Later kwam ik achter de mogelijkheid van een cloused haule, dat wil zeggen dat de boot een theoretische snelheid moet halen met een hoeveelheid wind en de invalshoek van de wind ten opzichte van de boot.

Deze meter geeft een percentage aan, van het rendement wat je uit de boot haalt.

Nou ja het zijn dus twee meters geworden, met windrichting, windsnelheid, tack (vergroot aan de wind bereik) cloused hauled (theoretische boot snelheid), en ware wind en theoretische wind snelheid.

Dus Gebruiksaanwijzingen genoeg, voor een winter ingesneeuwd te worden met alleen, de instructieboekjes als leesvoer. Waarschijnlijk begint het bij u al te veel te worden, al die termen en weg aanduidingen, nu bij mij ook. De meters staan ingesteld en daar blijft het bij.

Iedereen bij mij aan boord mag de meters verstellen als ze maar weer terug gezet worden.

Dit moet worden gedaan, want anders moet ik weer de gebruiksaanwijzing erbij halen.

Om het een of ander weer zo in te stellen, dat de voor mij belangrijkste aanduiding leesbaar blijft.

Maar wat ik steeds niet kan onthouden, is de windsnelheid aanduiding, om te zetten van meters per seconden, naar mijlen per uur en als laatste hoeveel Beaufort.

Om eerlijk te zijn staat in het instructie boekje, press arrow left for 2 seconds, press R or L for screen 2, then display spd1 to spd4 for than hold arrow to the R for two seconds, spd1 staat voor

knots, spd2, =meters per seconde, etc etc en sluit af met een hekje en blijf kalm.

Na een gesprekje met Gerben Bers, vertelde hij mij dat er op internet een omreken tabel staat. Deze heeft hij mij toegestuurd, maar ik zou mijn reputatie niet waar kunnen maken, als ik deze niet even op een sticker zou zetten.

En daarbij hoort natuurlijk dat van deze arbeid, de hele Bavaria vloot, er voordeel van moet hebben.

Dus hierbij een omreken tabel sticker, let U er wel op dat deze niet weer en wind bestendig is. Zodat later claims van beschadigde polyester niet bij mij of het bestuur neergelegd kunnen worden.

En voor diegene die naar de Engelstalige weer berichtgeving luisteren, staat er ook nog de gangbare wind types op. Zodat zij ook in kunnen schatten hoe hard het gaat waaien.

Veel plezier met de sticker Bert Piels

## Nieuwe elektronica aan boord van de Sir John

Toen ons schip vijf jaar geleden werd opgeleverd werd een radar van de Autohelm ST 50 serie binnen bij de kaartentafel geplaatst. Op zich werkte hij prima, maar we voelden het steeds meer een nadeel, dat juist als je het hem het meest nodig had er iemand naar binnen moest om op het scherm te kijken.

Je begint je dan wat te oriënteren naar de nieuwe mogelijkheden.

Omdat de andere apparatuur die reeds aan boord was Autohelm/Raytheon is kom je toch bij diezelfde firma uit.

Wij kozen uiteindelijk voor de

combinatie van een kleuren radar binnen, en een kleuren kaartplotter buiten bij de stuurstand.

De oude radar-dome werkte niet meer op de nieuwe apparatuur en moest vervangen worden.

Wij kozen daarbij voor een 4Kw ontvanger omdat deze toch een betere ontvangst geeft.

Door een hsb2 kabel zijn de radar en de kaartplotter met elkaar verbonden. Hierdoor is het mogelijk beide functies op alle twee de displays uit te voeren. Ook kun je een scherm splitsen, d.w.z. boven de radar en onder de elektronische zeekaart.

Bij kleuren displays kun je zelfs het radarbeeld over de kaart heen projecteren. Deze optie sprak ons juist bijzonder aan omdat je dan bij dichte mist op de kaart precies kun zien waar je bent, en meteen de radarecho van de schepen om je heen op diezelfde kaart kunt zien.

Doordat we goed weer hadden dit jaar op onze vakantie naar de Engelse Zuidkust hebben we van die mogelijkheid "gelukkig" geen gebruik hoeven te maken.

Lees verder op pagina 11 ➤

Vervolg van pagina 10

De plaatsing van het scherm buiten kostte toch wel enige inventiviteit. Omdat we geen afstand wilden doen van de klokken voor Speed, Wind, Depth en GPS kwam er uiteindelijk een constructie uit met de vier klokken apart boven de stuurstand gemonteerd. Aanvankelijk was hiervoor een uitbreiding gemaakt aan de "oude" beugel maar dat zag er toch niet mooi uit. Bovendien miste je de mogelijkheid om je aan de beugel vast te houden. Samen met Shipshape in Muiderzand (die ook de apparatuur plaatste) kwamen wij tot het ontwerp van een grotere beugel (zie bijgaande foto). Aanvankelijk kwam hij ons gevoelsmatig wel erg groot over maar in de praktijk blijkt hij toch wel erg goed bruikbaar. Je kunt hem van alle kanten beetpakken, en je hebt er ook een goede steun in de rug van als je er voor staat. De mogelijkheden van de elektronische kaart in het gebruik met routes en waypoints is werkelijk geweldig. Je kunt inzoomen, uit-



zoomen tussentijds routes aanpassen, afstanden bepalen enzovoorts.

Maar voor al het feit dat je dat buiten bovendecks terwijl je aan het sturen (evt op de automaat) bent kunt doen is ons geweldig bevallen.

Vorig jaar had onze Navtext ontvanger het begeven. Als vervanger kozen wij voor een ICS Nav6-plus een geweldig allround apparaat. Weerberichten op 490 en 518 kHz worden prima ontvangen (uiteraard mits je binnen bereik

van de zender bent) evenals de andere Navigational arnings. Maar een prachtige functie is, dat hij als repeater kan optreden van allerlei informatie van de instrumenten (zie ook bijgaande foto's). Dit apparaat plaatsten we wel binnen bij de kaartentafel.

Voorals toe we langs de Engelse zuidkust voeren waren de coastal weerberichten zeer gemakkelijk. Je hoefde niet meer op bepaalde tijden de radio uit te luisteren, omdat de navtext ze keurig opving en bewaarde. Terugbladeren door oude berichten was ook heel gemakkelijk.

Kortom een zeer gemakkelijk en betrouwbaar stukje elektronica.

Mochten er vragen zijn dan ben ik uiteraard gaarne bereid deze te beantwoorden.

Willem Boswinkel



L  
A  
N  
G  
S  
Z  
I  
J





# NVvK Zomertocht Deauville 2002

De Vereniging van Kustzeilers organiseerde deze zomer een tocht naar Deauville.

Zaterdag 6 juli, 20.30 uur eerste palaver in IJmuiden.

Zondag 7 juli, vertrek zomertocht.

Deelname: ± 8 schepen.

Flottielje leider: het schip de Dolfijn met bemanning Dolf en Ingrid Thuis.

