

# BZC *Kuippraat*

Laten we deze aflevering starten met een cliché, 2006 zit er weer op. We hebben de feestdagen weer overleefd en nu op naar 2007 waar we als club weer veel leuke zaken op stapel hebben gezet of er nog hard aan werken.

**Terugblik 2006.** Toch wil ik graag nog even terugkijken op het afgelopen jaar. Onze vereniging is fors gegroeid. Terwijl ik dit schrijf (1 december 2006) zitten we op 740 leden en het blijft dit aantal gestaag doorgroeien. Dat we zo groot worden ontgaat ook derden (bedrijven en havens) niet. Er komen dan ook zo nu en dan verzoeken binnen of men wat voor ons kan betekenen en BZc voor hen natuurlijk. Sommige workshops zijn daar dan ook een interessant voorbeeld van. Ik wil dan ook alle sponsors, donateurs en adverteerders hartelijk bedanken voor hun bijdragen op alle gebied aan onze club.

De Natte weekenden, inclusief de "snertraces" het bezoek aan Giebelstadt, het is allemaal weer naar ieders plezier verlopen. De enquête is inmiddels gesloten en 264 leden (ongeveer 35%) hebben hun bijdrage geleverd, waarvoor onze dank. We nemen gemakshalve maar even aan dat de resterende 65% happy is met het reilen en zeilen van BZc.

We zullen als bestuur alle suggesties zorgvuldig bekijken en waar mogelijk ten uitvoer brengen, uiteraard ook met jullie hulp en aanwezigheid. Op de ALV in februari zullen we de enquête op de agenda zetten en de resultaten zowel in de Langszij als op de website publiceren.

Terugkomend op de website. Het forum wordt frequent gebruikt en ik hoor dan ook om me heen veelal positieve verhalen over dit medium. Natuurlijk wordt er nog wel eens wat geschreven waar je je soms af kunt vragen hoe en waarom, maar met het zelfregulerende karakter van het forum komt een en ander dan toch weer op zijn of haar pootjes terecht.

**Vacature.** De vacature voor wedstrijdler is bij het schrijven van dit artikel nog steeds niet ingevuld. Niemand heeft zich nog spontaan aangeboden en we zijn daarom naarstig op zoek naar een liefhebber of liefhebster. Indien dat niet lukt dan hebben we mogelijk een probleempje. We weten dat het in andere verenigingen vaak niet anders is, maar we hebben meer mensen nodig die een en ander mee willen opzetten en uitvoeren. Het komt nu nog veelal op het bestuur neer. We zijn enthousiast genoeg om voor BZc hard te willen werken, maar ook wij hebben het druk met allerlei andere nuttige zaken, zoals werk. Dus... help!!!

**Jeugd.** Zoals jullie gemerkt hebben is de jeugdpagina veranderd. Een nieuwe redactie, een nieuwe naam (BabbelVaria), artikeltjes, een puzzel. Maar ook hier het verzoek om jullie kids enthousiast te maken om wat leuks of grappigs in te sturen. De jeugd heeft de toekomst nietwaar???

**Vooruitblik 2007.** De workshops die nog komen zijn inmiddels weer geheel volgeboekt. Aan de workshops voor het najaar wordt alweer gewerkt. De organisatie van het Hemelvaartweekend en het Pinksterweekend zijn alweer nagenoeg rond.

**ALV in februari** Voor het eerst hebben we mogelijk een echte verkiezing. De penningmeester is volgens het rooster aftredend, maar stelt zich gelukkig ook weer herkiesbaar. Maar dan moet er wel wat te kiezen zijn. Dus als er kandidaten zijn met de juiste kennis en instelling... schroom niet!

Rest mij nu nog mijn collega's bestuurders en redactie heel hartelijk te bedanken voor hun inzet en enthousiasme. In 2007 gaan we er weer voor!

Tenslotte wensen wij alle leden en hun families een gezond 2007 toe, met heel veel zeilplezier!

*Albert en Frieda*

## **Inhoudsopgave**

|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| Kuippraat                       | 1  |
| De Snertrace - IJsselmeer       | 2  |
| Kapot gerepareerd               | 5  |
| Wat moeten ze nu weer bedenken? | 5  |
| Snertrace                       | 8  |
| Zierikzee                       | 8  |
| 2006                            | 8  |
| De poly-kliniek                 | 10 |
| Koop een boot                   | 14 |
| EHBO                            | 17 |
| VMG, wat moet je ermee?         | 20 |
| Tweede Maidentrip               | 23 |
| Retourtje Giebelstadt           | 26 |
| BabbelVaria                     | 32 |
| AIS, zien en gezien worden      | 34 |
| De zeekaart vroeger en nu       | 36 |
| Een ontmoeting De Biezen        | 38 |
| Website bij nieuwe provider     | 39 |
| Uitnodiging aan de club         | 42 |
| Deltaweek zeeland               | 42 |
| Inschrijfformulieren            | 44 |
| Uitnodiging ALV 2007            | 45 |
| Hemelvaart en Pinksterweekenden | 46 |
| In het Kielzog                  | 48 |

## **Colofon**

### **Bestuur Bavaria ZeilClub**

#### **Voorzitter:**

Albert Rink  
voorzitter@BavariaZeilclub.nl  
0186 - 652431 / 06 - 21261749

#### **Penningmeester:**

Willem Boswinkel  
penningmeester@BavariaZeilclub.nl  
06 - 51853121  
postbank: 4498108 t.n.v. Bavaria Zeilclub, Bussum

#### **Secretaris:**

Ton Mommers  
Helenahoeve 11, 3451 TM Vleuten  
secretariaat@BavariaZeilclub.nl  
030 - 6775702 / 06 - 20538969

#### **Divisie Zuid:**

Gerben & Gepke van Bers  
divisie.zuid@BavariaZeilclub.nl  
0346 - 553444

#### **Redactie:**

Marianne Schot, Peter Steingröver (hoofdredactie) en Albert Rink; redactie@BavariaZeilclub.nl

#### **BabbelVaria:**

jeugd@BavariaZeilclub.nl

#### **Samenstelling en opmaak:**

Ton Mommers

L  
A  
N  
G  
S  
Z  
I  
J



Een impressie vanaf de Indigo



## De Snertrace - IJsselmeer

### Nieuw concept

Als regelmatig bezoeker van de BavariaZeilclub site werd mijn aandacht getrokken door de voor-aankondiging van de "Snertrace". Nadere bestudering van het bericht leerde mij dat snert refereert aan winterse omstandigheden waarbij dit soort soep tot z'n recht pleegt te komen in combinatie met een zeilwedstrijd erg laat in het jaar. Een geheel nieuw concept!

### Rijkswaterstaat

De Indigo, met gelegenhedenbemanning, schreef zich in. Je houdt toch een aantal slagen om de arm

want, wat doet het weer, hoeveel leden krijg je zo gek en hoe zit het met bruggen en zo?

Om met punt één te beginnen. De globale opwarming speelt ons zeilers toch wel in de kaart. Voor 25 november werd een temperatuur van 18 graden Celsius voorspeld! Punt twee: een opkomst van 13 schepen is natuurlijk fantastisch. Punt drie: de Ketelbrug was nog wel even spannend omdat we daar achter liggen. De Ketelbrug kent in deze tijd van het jaar, slechts een "winteropening". Na overleg wilde Rijkswaterstaat echter speciaal

voor ons om 8.45 uur zaterdagochtend de brug draaien. Dat geeft je als belastingbetaler toch wel weer een fijn gevoel.