Ternauwernood hebben we het palaver op zaterdagavond gehaald. 's Morgens waren we om 9.15 uur vertrokken uit Workum. De vol-

gende dag: vertrek!, maar niet voor de SixPack. We waren moe, het weer was slecht, één dagje bijkomen en kleine klusjes doen aan de boot.

We zijn maandag vertrokken naar Scheveningen, toen hoppend naar Oostende, rustdag, Duinkerken, Boulogne, Dieppe, Fécamp, Deauville. In ± 10 dagen hadden we de trip gemaakt.

Het leuke van deze tocht was het groeien in de club. Iedereen dacht bij het eerste palaver, wat moet dit worden, maar gaandeweg leerden we elkaar steeds beter kennen en waarderen.

In Deauville hebben we met elkaar gegeten in een uitstekend restaurant. De bemanning van elk schip kreeg een plaquette en een handdoek met inscriptie.

Wat is mij bijgebleven van deze tocht? Het is bijzonder prettig om met een groep schepen deze tocht te maken. Je hebt houvast aan elkaar. Je kunt je verhaal kwijt.

Ieder heeft zo z'n eigen inbreng in de groep en als je niet te hard zeilt, dus zorgt dat je niet als eerste aankomt, dan worden in de haven je lijntjes keurig aangepakt. Frankrijk, wat een land. Ik wist niet dat het zo gezellig was. Omdat het tij meestal vroeg viel, waren we vaak ± 15.00 uur in de volgende haven, met als gevolg dat de winkels nog open waren en het een levendige bedoeling was. We hebben nog nooit zoveel buiten de deur gegeten en niet te vergeten de heerlijke mosselen. In één woord een prachtige, relaxte vakantie met goed weer. Dolf zei vaak: "Liever geen wind dan windkracht 7." Meestal begon de dag windstil, maar in de loop van de dag wakkerde de wind aan, zodat we heerlijk konden zeilen. Zowel de heen- als de terugreis hadden we wind tegen, maar wat deert het als het maar niet te hard waait.

Na Deauville zijn we met een paar schepen nog verder gevaren naar Quisterham, St. Faast à Hoque en terug via Honfleur.

Deze foto is gemaakt in Honfleur, een zeer pittoresk stadje met veel boetiekjes en ateliertjes en super veel terrasjes. Een echte aanrader!

Bemanning Sixpack

Feije, Anneke en Elisabeth  
Sijbrandij



*Sixpack in de prachtige haven van Honfleur*



# Een tweede jaartje Mediterranee

(Met een knipoog naar Peter Mayle).

## BELEVENISSEN.

Met de trein.

Vorig jaar hebben we zwartgeregden. Een activiteit, die we in Nederland beslist niet zouden uitoefenen.

Dat kwam zo: het was nogal regenachtig weer in het voorjaar en we wilden eens naar Antibes. In feite naast de deur, maar zonder auto toch nog een flink eind weg. Dan maar met de trein! Het stationnetje is vlakbij de haven. Daar aangekomen, is er geen loket open, maar een kaartjesautomaat moet uitkomst bieden. De reiziger vóór ons schijnt nogal moeite met het apparaat te hebben. Zijn geld wordt categorisch geweigerd en de ferm uitgespuwde muntstukken stuiten over het perron. Wel 3 keer achter elkaar. Met een schaapachtige grijns laat hij het duivelse apparaat aan ons over; hij geeft het op. Het was wel een erg komisch gezicht iemand in keurig pak achter zijn centimes aan te zien springen, maar ik had eens om me heen gekeken aan welke kant van het stationnetje we zouden moeten instappen.

Ventimiglia klonk wel aardig maar was waarschijnlijk niet de goede kant op. Fréjus leek er meer op. Net toen ik tot de conclusie was gekomen, dat we aan de andere kant van de spoorlijn zouden moeten instappen (de trein rijdt kennelijk links) kwam de trein binnen. Wij hollen, trap af, tunneltje door, trap op, en we haalden het.

Ach, onnozele buitenlanders kunnen ook in de trein wel een kaartje kopen. Tot aan Antibes geen controleur gezien. Op de terugweg toch maar op het station van Antibes keurig een kaartje gekocht, om ons kwade geweten te sussen.

## Lucifer tussen de Engelen?

(De jachthaven, waarin onze boot ligt, heet Marina Baie des Anges (Engelenbaai) naar de baai tussen Antibes en Nice).

Het lijkt allemaal zo mooi en lief als je al mijn verslagen leest, maar er gebeuren toch ook wel eens vervelende dingen.

Zoals met onze vlaggenstok vorig jaar.

Schuin tegenover onze ligplaats is een restaurantje 'Panama' genaamd.

Restaurant - Bar à Tapas staat er op. Overdag een keurig uiterlijk met best lekkere Zuid-Amerikaanse muziek. Maar 's avonds na tien als de gewone eetklanten weg zijn, klinkt er een ritmisch gebonk uit op. Ze zijn er gek op percussie of zo. Want iets anders hoor je niet; alleen drumsolo's.

Na enen moeten ze stil zijn anders raken ze hun vergunning kwijt en dat werkt inderdaad wel. Maar dan komen die late klanten de straat op. Er schijnen daar in het verleden regelmatig problemen opgetreden te zijn. Zelf hebben we eens een buitengewoon interessante en uitermate luidruchtige ruzie tussen de eigenaar en een vrouw in een auto voor de deur meegemaakt. Dát was een levendige zondagmiddag!! Met een file aan wachtende en toeterende auto's en de gendarmerie die er een eind aan kwam maken.

Maar even terugkomend op die late klanten: wij verdenken hen ervan op een nacht onze (vergeten binnen te halen) vlag met vlaggenstok en al uit de houder gebroken te hebben.

Je wordt wakker van een geluid, gaat kijken, maar ziet helemaal niets. Pas de volgende ochtend bleek ons verlies. Een andere vlag hebben we wel maar geen stok. Op naar Harris, onze leverancier van scheepsartikelen. Daar aangekomen zien wij een enorme ster in zijn winkelruit van 4x4 meter. Zodra ik het zie denk ik: "onze vlaggenstok; dat hebben ze vast met onze vlaggenstok gedaan". We gaan vragen of hij een nieuwe

stok voor ons heeft. "Bien sûr", maar allemaal model motorboot; veel te kort. Franse zeilers knopen hun vlag bijna allemaal aan de achterstag. Ondertussen vragen we hem hoe zijn ruit zo kapot is gegaan. "Vannacht, dronken lui". Hij maakt er een typisch gebaar bij. Wat wij een snee in de neus zouden noemen, wordt hier aangeduid door soort draaiende beweging met je vuist aan de punt van je neus. Heel grappig!

Het heeft toen toch nog tot in Sardinië geduurd voordat we een fatsoenlijke stok hadden. Ik kan inmiddels ook in wel 4 vreemde talen naar een vlaggenstok vragen. Ons eerste exemplaar was de steel van onze dekzwabber, het tweede een door Bas keurig omgewerkte Sardijnse pikhaak, dit jaar omgeruild voor een heuselijke teakhout-en vlaggenstok.