### Waar zijn ze mee bezig?

Met een zuidenwind zes Beaufort zeilden we op de genua een bakstagkoers naar Andijk alwaar we rond 11.30 uur arriveerden. Ton en Evelyn, die de organisatie op zich hadden genomen, haalden ons en de rest van de vloot binnen. Dat was toch wel apart. Terwijl de vloot zich verzamelde en de bemanningen luchtig gekleed op de steiger wetenswaardigheden uitwisselden,





Marc Willems - Irca



Laurens - Indigo



Evelyn Eman - Cayenne



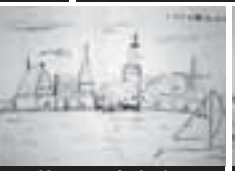
Albert en Willem - Sir John



Wim en Jacqelien - Balou



Nico en Ria - Nicria



Maarten - Catharina



Rob - 4 Seasons

werden er tegelijkertijd schepen onttakeld en op de kant winterklaar gemaakt. Je krijgt echt zo'n idee van waar zijn al die mensen toch mee bezig? Waarom zou je je schip aftuigen en op de kant zetten als je ook gewoon lekker kunt gaan zeilen?

### Nieuwe start

Rond 12.00 uur werd de snert met roggebrood geserveerd vanaf het achterdek van de Cayenne, en ondanks de weersomstandigheden smaakte het uitstekend. Daaropvolgend kregen we tekst en uitleg over de te varen baan en de startprocedure. Op alle fronten blijkt dit weekend innovatief want Ton had in de startprocedure een nieuw element geïntroduceerd. We startten namelijk op handicap. Dat wil zeggen, het schip met de hoogste SW start als eerste en het schip met de laagste SW als laatste.

Als je de te zeilen tijd zo goed mogelijk inschat kun je de start intervallen berekenen. Bij de finish krijg je dan de situatie dat de volgorde van finishen ook overeenkomt met de uitslag op handicap. Maar dat was nog niet alles. Er was nóg een wedstrijdelement ingebouwd. Elk schip moest een houtskooltekening van het havenhoofd van Medemblik maken. Deze tekeningen werden door de deelnemers zelf beoordeeld. De uitslag telde mee in het eindklassement.

### Vlagerig en draaierig

De Race was puur genieten. Ondanks de hoge temperatuur was het toch wel redelijk herfstachtig. De

wind varieerde in kracht tussen vier en zeven Beaufort, kortom nogal vlagerig en draaierig. De start was vlakbij de haveningang van Andijk. om 14.00 uur voor de Nicria en voor de Indigo om 14.15 uur. De rest daartussenin. We begonnen onder vol tuig met een bakstag wind richting de windmolens voor Medemblik.

Ondertussen hebben we een mooie foto gemaakt (met telelens) van de haven van Medemblik. Bij de windmolens kregen we een kort voorde-winds rak. Hier kwamen de schepen al aardig dicht bij elkaar. Het daarop volgende halfwindse rak was echt spectaculair. Met een dikke zes Beaufort onder vol tuig, loefduels uitvechten met de Cayenne en ondertussen uit alle macht proberen niet uit het roer te lopen, leverde menig zweetdruppeltje op. Bij de benedenboei aangekomen moest er echt wat aan de zeilen gebeuren. Dus hebben we tijdens het ronden van de boei een dub-

bel rif gestoken en de genua een stuk terug gerold. Ondertussen passeerden we de "Regt door zee" die problemen had met de fokkeschoot.

### Akelig hoog en hard

Hoog aan de wind was de volgende boei net te bezeilen. We wisten uit eerdere wedstrijden dat de Cayenne een geduchte concurrent zou zijn op dit rak omdat aan de wind Ton en Evelyn akelig hoog en hard kunnen zeilen. Toch slaagden we erin om onze voorsprong, die we op het halfwindse rak hadden opgebouwd, te handhaven. Bij de volgende boei bleek dat we de rest van het veld ook voorbij waren. Op het laatste korte aan de windse rak voor de finish, wisten we aan kop te blijven. Vanaf de dijk voor de haven werden we door de bemanning van de Impulsive, die niet had meegevaren, gefinished.

Hebben we gewonnen? Oh nee, we moeten nog aan het tekenen! Geluk-



meer kleuren foto's vind je in de foto-albums op de website



kig hadden wij Laurens aan boord. Hij heeft, aan de hand van de eerder gemaakte foto een fantastische houtskoolimpressie van de haven van Medemblik neergezet.

#### **Borrel in het donker**

Typisch voor zo'n snertrace is dat je de aankomstborrel al in het donker drinkt. We hebben ons dus maar snel begeven richting het havenrestaurant waar de bemanningen zich weer verzamelden en de sterke verhalen natuurlijk niet van de lucht waren. Moe maar voldaan hebben we van een heerlijk

driegangen diner genoten. Ondertussen hebben we de kunstwerken beoordeeld. Halverwege het diner was de prijsuitreiking. Samen met de kustzinnige uitspattingen van Laurens was onze prestatie voldoende voor de eerste plaats.