Als je eens niet zo goed kunt slapen is het dreunende gebonk van de 'Tapasbar' wel vervelend op den duur. In het voorseizoen nemen ze het niet zo nauw. Om twee uur zijn ze nog volop in de running. Het gedreun komt dan ook dwars door het, onder het keurend oog van Lloyds verwerkte, polyester heen. Een tijdje vermaak ik mij ermee om te fantaseren waar het gebonk mij aan doet denken: zo moet Blokwalserij 3 van de Hoogovens te IJmuiden klinken. Dit ritme is vast een TGV in volle vaart over ongelaste rails met veel rangeerterreinen. Dat is iets uit een fietsfabriek, waarschijnlijk door ietwat rondgaande bewegingen. Het volgende ritme is wat moeilijker thuis te brengen, maar dan weet ik het. Ik heb ooit eens een enorme stoommachine gezien die, door middel van een lange leren band, een antieke dorsmachine aandreef..... Ach, en zo sukkel je wel weer in slaap.

L  
A  
N  
G  
S  
Z  
I  
J





**2002.  
UIT HET LOGBOEK VAN DE  
NATEA.**

**Januari 2002.**

In januari zijn wij een weekje naar de Natea in Villeneuve-Loubet gaan kijken. We hebben toen wat rondgereden in de omgeving. Het weer was zeer redelijk. Een rit naar Aix-en-Provence met koud maar zonnig weer. Op een terras buiten, maaltijdsalade met stokbrood gegeten. Het restaurant was zo klein dat je alleen ervóór buiten op straat kon eten. Het was er afgeladen vol.

Een rit naar Menton; zacht weer, redelijk zonnig. Het plaatsje is eg oud, de bevolking ook. Allemaal ouden van dagen, die op de boulevard in het zonnetje zitten. Je krijgt een beetje het idee alsof je in een schildpaddenkolonie rondloopt; allemaal van die rimpelnekies.

Een tochtje naar het Esterelgebergte aan de kust (met iets minder mooi weer), we wandelen een uurtje door een gebied waar misschien wel een jaar tevoren een bosbrand gewoed heeft. Wat een verspilling van natuurschoon!!

We rijden langs de kust terug. Een duizelingwekkende rit direct langs de kust, met fantastische uitzichten.

Een tocht langs de rivier de Var, richting binnenland: bijzonder mooi.

**Tempête.**

In de haven hebben we onze buurman moeten beredderen.

Toen we in de kuip, lekker in het zonnetje zaten en we eens naar zijn boot keken, lag deze er eigenlijk een beetje vreemd bij. In november 2001 lag hij nog achter vast met 4 landvasten en twee rekkers, nu met maar twee stukken landvast en geen rekkers!?

Max vertelde ons dat er in november een 'tempête' was geweest met golven van wel 15 meter hoog (ja, ja, dat zal wel). Er waren grote stenen van de zeevering van wel 2 ton over de kademuur de

haven in geslagen. (Dát was waar, het wegdek ter plaatse was nog een grote puinhoop en is van de zomer opnieuw geasfalteerd).

Bij onze buurman was een achterlandvast met bolder en al van de kade losgerukt, deze bolders zijn aanvankelijk allemaal 'geplakt'. De havenautoriteiten monteren alleen nieuwe als het nodig is. Die nieuwe bolders worden nu vast gebout.

Na wat heen en weer getelefoneer hebben wij, via allerlei luikjes en luiken, de reserve landvasten van onze buurman kunnen vinden. Nieuwe rekkers gekocht, zodat het schip nu weer veilig, aan 4 achterlandvasten, in de haven ligt.

Het was dus goed dat wij voor de winter toezicht op ons schip geregeld hadden. Wij lagen er prima bij. Een flink eind, veilig van de kant af, zodat het wèl een acrobatische toer was er weer op te komen.

Dat de zee flink tekeer was gegaan konden we later zien op de weg tussen Anitbes en onze jachthaven in. De weg, normaal 3 stroken, was op diverse plaatsen tot op 2 stroken weggeslagen. Het asfalt was in grote platen en brokken door de golven verkruid.

Bergen grind en zand lagen tussen de weg en de zee.

Op de werf was een diepstekend 50-voets zeiljacht, dat er voor een osmosebehandeling lag, finaal omgewaaid. Ongetwijfeld zal het allemaal wel weer gerepareerd kunnen worden, maar de romp zag er verschrikkelijk uit.

(In augustus was de romp weer volledig hersteld. Alleen was erin september een mini-windhoos geweest, die weer een schip op de werf had omgeblazen, volgens kennissen uit de haven. We zijn niet gaan kijken; ik hoop dat het niet hetzelfde schip was).

**Maart 2002.**

**Ambulance.**

Als we langs de haven naar de 'chantier' lopen (de boot ligt op de kant), schiet een oudere, keurig geklede, Franse dame ons aan. Ze vraagt mij of ik voor haar een

ambulance wil bellen. Ze kan namelijk niet zo heel goed zien. Vandaar misschien die ietwat getinte glazen in haar bril?

"Een ambulance bellen", schiet mij door het hoofd. Is dat niet wat te veel gevraagd? Zo goed ben ik nou ook weer niet in mijn Frans. Als ze allerlei moeilijke vragen gaan stellen? Bovendien is het wel vreemd: Waarom een ambulance en niet gewoon een taxi? Zo te zien mankeert ze niets. Tamelijk laf zeg ik dat we geen Fransen zijn en dat een ambulance bellen wellicht te moeilijk voor ons is. De schat geeft mij ook nog een complimentje voor mijn goede Frans! Heel wat later komen we weer langs de telefooncellen en daar zit ze nog steeds op een betonnen paaltje in de schaduw en geeft een grote hond een standje omdat hij niet vriendelijk doet tegen de andere honden en hij jaloers zou zijn..... Tsjja, wat moet je met zo'n geval? Als iemand hulp nodig heeft loop je niet weg, maar wacht je tot alles in orde is. Was het echt of was ze een beetje kierewiet en hadden we de grootste problemen gehad met een ten onrechte gewaarschuwde ambulance-dienst???

**Chantier.**

De boot staat op de kant. Het werken met Fransen gaat heel goed en secuur, als je het maar door een professional laat regelen. Patrick en Eveline van Patrick Plaisance Service regelen de werf, het schilderen van het onderwaterschip, het ontkalken van de schroef (zodra er een voorwerp in het zeewater terecht komt, wordt dat onmiddellijk bezet door minuscule, maar zeer vasthoudende kalkwormpjes) en de reparatie van een klein hoekje van het roer. Zij poetsen de zijkant van de boot, wij doen alles bovendecks. Het is alleen jammer dat het erg slecht weer is geworden. Het regent dat het giet en vandaag staat er een harde wind. Bas is een beetje ongerust. Stel je voor dat de boot omwaait, net zoals die grote jongen in november.