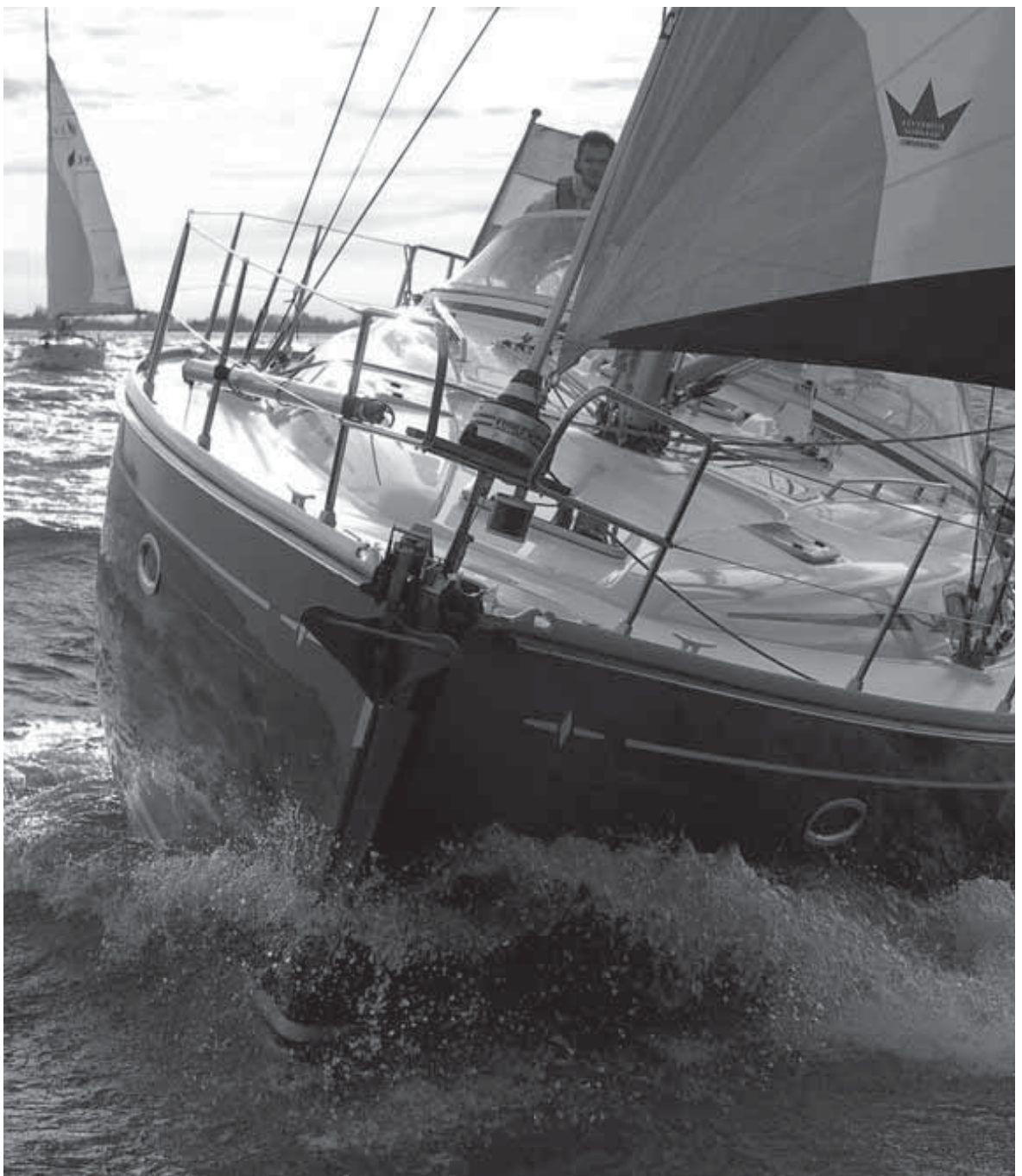
#### **Grensverleggend**

De prijs mag gerust grensverleggend worden genoemd. Deze bestaat uit een door Ton zelf gemaakte trofee. De voet bestaat uit een stuk Bavariadek met daarop gemonteerd een soeppannetje voorzien van het BZC embleem. Het pannetje bleek

gevuld met een heus soeppakket. Het is een wisseltrofee dus we zullen hem laten voorzien van een mooie inscriptie. Na nog wat gezellig natafelen gingen we toch weer redelijk bijtijds te kooi. De meeste deelnemers hadden nog een behoorlijke thuisreis voor de boeg op zondag.

Al met al een geweldig evenement. Wat ons betreft is een nieuwe traditie geboren.

*Egbert Veldhuyzen en bemanning  
Indigo*



# Kapot gerepareerd

*gereedschap, reserveonderdelen en een aardige monteur*

Natuurlijk wil iedere schipper zijn schip goed in orde hebben. Nu heeft een schip zoveel aspecten, dat het nauwelijks te verwachten is, dat u als eigenaar van een boot, van welk type dan ook, in staat zult zijn om alle kanten van uw boot door en door te kennen. Het is al fantastisch als u de werking van de meeste installaties en instrumenten globaal kent en ongeveer kunt nagaan wat er stuk zou kunnen zijn. Maar om ook alles te kunnen repareren mag u wel een professional in de jachtbouw zijn.

Het zwakke punt bij watersporters is natuurlijk het gebrek aan vaaruren. Hebt u wel eens een schatting gemaakt van het aantal dagen dat u aan boord doorbrengt? In de zes of zeven maanden dat de boot vaarklaar ligt, komt u met zestig dagen hoog uit. De kans dat er in die tijd iets stuk gaat, is niet zo heel groot. U krijgt dus niet zo vaak de gelegenheid om uw kundigheid te beproeven. Dan is het logisch, dat je geen routine in het doen van reparaties opdoet. Dan is het zaak je grenzen te kennen en voor specialistische klussen een beroep te doen op de specialist. Hebt u daar geen geld voor,

dan is er misschien met ruildiensten een afspraak te maken met iemand in uw jachthaven: u leent uw kaarten van de Oostzee uit en de ander verwisselt uw filters en impeller.

Want het kan zo maar zijn dat het niet lukt om na de reparatie de boel weer goed in elkaar te zetten. Voor je het weet lig je anderhalve dag op een monteur te wachten nadat je de brandstoffilters hebt vervangen. Als je dan de motor niet ontluicht krijgt heeft een monteur ook een paar uur nodig om te ontdekken dat bijvoorbeeld de afsluiting van het groffilter niet afdoende is. En passant leer je ook nog een paar termen technisch buitenlands.

Daar zit je dan: je begint in een situatie waarin alles het nog doet en na een half uur heb je je motor kapot gerepareerd: niets is echt stuk, maar je motor is wel onbruikbaar.

Reddingbootbemanningen hebben in de afgelopen decennia ook ervaren, dat er steeds meer apparatuur aan boord is, die niet



meer door amateurs kan worden gerepareerd of onderhouden. Nu is de elektronica aan boord van een reddingboot wel heel geavanceerd en over het algemeen wat uitgebreider dan op het gemiddelde plezierbootje. Gevoelig dus en moeilijker zelf te repareren.

Bij de KNRM begrijpen we ook heel goed, dat u geen specialist op ieder gebied kunt zijn. Houdt u zich bij de overzichtelijke klussen, dan kunt u al veel ellende voorkomen. De precieze dingen laat u dan aan de specialisten over.

De conclusie mag duidelijk zijn: wij eenvoudige vrijetijdsschippers kunnen niet alles en dat hoeft ook niet. Je grenzen kennen vraagt soms al genoeg handigheid...

*Michelle Blaauw - KNRM*

De KNRM kan niet buiten uw steun! Kijk op [www.knrm.nl](http://www.knrm.nl)

L  
A  
N  
G  
S  
Z  
I  
J



## Wat moeten ze nu weer bedenken?

Het Pinksterweekend 2006 had niet mooier kunnen zijn. Vooral al de schepen voor, in en na de sluis, wat een armada. De intocht bij de finish in Medemblik van de 24- uur tocht verbleekte hierbij. De organisatie had mijn inziens De Groene Draek nog kunnen charteren, waarbij Prins Willem en Prinses Maxima de Bavaria Zeilclub vlootshow hadden kunnen afnemen!

Wist u overigens dat de jachten die in de Koninklijke (jachthaven in Muiden) liggen, naast hun speciale driekleur met logo, nog iets apart hebben? Men heeft zelfs voor de tweede keer bij Wedgwood complete scheepsserviezen laten maken met hun eigen logo. De eerste bestelling was al van voor de oorlog!

In de tijd van polyester denk je sneller aan Mepal dan aan Wedgwood porselein. Maar... een Bavaria scheepsservies, misschien nog wel met toevoeging van de eigen scheepsnaam, dat zou wat zijn! In China kan je heel veel goedkoop laten maken. Alles is mogelijk, dus vast ook voor een goed florerende Bavaria Zeilclub.

*Ad Dupain*

# L.J. vd Velde Watersport b.v.

Kraanverhuur - Botenstalling - Watersportartikelen - Onderhoud

## Herkingen Marina Jachthaven aan de Grevelingen



Winkel met o.a.

Raymarine

Navman

Ronstan

Lewmar

Spinlock

International

de IJssel

3M

Webasto

Mariner buitenboordmotoren

Quicksilver rubberboten

Lodestar rubberboten

Dubarry

Helly Hansen

Imhoff

RW

Harken

Mat de Misaine

Armor Lux

en nog veel meer!!

## Kraanverhuur



## Botenstalling

Onderhoud  
en reparatie.



zomer en winter  
binnen en buiten

## Watersportwinkel



Iedere maand  
nieuwe  
aanbiedingen!



Groenekruisweg 2a

3249 AG Herkingen

Tel.: 0187 - 66 92 56

Fax: 0187 - 66 97 28

E-mail: [info@vandervelde-watersport.nl](mailto:info@vandervelde-watersport.nl)

Internet: [www.vandervelde-watersport.nl](http://www.vandervelde-watersport.nl)



Superstore  
WATERSPORTARTIKELN



# Bavaria puzzel

Als je alles goed hebt ingevuld van links naar rechts, dan lees je van boven naar beneden (in de grijze balk) een vraag. Het antwoord op die vraag is de oplossing van de puzzel. Stuur je oplossing in voor 1 maart 2007 en wie weet ben jij wel de winnaar.

*Deze puzzel werd gemaakt door Wim Pippel van de Summertime.*

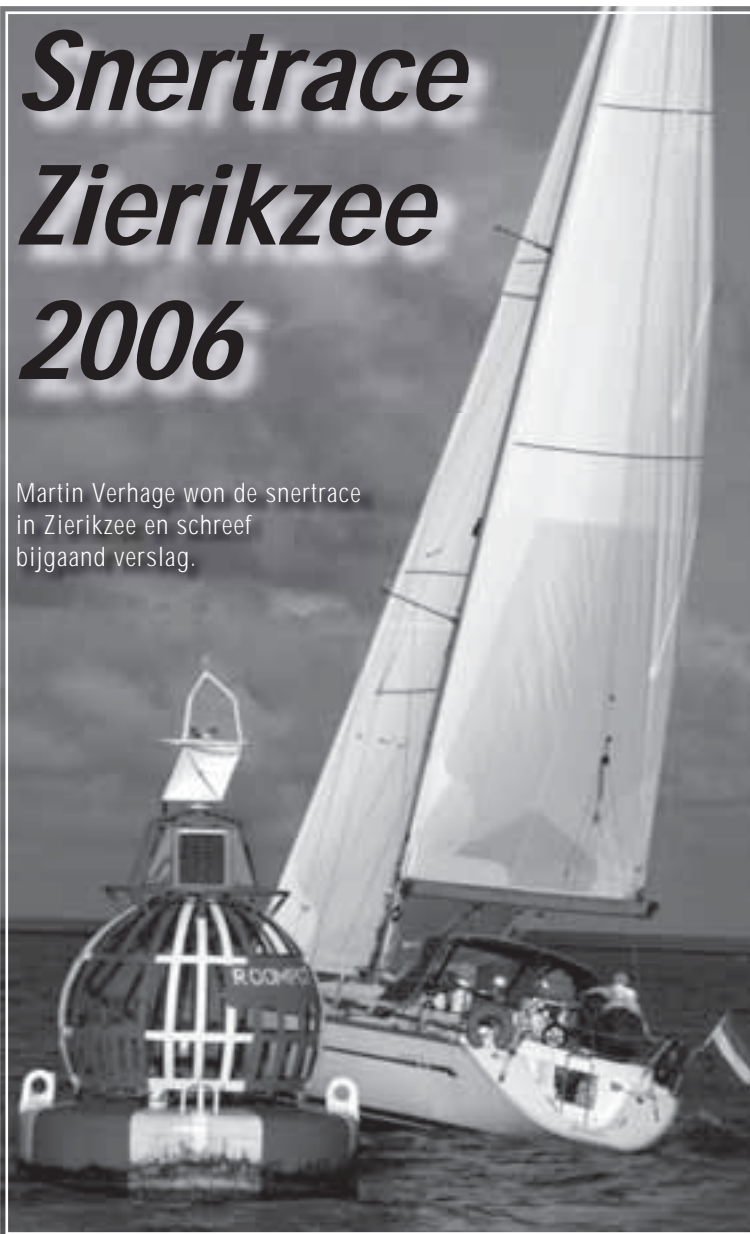
|                              |                 |
|------------------------------|-----------------|
| Onderwater verf              | a..i.....g      |
| Soort zeil                   | .e...           |
| Bavariaclub evenement        | ..n.....w.....d |
| Overstag gaan                | w.....          |
| Licht weer zeil              | ..ll....        |
| Linkerzijde v/h schip        | .....           |
| Voorkant v/h schip           | b...            |
| Navigatie middel             | ...p.s          |
| Trimlijn                     | c.....e         |
| Overnachtingsplaats          | ..s.....h....   |
| Voornaam Bavaria dealer      | .h....          |
| Staat recht op het schip     | ...t            |
| Brandstof                    | .....           |
| Bijna tegen de wind varen    | ..n.....        |
| Voornaam bavaria dealer      | ...n            |
| Vaarwater in Nederland       | .....z..        |
| Stuurautomaat                | ...p....        |
| Achterzijde v/h schip        | s.....          |
| Wollen draadjes in voorzeil  | .....           |
| Zeilen neer halen            | ..r....         |
| Wappert op het schip         | c..b...g        |
| Buiskap                      | s...h...        |
| Voornaam webmaster           | ...             |
| Navigatie middel             | ..d..           |
| Inklapbare aandrijving       | ...ps.....      |
| Comfort om de kuip           | ...t..t         |
| Winterwedstrijd              | ..er.....       |
| Windkracht                   | b.....t         |
| Dragers v/d zeerailing       | .c.p....        |
| Soort kiel                   | t....d.         |
| Scheepsvloer                 | ...             |
| Scheepskeuken                | .....           |
| Ligt je schip mee vast       | ....a...n       |
| Zeilen verkleinen            | .....           |
| Baas op het schip            | .....           |
| Wal snaps                    | s.....rr..      |
| Opslagreservoir              | v...w.....      |
| Lange geplande vakantie      | s.....l         |
| Scheepstelefoon              | .....           |
| Vaste plek voor het schip    | l.g.....        |
| Voornaam v/d voorzitter      | .....           |
| Middel om aan boord te komen | z.....p         |
| Krijg daar géén klap van     | ....            |

L  
A  
N  
G  
S  
Z  
I  
J



# Snertrace Zierikzee 2006

Martin Verhage won de snertrace in Zierikzee en schreef bijgaand verslag.



meer kleuren foto's vind je in de foto-albums op de website

Op 10 december 2006 was alweer de tweede snertrace in Zierikzee. En ook dit jaar was alles weer perfect georganiseerd door Ton Pannekoek. Het aantal van 15 deelnemende boten overtrof ruimschoots het aantal (6) van vorig jaar.

## Ruig weer

De week ervoor was het stormachtig met veel regen. Het leek een echte snertrace te worden! Vrijdagmiddag was het droog en vertrokken we met nog vier boten bij de sluis van Bruinisse. Het waaide met 18 tot uiteindelijk 28 knopen nog steeds stevig door, maar geweldig om te doen. Eenmaal in Zierikzee blijken er al meer deelnemers te zijn.

## Zonnig

Zaterdagmorgen staan we op met de zon, die de hele dag zou blijven. In café de Biet is de ontvangst met koffie en een Zeeuwse lekkernij. Ton verzorgt het Palaver en legt ons uit hoe we moeten varen. Hij introduceert een nieuw startstelsel. De kleinste boot vertrekt het eerst en de andere boten vertrekken per voet bootlengte twee minuten later. Het blijkt aardig te werken. De baan is ongeveer 20 mijl lang en de wind ongeveer 15 knopen. We starten tegelijk met nog drie 36'ers en al snel halen we de twee boten die voor ons varen in.





### Het wiel uitvinden

Als je voorop vaart moet je met navigeren het wiel uitvinden. Nadat we de verste ton gerond hadden en met stroom mee lekker opschoten, meldde de bemanning van de tegemoet komende Senang dat we de laatste ton verkeerd om gerond hadden. We moeten snel opnieuw een inhaalrace beginnen. Het heeft ons ongeveer 10 minuten gekost. De boten worden een voor een weer ingehaald en de spinaker gaat erop. De snelheidsverschillen worden nog groter en alleen de Heer Bommel.nl met genaker en de Adanna houden ons op geruime afstand bij.