Op dit moment zitten we in een hotel vlak bij de haven, met zeezicht. De golven beuken oorverdovend op het grindstrand, de lucht is tot aan de horizon loodgrijs. Volgens de Meteo moet het morgen wat beter worden. De eerste 2 dagen dat we hier waren was het heerlijk weer.

**Mei 2002.**

Prijzen en rekeningen. Er is heel wat gebeurd. De boot is keurig geschilderd en gepoetst. De rekening van de werf, 'Bleumer', was wat hoog. Bas had er wel naar gekeken, maar toen hij 's avonds in bed lag zei hij ineens: "Dat kan niet 220 euro voor water en elektriciteit in twee dagen!" En dat was ook zo; een kommafoutje. Er stond 1,5% maar er was gerekend 15%!! (Je kunt het toch altijd proberen!! Niet gecontroleerd is zo binnen!!). Na geduldig uitleggen; men gelooft eerst niet dat er een fout gemaakt is, krijgen we vergezeld van een hoop excuses een cheque mee; "nee, nee, contant gaat niet, geld hebben ze niet in het kantoortje". Maar de cheque krijgen we in het piepkleine kantoortje van de Banque Nationale de Paris op de haven niet in contanten uitgekeerd. Alleen als we er een rekening openen. Er ligt nu dus een kostbaar papiertje in de boot (267 euro, kennelijk voor het gemak was het totale bedrag maar uitgeschreven, zodat we nu niets voor water en elektra hebben betaald!). Ook in het kantoortje van de Credit Agricole (de bank van de cheque) in Villeneuve vangen we bot. Maar eens aan Patrick vragen, tenslotte is de dame in het kantoor van Bleumer familie van hem. Uiteindelijk komt er een simpele oplossing, zij zal persoonlijk het geld incasseren en het ons uitbetalen. Ulf (de eigenaar van onze ligplaats) en Sabine weer eens ontmoet. Het blijft een enerverende ervaring met hen op te trekken. Hij wordt snel boos als iemand

een fout maakt; hij denkt onmiddellijk dat hij bewust bedrogen wordt. Wij maken ons er maar niet zo druk over. Je moet maar in het midden laten of het een vergissing is of opzet; wel altijd opletten. Hoewel het ons zelden overkomen is, dat we genept werden.

**Euro's.**

Op 1 mei, de dag van de arbeid, werken alleen de mensen in de horeca e.d. Ook de verkopers van de 'muguets' (Lelietje-der-dalen). Het is de gewoonte in Frankrijk om je vrienden op 1 mei een Lelietje-der-dalen te geven. Eén bloempje met twee blaadjes in een cellofaantje. 2 euro! Met mini-roosje 3 euro! Aan het eind van de middag als we uitblazen van het provianderen, komt zij met een bakje nog steeds niet verkochte bloempjes langs de boten. Met een lief lachje en een heel verhaal in rad Frans vraagt ze ons "pour le bonheur" een bloemetje te kopen. Bas, meteen vertederd, koopt er twee! 4 euro!!! Terwijl we er thuis honderden in ons bos hebben staan! Eén is nota bene al aardig aan het verwelken. Stonden de kranten in Nederland niet vol over de stiekem verhoogde prijzen i.v.m. de komst van de euro?? Nou, hier in de haven kunnen ze er ook iets van. Een canteloup (meloentje) van ongeveer 15 cm doorsnee kost nu 7 euro 50. Vorig jaar 25 francs (iets meer dan 7 gulden). In augustus kostte een mango in de supermarché op de haven 4 euro 30, in Nederland 1 euro 50. Ville-Franche, Frankrijk: 1 cappuccino (lauw, schuim binnen een paar tellen verdwenen) 3 euro 40. Daartegenover: Imperia, Italië: cappuccino (heet, schuim waarin je kon bijten, cacao) 2 euro. Een drankje op een terrasje gaat er vergezeld van: twee soorten zoutjes, olijjes; vervolgens een bord boterhammetjes met vleeswaar. Nog twee keer werd ons zo'n bord

aangeboden, op den duur gaven we de boterhammetjes aan de duiven en aten we alleen de mortadella en de ham op. In Alassio, Italië, drinken we thee op een terras in de stad; de zee-kant was te winderig. Zeer trage bediening; zeer hoge prijzen (een kop thee 2,10 euro, sorbet citroen 7,20 euro!).

Rekening haven Portofino, Italië, 12 mei, voor 1 nacht:

elektriciteit	21.10 euro
verzamelen vuilnis	34.30 euro
hulp afmeren	9.30 euro
<b>totaal</b>	<b>64.70 euro</b>

Water hadden we niet nodig. Hoeveel daarvoor gerekend zou worden weet ik niet maar de ligplaats was gratis! Uit eten in Portofino (vanwege Moederdag) in Ristorante Stella aan de haven: 187 euro. De sigaar na de koffie voor Bas kostte 21 euro!; het leek eerder Vaderdag! Het is niet overal kommer en kwel. De eerste nacht in Italiaanse havens is dikwijls gratis (voorzeizoen; hoogseizoen weet ik niet). Drie dagen in Marina degli Aregai wegens weersomstandigheden (1e dag 7 Bft, gratis; 2e dag 24 uur regen met 7 Bft; 3e dag 7 Bft): 102 euro. Vanwege de regen uit eten op de haven in een klasse restaurant: voorgerecht; hoofdgerecht: tong; bijgerecht: extra groenten; kaas naar eigen keuze en hoeveelheid toe; 4 koffie; liter bronwater; 1 ? fles wijn: 101,20 euro. Daar wij de enige gasten waren, kwamen de eigenaren elke keer tussen de gerechten door een praatje maken (frans, duits, engels, italiaans, door elkaar, maar we hadden de grootste schik). Bij het afscheid iedereen zoenen; voor Bas een fles wijn en voor mij een reusachtige roos uit een gigantisch boeket mee. Andere prijzen: Porquerolles, Iles d'Hyères, 51.19 euro per nacht (voorzeizoen). St. Florent, Corsica, (hoogseizoen) 68,30 euro per nacht. Bandol Provence, 62.50 euro.





Maar ook: Sanary-sur-Mer: 26,02 euro. Toen we nog twee dagen wilden blijven (7 à 8 Bft.) was de optelsom 26,02 + 26,02 wel heel erg moeilijk voor de havenmeester. Alles werd nog met de hand en met carbonnetjes op formuliertjes geschreven. Terwijl in andere havens je alleen de naam van de boot hoeft op te geven als je er al eens eerder bent geweest en voor je twee keer met je ogen hebt geknipperd ligt de rekening al uitgeprint voor je neus.

#### Plannen.

Onze zeilplannen voor dit jaar waren: mei + juni richting oost: Italiaanse Riviera, eventueel de Toscaanse eilanden: Capri en Elba. Half juli + augustus rondje Corsica.

Door het minder fraaie en erg onstabiele weer (steeds diepe depressies boven de golf van Genua, overstromingen in Oost-Europa, grote hagelstenen op arme campinggasten bij het Gardameer), besluiten we na Chiavari (voorbij Genua) weer terug te keren naar de Franse Riviera.

De Italiaanse haventjes zijn wel aardig; we worden overal zeer vriendelijk ontvangen, maar ze missen toch wat van de Franse gezelligheid, doordat ze bijna allemaal buiten de bebouwing liggen. Het zijn echte knutselaarhavens. En wil je het bijbehorende stadje zien, moet je een flink eind langs de weg lopen. Tegen het lopen heb ik in 't geheel geen bezwaar, maar een vrachtauto of autobus, die met 80 km langs raast, terwijl je met de rug tegen een tunnelwand gedrukt staat omdat er niet op voetgangers gerekend was, is niet zo erg prettig. Zodra een haven aan de 'oude stad' ligt is het er meteen een stuk gezelliger. De oude binnensteden van San Remo en Imperia maakten grote indruk op ons. Ik heb er vreselijk veel foto's gemaakt.

We zeilen in een paar grote stukken terug. Voorbij Toulon (Marinehaven, de 'oude stad' was gewoon oud en vies) komen we

weer bij de ons bekende en wegens de gezelligheid geliefde havens: Bandol, Sanary-sur-Mer, Le Lavandou, Ile de Poquerolles. We kunnen deze stadjes en het eiland dit voorjaar allemaal erg goed bekijken; we liggen er elke keer minstens 3 à 4 dagen met 8 of 9 Bft verwaaid.

Vorig jaar hebben we ook af en toe een Mistral gehad, maar die was na één dag wel weer uitgewaaid; dan nog een dagje de zee laten uitdeinen en dan gingen we weer. Maar dit jaar gaat het wel erg te keer.

Alleen de laatste twee weken van juni werd het op Porquerolles echt Middellandse zee weer en konden we weer dagelijks zwemmen en snorkelen.

Hoe ziet zo'n dag er dan uit? 's Morgens opstaan; meteen bikini aan en met Bas samen de kajuit en kuip aflappen (dauw); wegens de warmte direct daarna het water in en even naar het strand en weer terug zwemmen (20 min.); ontbijten; koffie drinken; klein klusje; weer zwemmen of snorkelen. Tegen de middag komt er wat wind: soms eerst nog lunchen; zeilen rond om de eilanden; tegen een uur of vijf een baai opzoeken; weer zwemmen of snorkelen; borrel; eten, glaasje wijn, koffie; kiezen: boek lezen of nog een keer zwemmen. Om een uur of 9 is het weer windstil. Zalig!!

#### Reparatie.

We hebben lekkage gehad. De koelwaterpomp. In Italië, vlakbij Imperia; daar is gelukkig een behoorlijk grote haven en moeten we wel hulp kunnen vinden. Er wordt keurig aangegeven waar de transitokade is, de kade waar gasten kunnen afmeren. We pakken een plek en gaan op zoek naar de Capitanerio. Deze moet in het gebouw van de kustwacht zitten en volgens het bord klopt dat ook wel, maar de boel is om 3 uur al gesloten. Ook hier liggen we voor de eerste nacht gratis. We vinden zowaar een Volvo Penta-dealer en de baas spreekt Engels en Frans. Hij komt over een ? uurtje kijken.

Dat wordt dus ruim een uur. Hij puft en steunt en zucht, maar lijkt wel vakkundig; neemt de waterpomp mee en zal proberen het nog vanmiddag te repareren (het is dan 5 uur). Bas gaat de motor schoonmaken; zeewater is erg agressief en is over de motor heen gelopen. Ik ga wat lezen in het zonnetje. Om 8 uur net tussen de primo piatto en de secondo piatto komt de Volvo baas weer aangepuift. Een lager was gebroken. "This was old" zei hij. Het andere lager was nog goed. We hebben van het begin af aan problemen met deze pomp gehad. 150 Euro en geen rekening; die konden we de volgende dag wel krijgen, maar dat hoefde van ons niet. Na het eten in de oude stad op de heuvel achter de haven gewandeld. Zeer imposant; de volgende ochtend nog een keer terug om foto's te maken.

#### Juli 2002.

##### Havens.

De noordkust van Corsica biedt alleen beschutte ankerplaatsen bij rustig weer en zuidwestenwind. We varen door naar St. Florent in het hoekje bij het 'opgestoken vingertje' van het eiland, omdat de voorspelling, wind: noordwest, is. We varen de haven in, maar nee, we worden direct weer naar buiten gestuurd: eerst maar oproepen en melden.

Een vriendelijke dame noteert de naam van de boot en de afmetingen en zal een ligplaats zoeken. We gaan braaf voor anker. Een brutale Italiaan met motorboot probeert met allerlei slinkse streken toch meteen binnen te komen. Hij wordt onverbiddelijk naar buiten gestuurd. Na nog twee keer ergens vanuit het binnenste van de haven te zijn geplukt gaat hij ook maar voor anker. Na een uur begint hij met donkere, flemende stem te vragen of er al niet een plaats voor hem is: hij moet ook nog tanken. Tanken kan als de boot, die nu voor de pomp ligt weg is. Uiteindelijk weet hij toch nog eerder dan wij een plaats binnen te krijgen.

Een vasthoudende Française blijft oproepen tot je er naar van wordt. Ze probeert het om het kwartier met: "Ik heb gisteren getelefoneerd en er was een plaats gereserveerd!"; dan weer: "We hebben motorstoring! Nee, een monteur hoeft niet te komen, mijn man heeft het al provisorisch gerepareerd". Elke keer krijgt ze heel beleefd antwoord, dat het probleem ligt in de diepgang van de boot: 3,5 meter! Ik roep ook nog maar eens op of er plaats is, we wachten al meer dan 2 uur! Als antwoord krijg ik hetzelfde te horen wat ze het laatste halfuur tegen alle nieuw aangekomen, wat grotere schepen heeft gezegd: na 8 uur weer melden en dan kijken of er plaats is. Hoewel er buiten de haven goedhoudende ankergrond is en veel beschutting, willen we na 15 uur oversteek en 2 dagen aan een ankerboei bij Calvi wel weer eens vaste grond onder de voeten. Ik ga maar vast eten koken. Net als we de eerste happen binnen hebben worden we opgeroepen: "Natea, er is plaats, anker gereed houden!" Het eten wordt weer in het pannetje terug geschoven: later maar weer opwarmen. Als we binnenkomen wordt ons een plaats aangeduid: achter de eerste 'panne', tussen 'panne' 1 en 2 in. OK, Bas stuurt naar binnen. Er staan op een stuk drijvende steiger, tussen de twee pontons in, hulphavenmeesters om ons op te vangen. Maar aan de overkant van de invaart staat ook een havenmeester naar me te roepen. Ik moet het anker in de doorgang laten vallen en dan, volgens hem aan zijn kant afmeren. De verwarring wordt nog groter als mensen elders op de kant, goedbedoeld, in het Engels er zich ook mee gaan bemoeien. Pas de marifoon van de twee hulphavenmeesters op de drijvende steiger brengt uitkomst; de communicatie tussen de diverse groepen havenmeesters wordt hersteld. Ik laat op de goede plek in de doorvaart het anker vallen en uitlopen en Bas manoeuvreert de boot keurig

op de aangewezen plek aan de drijvende steiger. De doorvaart is de enig plek waar je het anker kunt gebruiken, de rest van de bodem ligt vol met afmeerkettingen.