### Vertekend beeld

Na het spinakerrak volgt een aan-de-winds rak. Als we bij de ton oploeven krijgen wij de stroom tegen en hebben de achtervolgers nog stroom mee. Het lijkt dus alsof ze dichterbij komen, maar dat is niet zo. In het laatste kruisrakje komen de twee 44-ers nog wel dichterbij, maar een gevaar vormen ze niet meer. Tot slot gaat de spinaker er opnieuw op en die gaat er bij de finish pas weer af. De Adanna komt uiteindelijk dik zeven minuten later over de lijn en de Heer Bommel.nl volgt een minuut later.

### Aan de snert

Na de wedstrijd gaat iedereen snel naar de haven om te genieten van een kop welverdiende snert. Echt koud is het niet geweest, maar het is wel lekker als je een dag buiten bent geweest. Na de snertronde



gaat het programma verder bij de Portugees waar genoten wordt van een gevarieerd menu van vlees en vis. Tijdens het eten doet Ton in delen de prijsuitreiking. Voor alles wat maar gedaan kon of moest worden, worden prijzen uitgedeeld. Ook krijgt ieder bemanningslid een medaille. Uiteindelijk behaalden wij de eerste prijs, wat beloond werd met een gigantische wisselbeker. Bijna niet te tillen en waar laat je zoiets? Op het zwemplatform? Koud

De nacht die volgt is koud en als we de volgende morgen om acht uur wakker worden, blijkt het net niet koud genoeg geweest voor ijs op het dek. Het is weer prachtig weer en met een lekker lopend windje varen we terug naar Herkingen. We kijken terug op weer een fantastisch weekeinde. Volgend jaar weer! Ton, nogmaals bedankt voor de organisatie.

*Martin Verhage en bemanning  
Planeur*



# De poly-kliniek

*We hebben allemaal polyester boten en die kunnen wel eens aanlopen tegen beschadigingen. Een oppervlakkig krasje is vaak zelf nog wel weg te poetsen, maar zit het dieper dan komt er meer bij kijken. Willem de Koning is specialist op dat gebied en maakte tijd om ons iets te vertellen over zijn activiteiten.*

Willem ontvangt mij in zijn werkplaats op een industrieterrein in Kampen. Erg veel valt daar overigens niet te zien, omdat hij het grootste deel van zijn werkzaamheden op locatie uitvoert.

Dat is, zoals hij uitlegt, direct ook zijn grote kracht. Niet alleen het uitvoeren van allerlei polyesterreparaties, maar ook het inbouwen van boegschroeven kan Willem doen op de locatie van de klant. Overigens is het voor hem geen probleem als die klant een deel van de inbouw of afwerking van een boegschroef zelf wil doen. Hij spreekt dan vooraf de verdeling van de werkzaamheden af en levert daarbij graag de juiste materialen en het nodige advies.

**RAL kleur?** Sinds enige tijd is hij de vaste polyester reparateur van de noordelijke Bavaria importeur. Hij weet mij dan ook precies te vertellen welke gelcoat ik zou moeten gebruiken voor een paar plekje op Impulsive.

En denk dan niet, zoals ik dacht, dat voor de juiste kleur het RAL nummer voldoende is. Volgens Willem kunnen verschillende merken gelcoat, ondanks dezelfde RAL code, onderling qua kleur toch net weer iets verschillen.

**Wafeltjesdek** Gedreven gaat Willem verder en vertelt over de door hem ontwikkelde techniek voor perfecte reparaties aan ons "wafeltjesdek". Op een onbeschadigd en in de was gezet stuk dek maakt hij eerst met laagjes gelcoat een mal. Van de te repareren plek maakt hij vervolgens een keurig afgepaste plek, maakt het vlak en ontvet deze nauwkeurig met styreen voor een goede hechting.

Het gebied rondom de plek wordt in de was gezet, zodat daar juist geen gelcoat op kan hechten. Dan gaat er een laagje gelcoat op de reparatieplek en wordt de mal erop gelegd en afgedekt met folie. Met een speciaal vacuümapparaat wordt exact de juiste druk opgebouwd om de wafeltjesstructuur in de reparatieplek te persen.

**Pinholes** Voor een ander bekend fenomeen, pinholes, legt hij ook zijn werkwijze uit. De pinhole schuurt hij een beetje taps uit en ontvet deze nauwkeurig. Het gebied zo krap mogelijk rondom de reparatieplek zet hij in de was, zodat ook daar juist weer geen gelcoat op kan hechten.

Nadat hij de rest van het polyester rondom de reparatieplek heeft afgeplakt, spuit hij dunne laagjes gelcoat op de pinhole. Door de was is de overtollige gelcoat buiten de reparatieplek eenvoudig te verwijderen en blijft de gerepareerde plek heel klein. Daarna is het een kwestie van het hele gebied polijsten. Volgens Willem wordt met deze werkwijze oppervlakteversterking voorkomen en is het veel minder snel noodzakelijk om een boot met pinholes over te spuiten

**Doe het zelf** Willem heeft ook nog wat doe-het-zelf tips. Oppervlakkige (schuur)krasjes, zoals van bijvoorbeeld fenders, kun je bij elke temperatuur gewoon polijsten. Is er sprake van iets diepere krassen dan moet je met gelcoat aan de gang.

Doe dat dan wel als het minstens een graad of vijftien is, anders zal de aan te brengen gelcoat niet goed uitharden. Ontvet eerst de reparatieplek goed met aceton en ruw deze op met schuurpapier



## **Reparatie op locatie!**

Waar anderen er niet meer uitkomen en overspuiten de enige optie lijkt, repareren wij met spot repair en brengen uw schip in originele staat terug met ISO gelcoat.

## **Boeschroef inbouwen op locatie!**

De Koning polyester is een toonaangevend bedrijf als het gaat om het vakkundig inbouwen van diverse boegschroeven. Wij gebruiken alleen hoogwaardige composieten o.a. ter voorkoming van osmose.

## **Levenslange garantie op lamineerwerk en gelcoat reparaties**

De Koning Polyester  
Industriestraat 3H  
8263 AA Kampen  
Tel: 06 - 122 133 72  
[www.dekoningpolyester.nl](http://www.dekoningpolyester.nl)

korrel 220 of 240. Vul de kras vervolgens met een fijn penseeltje netjes met gelcoat en laat dat goed uitharden. Daarna kan de hele plek weer glad gepolijst worden.

Ik ben weer een hoop wijzer geworden en neem afscheid van Willem, maar niet nadat hij mij nog even op zijn website heeft gezien: [www.dekoningpolyester.nl](http://www.dekoningpolyester.nl). Voor als je toch liever de specialist aan boord haalt in plaats van zelf te gaan knutselen.

*Peter Steingröver  
Impulsive*



OP EEN ONBESCHADIGD DEEL VAN HET DEK WORDT DE BENODIGDE VORM AFGEPLAKT...



...EN INGESMEERD MET EEN SPECIAAL MATERIAAL OM DE MAL TE MAKEN.



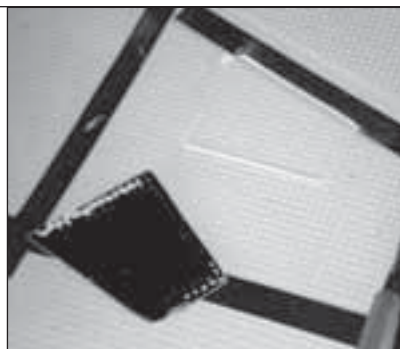
DE MAL IS KLAAR.



DE BESCHADIGING WORDT VLAK GESCHUURD EN INGESMEERD MET GELCOAT, WAARNA DE MAL ER NAUWKEURIG OP WORDT GEPERST.



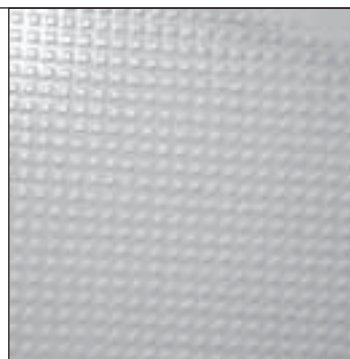
HET CONTROLEREN VAN DE TEMPERatuur TIJDENS HET HARDINGS-PROCES IS ESSENTIEEL VOOR EEN GOED RESULTAAT.



DE MAL WORDT VERWIJDERD EN HET NIEUWE STUK WAFELTJESDEK IS IN RUWE VORM KLAAR.



DE RUWE REPARATIE WORDT MET DE HAND EN HET JUISTE VAKMAN-SCHAP VERDER AFGEWERKT.



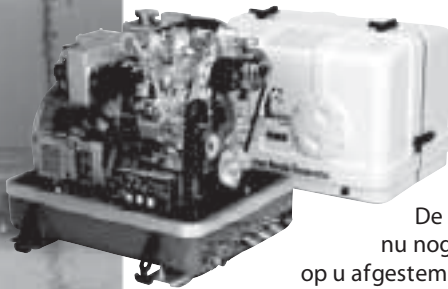
HET GEREPAREERDE STUK DEK.



De ultieme combinatie op stroomgebied!

## POWERCONCEPTS by BARCO®

Eindelijk: dé ultieme combinatie op stroomgebied. De Barco Panda Generatoren en de Victron Energy producten komen samen in de Barco Power Concepts pakketten. Voortaan heeft u altijd voldoende stroom aan boord. Zelfs het starten van een airconditioning is voor de Power Concepts van Barco geen probleem. U geeft aan wat u wilt en wij zorgen voor het juiste Power Concept.



De Power Concepts worden compleet geleverd. Van inlaat tot en met uitlaat en alles wat daar tussen zit. Inclusief bedieningspanelen, bekabeling en systeem monitoren. U bent dus niet meer afhankelijk van diverse leveranciers.



De prijs voor een Power Concept is misschien nu nog een vraagteken. Wilt u weten wat het op u afgestemde Power Concept kost? Bel of kom gerust bij ons langs. Wij geven u graag een demonstratie.



victron energy  
BLUE POWER

De Paal 35 - 1351 JP Almere-Haven - Tel.: 036-5359700 - Fax: 036-5359740  
www.victronenergy.com - E-mail: sales@victronenergy.com



BARCO® marine equipment  
Numansdorp-Holland

J. van der Heydenstraat 3 - 3281 NE Numansdorp - Tel.: 0186-655010 - Fax: 0186-655040  
www.barcomarine.nl - E-mail: info@barcomarine.nl

|            |   |       |
|------------|---|-------|
| Naam       | : | _____ |
| Adres      | : | _____ |
| Telefoon   | : | _____ |
| Postcode   | : | _____ |
| Woonplaats | : | _____ |

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 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



**DSH TRADING | SOLIMAR**

De zeilen, het kompas, het GPS; allemaal belangrijk. Maar aan het stuurwiel gebeurt het, daar voelt u wat uw boot doet. Het stuurwiel is uw connectie met de boot.

Zoals ieder onderdeel van uw boot heeft het stuursysteem onderhoud nodig. Niet alleen om de precisie van uw stuursysteem te behouden, maar ook om de algehele levensduur te verlengen. En dit komt weer ten goede aan de veiligheid; u moet altijd kunnen vertrouwen op u stuursysteem.

DSH trading heeft als importeur van Solimar een uitgebreid assortiment met vervangingsdelen zoals lagers, quadranten, kettingen en kabels. Op onze website [www.dshtrading.nl](http://www.dshtrading.nl) vindt u welk Solimar stuursysteem op uw boot is gemonteerd. Tevens vindt u hier technische tekeningen en bestelnummers voor vervangingsdelen. Indien uw stuurkolom ouder is dan 10 jaar en een grondige revisie behoeft, is het in veel gevallen verstandiger om een nieuwe kolom aan te schaffen. Daarom willen wij de volgende aanbieding doen:

**Ruil nu uw oude stuurkolom in en ontvang € 150,00 korting op een nieuwe kolom !**

U betaald dan geen € 1015,- maar **€ 865,-** incl. 19% btw voor een 607/6 aluminium stuurkolom.

Solimar , Hamann Emission control, to! tecnologico originale leather, C.PLath compasses, Pressmair stainless steel gassprings, KiteShip kites

DSH trading, Zernikeweg 37, 3241 MG Middelharnis The Netherlands, T +31(0)187 486163, F +31(0)187 480895, [info@dshtrading.nl](mailto:info@dshtrading.nl), [www.dshtrading.nl](http://www.dshtrading.nl)

## Koop een boot ...



Onze zoektocht begint op de natte Hiswa. We bekijken uitgebreid de 37 en 39 cruiser. We kunnen ons wel thuis voelen op een 37 of 39 cruiser, maar we vinden alleen het gebruik van plastic op de navigatietafel en rond de luiken minder. We laten uitrekenen wat onze ideale boot zou kosten, en komen ver boven ons budget uit. Nu we er toch zijn gaan we ook bij de concurrentie kijken. Het valt ons op dat je voor veel meer geld niet perse een mooiere boot krijgt. We weten het zeker, onze volgende boot moet weer een Bavaria worden.

Het moest er dus eentje worden met enige jaren gebruikservaring. Hoewel we handige klussers zijn, willen we geen meerjarig klusproject starten. We willen varen, de wereld verkennen! Dus hebben we op Internet op populaire botensites gezocht naar boten die binnen ons budget lagen en in de buurt van onze wensenlijst kwamen. Uiteindelijk hebben we een aantal kandidaten gevonden en verdeeld in twee groepen: IJsselmeer en Zeeland.

### Rondje IJsselmeer

Als eerste komt het rondje IJsselmeer aan de beurt, en we beginnen in Monnickendam. Daar leren we onze eerste les. De boot waarnaar we gaan kijken is verkocht. We hadden geen afspraak vooraf gemaakt. Op dus naar de volgende haven in

*De voorbereidingen voor het rondje Carieb van een jaar lopen op volle toeren. Zomer 2006 zijn we voor het eerst een langere tijd weg geweest, een soort van eerste repetitie zeg maar. We kwamen er toen achter dat onze Bavaria 32 te klein is. Een ding wisten we zeker, onze volgende boot moest weer een Bavaria worden. In onze zoektocht naar een geschikte boot hebben we heel wat meegemaakt. Het kopen van een boot gaat met veel emotie gepaard. Dat is uitermate onhandig als je een dergelijke grote aanschaf wilt doen. De ontknoping van het verhaal is bizar. Aan het einde van ons verhaal heb ik die dingen die ik tijdens de koop heb geleerd, samengevat in een aantal tips.*

Monnickendam. De boot die we daar gaan bekijken is intensief gebruikt volgens de makelaar. Wij vinden hem afgeleefd en we krijgen helemaal niets van deze boot. Onze volgende stop is Muiderzand. Daar bekijken we ook weer twee boten. De ene is te oud, de andere uitgewoond. Weer niets.