De oostkust van Corsica is minder toeristisch dan de westkust. Er zijn niet veel havens. Hoewel de bergen op de achtergrond zeer hoog zijn, is de kust zelf laag en zanderig met weinig beschutting. Het stikt er van de Italianen, die met snelle motorboten binnen een paar uur vanaf de overkant komen aanscheuren; een haven induiken; de waterslang aankoppelen en die permanent aan hun boot laten zitten, elektra aansluiten en dan zie je ze niet meer. Waar ze blijven? Ik weet het niet.

### Feest!!

Onze meest geliefde ankerplaats, bij Porquerolles (Iles d'Hyères): Le Plage d'Argent, is voorzien van een heel aardig klein restaurant (allen buiten eten), direct aan het strand gelegen. Het is zo'n baai, waar het met rustig weer net is alsof je, qua kleur en temperatuur, in het Sportfondsenbad voor anker ligt. Een prachtige zandbodem waar je anker onmiddellijk houdt. Je ligt er dan ook nooit in je eentje. Op een zeer mooie windstille avond is het restaurant meer verlicht dan normaal. Mijn conclusie: ze hebben een feestje. Ja hoor; de gasten stromen toe; en er is muziek, die na het eten flink wat harder wordt. Onze rustige ankerplaats is in eens niet zo rustig meer.

De dagen ervoor werd de avondstille alleen verstoord door het regelmatige: "Hoeoet!" van de Dwergooruil in de bossen rondom en af en toe een smakelijke, vette lach uit een schip met twee stevig gebouwde Zwitserse echtparen. Ze liggen er al een aantal dagen op dezelfde plek. Je snapt niet waar ze nog steeds over praten en lachen, maar vrolijk zijn ze wel. In juni meren we af in Calavaire-sur-Mer, Provence. Bloedheet. Van

alleen de boot afmeren staat het zweet je al op de rug.

We horen een vrolijk gefluit en getrommel en op een open stukje tussen de vele restaurantjes, die hier de haven omzomen, wordt enthousiast en zo te zien zeer folkloristisch en flink aangekleed in het rond gedanst. Het zweet breekt ons weer uit alleen al door ernaar te kijken. Na twee nummers breken ze weer op; keurig in het gelid en op de maat van de muziek worden ze weer afgemarcheerd.

Op het strand naast de haven ligt een grote stapel pallets: dat wordt vanavond een vreugdevuur. Bas denkt erover het grootzeil maar vast af te dekken voor eventuele vonken. Als het goed donker is wordt de boel inderdaad in de fik gestoken onder begeleiding van muziek en dans van dezelfde dansgroep als vanmiddag. We slenteren over de drukke boulevard, kopen een 'maison-ijsje' en worden op de koop toe ook nog op vuurwerk getraakteerd, terwijl we genietend van onze ijsjes, op de nog warme, zondoorstooft natuurstenen rand van een grote plantenbak zitten.

Na al dit spektakel wordt onze vrees toch nog bewaarheid: op het grote podium, dat op de boulevard staat, wordt life-muziek gemaakt.

Natuurlijk moet je de toeristen verwennen, maar een restaurateur aan de andere kant van de haven heeft hetzelfde idee gehad en ook nog een 'crêperie-glasier' had iemand ingehuurd voor wat entertainment. Nu worden we op drie verschillende soorten muziek tegelijk getraakteerd; een beetje veel van het goede, maar vooruit maar weer.

In juli, op weg naar het zuiden langs de oostkust van Corsica besluiten we van Bastia in één keer door te gaan naar Solenzara. Er staat weinig wind, maar wel uit de goede richting. Om 6 uur varen we binnen, het is nog gloeiend heet. Eerst gaan we de dieseltank bijvullen en vragen meteen om een ligplaats aan de varende







havenmeesters.

“D'accord”, we zullen na het tanken een plaats aangewezen krijgen. Inderdaad varen ze voor ons uit naar een steiger bij de helling, niet zo gunstig: hier worden de waterscooters te water gelaten en weer aan land gebracht. Deze moeten langzaam varen in de haven, maar dat kost erg veel moeite. Af en toe wordt het gas voluit open gezet.

Als ik om me heen kijk slaat de schrik me om het hart: ja hoor, weer een levensgroot podium op het haventerrein; recht voor onze plek, nog geen 25 meter van ons af! Dat wordt genieten van avond!!

De ligplaats is te kort voor onze boot en we vragen aan de ‘vakantiehulphavenmeester’ een andere ligplaats. Hij schrijft de maten van de boot op en gaat af naar het havenkantoor. Het duurt wel erg lang voordat we hem terugzien; we gaan zelf maar naar het havenkantoor en daar krijgen we inderdaad een andere plek aan de Quai d'Honneur, waar de grote boten liggen, een flink eind van het podium af.

Later op de avond komt het vakantiepubliek in grote getale over die zelfde kade een plek zoeken op de zeewering, waar ze weliswaar op grotere afstand, maar toch een onbeperkt en vooral gratis gezicht op het gebeuren hebben. Er werd namelijk een flinke toegangsprijs gevraagd.

Het wordt echt een feest. Door elkaar heen rennende en schreeuwende kinderen, blaffende honden, hordes kakelende mensen, die een plek op de hoge kademuur zoeken. Om halftien wordt hun wachten beloond: in het voorprogramma brengt een Corsicaanse groep een uur lang folkloristische muziek en liederen ten gehore. Een groot deel van het publiek taait af: te saai. Alleen de harde kern, ‘de F-side’, houdt het vol. Volgens de aanplakbiljetten zal er een bijzonder programma geboden worden: “Vous avez vu au TV!”

Het valt ons mee. De decibellen

vliegen ons wel om de oren, maar het is een soort entertainmentprogramma, met oude

Eurovisiesongfestival liedjes, padvinders- en 70-er jaren meezingliedjes. Er taait weer publiek af: er is een discotheek in het dorpje, die 7 avonden per week open is!

Later op de avond wordt het gebodene wat vlotter en luider, maar toch nog goed om aan te horen. Gelukkig niet zo'n eentonige discodreun de hele avond. Om 10 over 1 is het feest uit.

In Bonifacio, aan de zuidpunt van Corsica, gaan we weer in de fout. We zoeken een plaatsje aan de stuurboordkant van de, bijna altijd volle, haven waar de gezellige restaurantjes zitten. Maar, o wee; elke keer komen we weer voor de bar ‘B 52’ te liggen. Dit jaar bestaat het entertainment uit dezelfde ‘muziek’ als die van ‘onze’ Panamabar in de Marina (zie het stukje: Lucifer tussen de Engelen?) alleen, drie keer zo hard. Het gesnater van het publiek op de kade komt daar ook nog bij. Watjes in de oren!