We rijden door naar Lemmer. Daar blijkt dat we niet goed op de site hebben gekeken, de boot ligt in het buitenland. Wel bekijken we daar een 36 footer. We lopen weer ons standaard rondje, eerst buiten, dan binnen. We kijken in alle kasten en ruimtes. Dit is de eerste fatsoenlijke boot die we vandaag zien. De boot is eigenlijk te klein, maar we overleggen: als de eigenaar er snel vanaf wil, doen we een bod van 20% onder de vraagprijs. Niet om er zelf mee te gaan zeilen, maar voor de handel. Uiteraard worden we door makelaar en verkoper niet serieus genomen. Weer wat geleerd.

Onze laatste stop is Lelystad. We lopen door twee havens en bekijken nog één boot, te oud maar wel netjes. Moe en teleurgesteld keren we huiswaarts. Dit gaat niet meevallen.

### Zeeland

In de groep Zeeland vinden we eigenlijk maar één boot, en net als ik

wil gaan bellen voor een afspraak verandert de status van te koop naar "under offer". Weer niets. De weken hierna kuieren we wat door diverse jachthavens maar bezichtigen geen enkele boot.

### Spanje

Op Internet breiden we ons zoekgebied uit. In Spanje zien we de ideale boot. Hij mist alleen het teakdek. Hij is van een Engelsman die een wereldreis wilde gaan maken, maar in Spanje is blijven hangen. Ik boek een vlucht, huur een auto, en na veertien uur reizen kom ik in Denia aan. De boot valt tegen. De eigenaar woont op de boot, en in het eerste kastje dat ik opendoe kom ik een stel vuile sokken tegen. Hoewel de makelaar zegt dat de eigenaar handig is en veel zaken zelf heeft geklust, ziet het er niet uit. De eigenaar wil met me gaan zeilen, maar daar zie ik vanaf. Ik rij terug naar mijn hotel in de buurt van het vliegveld en vlieg terug naar huis. Weer een illusie armer.

### Eigen boot verkopen

We moeten onze eigen boot natuurlijk verkopen. Daarvoor maken we gebruik van dezelfde makelaar in Muiderzand waar we hem vorig jaar ook gekocht hebben. Zij hebben ons bij de aankoop bijzonder goed geholpen en we hebben er veel vertrouwen in. In de herfstvakantie zeilen we haar buitenom

van Dinteloord naar Muiderzand. Mooi weer, twee dagen Amsterdam gedaan, fantastisch. In de marina van Muiderzand bezichtigen we twee boten van "Van den Bosch Yachting". De 38'er maakt weinig bij ons los, maar op de 42'er zijn we meteen verliefd, alles zit erop en eraan. Alleen de navigatieapparatuur en radar lijken ons niets. We zoeken ook niet naar een 42'er, maar een 40'er of 38'er. Bovendien ligt hij iets boven budget, en daar ben ik redelijk strikt in. Dus laten we dit voor wat het is.

### Engeland

In Engeland hebben we een paar goede kandidaten gevonden. We gaan met z'n tweetjes. We hebben een lijst van zeker zes potentiële boten en plannen een rondje langs de Engelse zuidkust. We komen onder andere in Dartmouth en Yarmouth, plaatsen die we bij ons vertrek in 2009 waarschijnlijk ook gaan aandoen. We gaan eerst naar Dartmouth. Daar ligt, volgens het infoblad van Internet, de ideale boot voor ons. Het is een 40'er uit 2000. We bezichtigen de boot, maar hij valt enorm tegen. Met veel gebruikssporen, nat en met veel gebreken. Hij valt zo tegen dat we geen enkele foto maken. Op het kantoor van de makelaar lezen we de survey, zeg maar het keuringsrapport. Het doet goed te lezen dat alles wat wij hebben ontdekt ook in de survey staat. We zijn dus niet gek bezig. Gelukkig is Dartmouth wonderschoon wat de ochtend nog enigszins goed maakt. Op naar Yarmouth. De eerste bezichtiging gaat niet door, omdat de eigenaar en de makelaar een dispuut krijgen over de verkoopprijs van de boot. Volgens de makelaar is deze "overpriced", en de eigenaar trekt hem terug. Jammer, dat was ideale kandidaat nummer twee.

Op naar de volgende, een Bavaria 38 uit 1999. Totaal uitgeleefd en erg nat van binnen. Een grote ontvochtiger staat warme lucht te blazen. De volgende, een Bavaria 38 is zo mogelijk nog erger. Viserspullen liggen her er der, en we zien enorm veel gebreken en

gebruikssporen. Het lijkt er op of de eigenaar hem niet wil verkopen. We krijgen een tip van de makelaar om bij een andere vestiging, 5 kilometer verderop, naar een Bavaria 36 te gaan kijken. Het is de eerste redelijke boot die we vandaag zien. Maar hij is helaas te klein. We slenteren 's avonds door Yarmouth, een gezellig stadje, en eten heerlijk Nepalees.

De volgende dag gaan we op weg naar Plymouth. De Bavaria 38 die we daar bekijken valt in de categorie "wrak van de dag". De makelaar weet te melden dat ze "in bad shape" is. Als goedmaker laat de makelaar ons een Jeanneau 37 zien, een magnifieke boot, maar wel erg duur en net iets te klein. En we wilden toch een Bavaria?

### Verandering van tactiek

We gaan terug naar Nederland, en weten het nu zeker: de boot die wij zoeken bestaat niet. We besluiten tot een verandering van tactiek. We kopen een boot die aan onze minimale eisen voldoet en vertimmeren deze tot de boot die we willen hebben.

Nu komt de 42'er die we gezien hebben ook weer in beeld. In eerste instantie werd deze door ons afgewezen op de verouderde navigatieapparatuur. Tijdens de keuring van onze oude boot, waar ik bij ben, hoor ik dat de keurmeester de 42'er volgende week ook gaat keuren. Ik let goed op hoe de keuring verloopt en leer weer wat dingen bij. "Van den Bosch" vindt het goed als we volgende week ook het onderwaterschip komen bekijken. Tijdens de proefvaart varen we mee. De keurmeester vindt dezelfde gebreken, die wij ook al hadden gevonden. We wachten het keuringsrapport af en maken een afspraak om dit in te zien.

Ondertussen proberen we de historie van de boot te achterhalen. Ze heeft twee eigenaars gehad. De eerste eigenaar heeft haar een jaar gehad en is toen overleden. De tweede eigenaar ruilt haar in voor een groter model. We zijn eruit, we willen haar hebben. De onder-

handelingen met "Van den Bosch" lopen bijzonder vlot en soepel. Na een half uur zijn we het eens en wordt ze van ons. Van den Bosch neemt de nodige reparaties op zich, en we krijgen een bok voor de winter tegen kostprijs. We willen vlot juridisch eigenaar worden, dus spreken een restant buiten het koopcontract af, dat pas voldaan hoeft te worden nadat alle reparaties gedaan zijn. Door de hoofdsom te betalen worden we meteen juridisch eigenaar. Het mooie weer stelt ons zelfs in staat om onze "maidentrip" te maken, een week na de snertrace. Ze voldoet aan alle verwachtingen.