#### Vast!!!

Na Bonifacio varen we noordwestwaarts via een tussenstop in een naar zee tamelijk open baai. Met de dan noordwesten wind redelijk beschut en ach....

's avonds valt de wind meestal weg. Maar het mooie weer is al weer op. Voorspelling: “Zuidwest 4-5 toenemend 6-7 voor de Bouches de Bonifacio en de Balagne (noordkust van Corsica), later gevolgd door onweersbuien vanuit zee”. De grote baai van Ajaccio biedt hier uitkomst. Er zijn daar een heleboel beschutte kleine baaitjes (anses). Het weer valt mee, het ‘middenstuk’ van Corsica vangt meestal niet zoveel wind als de ‘uiteinden’ en we hebben nog een heerlijke dag in de Anse de St. Barbe. Daarna trekt de boel inderdaad dicht en we zoeken een voor ons onbekende maar zeer beschutte hoek op. Het valt tegen. De beste plek wordt ingenomen door ankerboeien van de plaatse-

lijke bevolking, de rest van de baai is erg diep tot vrij dicht bij de kant. Op de meest gunstige plek liggen al twee schepen. Dan maar nog wat dicht onder de wal. In het heldere water kun je zien dat de bodem vol met rotsblokken ligt. We laten het anker zakken. ‘Het is maar voor een paar uurtjes’. Het wordt steeds onaangenaamer weer. Het ligt hier niet lekker. Anker op. Ho maar, na een meter of wat slaat de ketting vast tussen de rotsblokken. Veel manoeuvreerruimte hebben we niet. Ik ga weer te water met de snorkel om Bas te begeleiden met het ophalen van het anker. Gelukkig schiet de ketting snel los.

Naar Ajaccio. De hoofdstad van Corsica heeft twee jachthavens. Ze zijn allebei “Compleet!”. Voor anker dicht bij de grootste, daar heb je nog de meeste kans om een ligplaats te krijgen. De volgende dag met de rubberboot naar de haven: “Désolé (het spijt me erg). Ik heb een zeilwedstrijd met 50 deelnemers en nog 60 boten van een groep. Kom morgen maar ‘ns terug.”

De volgende dag eerst via de marifoon geïnformeerd: “Ja kom maar, je wordt bij de haveningang opgevangen”.

Hoi! Anker op! Mooi niet dus, na 50 cm optrekken slaat de ketting al weer vast. Gisteravond, in bed (voorpunt), hoorde ik de ankerketting wel ergens tegenaan schuren, maar dat komt wel vaker voor; er hoeft maar een steen te liggen en dat hoor je dan al. Na een half uur links, rechts, vooruit, achteruit trekken (we kunnen niets zien; het water is hier zeer troebel) schiet hij los. Pfoe! Duikers zijn niet goedkoop op Corsica.

We krijgen een prima plaats in de haven; huren voor twee dagen een autootje, want ook het ‘middenstuk’ heeft nu 7 Bft. Maken schitterende tochten over het zuidelijk deel van het eiland (waren we nog niet geweest). We moeten wel elke dag verkassen; schepen die vrolijk uitvaren komen door de harde wind en de

hoge 'Houle' schielijk terug. Met een Bavaria is dat verkassen geen enkel probleem. Zelfs ik vaar hem tot op 5 cm van de steiger achteruit op z'n plek. Leuk hoor, zoveel bewondering van havenmeester en toegeschoten helpers, die eigenlijk voor niks op de steiger klaar staan.

Als het weer wat gunstiger weer wordt varen we weer verder noordwaarts. De bedoeling is nog ergens in een mooie baai te ankeren. Maar het zit ons niet mee. Er staat buiten nog een houle van bijna twee meter uit west. (Houle = deining die niet door de plaatselijke wind wordt veroorzaakt, maar door harde wind elders). Het ankeren kunnen we wel vergeten. De baaien aan de westkust zijn allemaal open naar west. Er zal hier en daar wel een plekje zijn wat een beetje beschutting biedt, maar dat is nu wel overvol. Er wordt dan ook druk gevaren; iedereen zoekt elders beschutting. Weer terug in de baai bij Calvi pakken we de eerste de beste boei; de haven hoeven we niet eens te proberen, die was half juli al overvol. Het loopt storm. De laatkomers moeten op eigen anker. We liggen hier 5 dagen vast met harde wind. Aan een ankerboei kun je je schip toch wat makkelijker achterlaten voor een kort verblijf aan de wal, denk je. Toen de storm op z'n hevigst was kwam er een onbemand jachtje met ankerboei en al langsdrijven. Gelukkig waren de patrouillerende havenmeesters en duikschool sneller ter plaatse om het zaakje in orde te maken. Op den duur loopt zelfs in de meest beschutte baai de zeedeining naar binnen en lig je met de kop op de wind en met deining dwars aan de ankerboei. Niet geheel comfortabel en je loopt nogal wat blauwe plekken op. Door de deur stappen moet je wel een beetje uitkijken. Het spulletje waar wij aan vastliggen is zo te zien gloednieuw, dus wij gaan vrolijk naar de stad om de deining een beetje uit de benen te laten

trekken. We zijn blij als het weer het toelaat om over te steken naar de thuishaven.

### Visjes.

Dit jaar hebben gedurende de oversteek vice versa tussen Corsica en het vasteland geen enkele dolfijn of walvis gezien. Alleen op de tocht tussen Calvi en St. Florent een paar dolfijnen. En alsof ze het wisten: zodra Bas met de videocamera buiten kwam, waren ze weg.

In de baaien op Corsica en Porquerolles heb ik wel weer andere vissen gezien dan vorig jaar.

Het blijft een fantastisch gezicht. De grotere vissen, die zich laten 'poetsen' door de kleinere; de Octopus die zich, verschietend van grijs gevlekt via bruin naar bruinrood, haastig in een naar het zo te zien veel te kleine spleetje terugtrekt. De Zeekat (soort inktvis), die mij niet gezien had en op drie visjes af stoot en daarbij mij bijna aanvoer. Of de drie kleine Barbeeltjes, die in de baai van Iles de Lavezzi, rustig in het zand aan het scharrelen waren. Tot er plotseling uit het zand een Pieterman tevoorschijn schoot en er één in één hap weg slokte.

In de vakantieperiode wordt veel gejaagd met onderwater geweren. Iets wat ik als schaars geklede (een bikini heeft niet zoveel om het lijf) en ongewapende snorkelaar minder prettig vind. Het zijn harpoenen met vlijmscherpe punten, die om je heen worden afgevuurd. Gelukkig mag er op diverse plaatsen niet gejaagd worden.

Vlakbij Porquerolles zijn we toch nog bijna in aanvaring gekomen met walvissen. We waren lekker aan het kruisen (4 Bft.); er stond wel wat golfslag, maar niet spectaculair. Ik zat aan het roer aan de lage kant, toen ik naast mij een vreemde gladde ronde plek in het water zag. Verder was er niets te zien. Een paar tellen later hoor ik aan de hoge kant, heel dicht bij de boot, zodat ik nog niets zag: "Woesshh", de spetters vlogen

me om de oren en we roken een nogal viezig visluchtje. Toen we overeind gingen staan zagen we diverse lichte plekken met zwemspoor vrij diep onder water. Een groep walvissen!! We zaten er midden tussenin!!

De voorschriften gebieden in zo'n geval dat je je minstens 50 meter moet terugtrekken in een lijn dwars op die van de walvissen. Ga d'r maar eens aanstaan. Ze zwommen trouwens veel sneller dan wij zeilden. Maar zoiets geeft toch wel een kick.

Ondanks al dit voorgaande geëmmmer over euro's, prijzen en rekeningen, tekenen we toch weer voor een derde jaartje bij. Het klimaat, de zon, de zee, de kust, de natuur in het algemeen: de Mediterranée is en blijft een fantastisch oord.

Annelies en Bas van den Akker.  
Natea.



# HEMELVAARTWEEKEND HARINGVLIET 2002, VERSLAG VAN DE "ZEEMEEUW"

We zijn sinds 1 jaar de bezitter van een Bavaria en vanaf dat moment lid van de Bavariaclub.

In de langzij lazen we over het pinksterevenement op het IJsselmeer, het leek ons leuk om andere enthousiaste bavaria zeilers te ontmoeten maar de afstand hield ons tegen. Onze thuishaven is namelijk aan de Grevelingen.

Omdat er nu een evenement werd georganiseerd voor de leden van zuid Nederland hebben wij ons ingeschreven voor het Hemelvaartweekend.

Het is donderdag, 9 mei, 's morgens vroeg rond 8.00 uur. Het is erg mistig. Op de marifoon horen we dat er zeilschepen in problemen zijn gekomen op de Noordzee doordat zij buiten de vaargeul aan de grond zijn gelopen.

We staan vroeg op en laten onze twee honden uit, want om 16.00 uur worden we verwacht in Zuidland, aan het Spui, waar de kennismakingsborrel voor het Hemelvaartweekend van de Bavariaclub regio zuid gepland was.

De tocht naar Zuidland was geen prettige omdat er bijna geen wind was en de mist erg hardnekkig bleek te zijn. Op sommige stukken had je niet meer dan 30 meter zicht.

Pas nadat we de Volkerak sluizen waren gepasseerd begon de mist op te trekken, maar de wind bleef afwezig. Bij de Haringvlietbrug lagen nog twee bavaria's te wachten op een opening. Wij vroegen ons af of deze schepen ook op weg zouden zijn naar Zuidland?

We besloten op de motor door het Spui naar Zuidland te varen, een van de Bavaria's (de 'Va Bien') draaide ook het Spui op. In de haven van Zuidland werden we opgewacht door Gerben, Gepke en hun kinderen Vincent en Mariska. Om 17.00 uur was er een kennismakingsborrel, waar we kennis maakten met de andere deelnemers. De organisatoren, Gerben en Gepke, hadden we reeds bij onze aankomst leren ken-

nen.

Na de borrel ging iedereen terug naar zijn eigen schip of naar een ander schip voor een kleine bezichtiging en het uitwisselen van ervaringen met het schip. Ook zien we dat er links en rechts diverse veranderingen zijn aangebracht om het comfort te vergroten.

S'avonds zijn we met zijn allen gaan eten in het clubhuis van de vereniging waar gezellig verder werd gesproken over het varen en de zeilervaringen met de Bavaria's.

De volgende ochtend was het, na het ontbijt, tijd voor de briefing over de wedstrijd, waar de startlijn lag, waar er gefinished moest worden en niet te vergeten hoe de route was die gevaren moest worden. Vlak voor het startschot was het een redelijk gekrijoel van de wedstrijd schepen die allen aan het wachten waren op het verlossende teken "het startschot". Het weer was bewolkt en het regende niet, maar ook nu was er weinig wind. Hierdoor was er weinig verschil in snelheid. De schepen bleven redelijk dicht bij elkaar.

Naarmate de wedstrijd vorderde kwam er ook meer wind wat betekende dat de snelheden groter werden en de schepen op elkaar gingen uitlopen. Wij waren een groot deel van de wedstrijd in tweestrijd met de "Amplitude" een Bavaria 40. Het zou ons niets verbazen als de bemanning van de Amplitude ons wel wat arrogant zouden vinden, om tijdens een "Wedstrijd" ons dek schoon te maken. Maar wij hadden een min of meer praktisch probleem omdat we een 10 weken oude golden retriever pup aan boord hadden, die regelmatig een "sanitaire stop" nodig had. Maar ja wat doe je als je midden op het water zit? Welnu, dan ga je met aangelijnde pup rondjes op de boot lopen net zolang tot er weer enig "hondenvocht" op het dek is terecht gekomen. Vandaar dat we regelmatig met behulp van de puts water over het dek moesten spoelen. Het had

dus niets te maken met een "decadente schoonmaakcampagne" tijdens een zeilwedstrijd.

Tot het rondon (aan de oostkant van Tiengemeten) lag de "Amplitude" op kop. Wij hadden het geluk dat wij bij de ronding iets gelukkiger onze eerste slag maakten. De rest van het veld lag al op enige afstand achter ons.

De amplitude heeft een puike wedstrijd gevaren. Zij moesten alleen terrein prijs geven toen wij moesten kruisen. Wij hadden het geluk dat wij door de winddraaiingen scherper konden varen.

Wij konden de terugreis naar Hellevoetsluis in een lange slag maken waardoor wij verder konden uitlopen op onze opponent. Hierdoor konden wij als eerste over de finish zeilen. Vervolgens zijn we naar Hellevoetsluis gevaren waar we s'avonds gezellig met de hele groep met elkaar zijn gaan eten in eetcafé "De Klipper", met muziek.

Tijdens het diner werden de prijzen uitgedeeld en daarbij deelde de voorzitter mee dat er in het noorden nog nooit een "OCEAN" had gewonnen door als eerste over de streep te gaan, laat staan tegelijk ook nog eens de handicap prijs te winnen. De "va bien" een ook een 42 ocean werd tweede en de "Amplitude" werd derde.

De rest van de avond was erg gezellig de volgende ochtend was een ontbijtbuffet voor iedereen. Daarna was het Hemelvaart weekend helaas weer voor bij en dat betekende dat iedereen weer op huis aan moesten gaan. Ik denk dat ik namens alle deelnemers kan spreken door te zeggen "Gerben en Gepke, bedankt voor een zeer geslaagd weekend met een perfecte verzorging en organisatie en we hopen dat je voor een herhaling zal zorgen volgend jaar op de Grevelingen".

groetjes  
Bemanning van de Zeemeeuw