### Vijftig meter

We hebben in totaal zo'n 6000 kilometer gereisd op zoek naar een andere boot. Uiteindelijk hebben we haar gevonden op 50 meter afstand van onze vorige boot. Voor de aspirant kopers onder ons heb ik, wat ik geleerd heb tijdens de aankoop, in de vorm van een aantal tips op rijtje gezet:

- Bepaal je budget. Houd ook rekening met kosten rondom de aankoop, zoals reis- en verblijfskosten, keuringskosten, kraankosten enz. Reserveer verder een bedrag om de boot aan te passen aan je wensen nadat je hem gekocht hebt. Probeer je te allen tijde aan het budget te houden, ook als de verliefdheid toeslaat. Wij vonden het handig om het gedeelte dat we wilden financieren te regelen, voordat we naar boten gingen zoeken.
- Bepaal je eisen en wensen. Verdeel deze onder in Must have, Should have en May have. Houdt er rekening mee dat bepaalde uitrustingswensen zich automatisch vertalen in een meerprijs. De must have lijst dient in elk geval alle opties te bevatten die na aankoop niet meer aangepast kunnen worden. Een kiel korter maken omdat hij te lang is wordt knap lastig. Hetzelfde geldt voor een rolgrootzeil. Dat is naderhand niet meer aan te passen.





- Internet is een uitermate geschikt medium om een voorselectie te doen. Probeer schepen te vinden die zoveel mogelijk aan je eisen- en wensenlijst voldoen. Houd er echter rekening mee dat de ideale boot op internet er in de praktijk heel anders kan uitzien.
- Neem je tijd. Het kopen van een boot is het niet hetzelfde als het kopen van een pakje boter. De boot ligt er volgende week ook nog wel.
- Weet van welke partij je koopt. Is er achteraf verhaal mogelijk? Als je via een makelaar koopt betaal je 6% tot 9% courtage, maar koop je particulier dan moet dat ook tot uitdrukking komen in de prijs.
- Probeer de historie van een boot te achterhalen, hoeveel eigenaars zijn er geweest, is de boot ooit gecharterd. Dit zal invloed hebben op de staat en prijs van de boot.
- De vraagprijs is niet de verkoopprijs. Het keuringsrapport bevat ook een taxatie. Een andere vuistregel is dat een boot van 10 jaar oud ongeveer de helft van de huidige nieuwprijs waard is. Wel ook even alle aangebrachte opties meetellen. Bavaria heeft heel handige brochures waarin je snel kunt achterhalen wat de huidige nieuwprijs is. De meeste verkopers vragen te veel voor hun boot. Gemiddeld liggen de vraagprijzen 5 tot 10% boven de werkelijke verkoopprijs.
- Breng een serieus bod uit. Breng je bod pas uit nadat je het onderwaterschip gezien hebt en het keuringsrapport hebt ingezien. De verkoper weet zo dat je serieus interesse hebt en je bod ook serieus is.
- Koop nooit een boot waarvan je het onderwaterschip niet gezien hebt. Heeft het roer speling? Is de voorkant van de kiel gaaf? Kijk in het licht langs de huid van de boot, zijn er onregelmatigheden zichtbaar, of nog erger: blaasjes?
- Probeer een boot op hoofdlijnen te beoordelen. Probeer van eventuele gebreken de reparatiekosten in te schatten. U keurt een auto ook niet af omdat de asbak vol zit.

*John Huntjens  
Nebulae, <http://www.zwetsviool.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 •



In de reeks workshops die de BZC deze winterperiode organiseert werd op 16 december aandacht gegeven aan EHBO aan boord. Zowel 's morgens als 's middags maakte ons clublid Yvonne Krommert er een echt hands-on gebeuren van. Ton Mommers was erbij en doet verslag van deze leerzame dag.

### Jammer dan

Als ik terugdenk aan deze workshop is er één afkorting heel duidelijk blijven hangen: JD, oftewel Jammer

Dan. Je bent al snel geneigd om, bij het geven van eerste hulp, je te laten leiden door de pijn van het slachtoffer. Natuurlijk gebruik je dat bij het vaststellen van de problemen, maar verder is pijn in eerste instantie "jammer dan". Ik heb wel eens gehoord dat bij grote rampen hulpverleners in eerste instantie niet de slachtoffers helpen die het uitschreeuwen van de pijn, maar dat ze op zoek gaan naar de mensen die nauwelijks levend ergens in een hoekje zitten te beven.

### Lekker laten liggen

Dat Yvonne zo'n cursus niet voor de eerste keer geeft, wordt al snel duidelijk. Na een uitleg over de situaties waarin je een slachtoffer kunt aantreffen en hoe je daar op moet reageren is binnen een paar minuten iedereen ook lijfelijk betrokken bij de oefeningen. Een slachtoffer dat zichzelf niet meer kan verplaatsen blijft liggen waar hij of zij ligt. Maar voor die situaties waarin een extern gevaar (bijvoorbeeld vuur) dat noodzakelijk maakt, leren we hoe je een slachtoffer moet verplaatsen. Ook leren we hoe we een slachtoffer, met de voor ons zeilers zo spreekwoordelijke twee vinger-toppen, in een stabiele zijligging kunnen leggen.

### Alle ellende op een rijtje

Na deze lichamelijke inspanningen gaan we even terug naar de powerpoint presentatie. Aan de hand van een lijstje met alle soorten verwondingen legt Yvonne uit hoe in welke situatie te handelen. Plotse-ling staat haar liefvallige assistent (Gerben van Bers) op. Hij heeft de splitpennen op zijn boot niet goed afgetaped en daardoor een flinke jaap in zijn onderarm. Het vormt de basis voor de volgende praktijk-oefening: het gebruik van een

snelverband in combinatie met een drukverband. Dat het verstandig is om dit een keer te oefenen blijkt als bij een aantal van de pseudo slachtoffers de ene hand plotseling veel roder wordt dan de andere. Al snel wordt het verschil tussen een drukverband en een "afknelverband" duidelijk.

### Kipfilet en eitjes koken

"Hoe kun je aan een brandwond zien of deze door vuur of door een hete vloeistof is ontstaan?" is een van de vragen van Yvonne. Met een vervolgvraag geeft ze het antwoord. "Neem een pan kokend water en leg daar een mooi roze kipfiletje in. Welke kleur krijgt het filetje? Juist! Witgrijs is dus van hete vloeistof en zwart komt van vuur".

En ook op de vraag waarom we een brandwond moeten koelen heeft Yvonne het antwoord: "Kook twee eitjes 3 minuten. Leg daarna één eitje in koud water en het andere op het aanrecht. Als je dan na 10 minuten van beide eitjes de kop aftikt begrijp je waarom je moet koelen".

Met dergelijke plastische voorbeelden passeert het hele rijtje verwondingen de revue. Zoals verslikken, vergiftiging, botbreuken en andere kleine ongevallen. Het voert te ver om in dit verslag alle items op te noemen maar u begrijpt dat met een dergelijke uitleg de stof goed in ons geheugen wordt gegrift.

### Harry komt ook even langs

Als laatste onderwerp worden de vitale functies behandeld: bewustzijn, ademhaling en circulatie. Inleiding voor de situatie waarin we het leven van Harry moeten redden. Harry is het koosnaampje voor de manlijke variant van de oefenpop voor reanimatie. Hoe Harry's zus heet ben ik trouwens vergeten te vragen. Reanimatie is iets dat je moet oefenen. Want hoe hard moet je nu eigenlijk drukken bij de borstcompressie? Wanneer je het te zacht doet heeft het onvoldoende



Harry

effect en druk je te hard dan kun je de ribben breken. En hoe hard moet je nu blazen bij de mond op mond beademing? Blaas je teveel lucht dan loop je de kans dat de maaginhoud naar buiten komt. In de buik van Harry zitten echter meetinstrumentjes waarop we kunnen zien of we het goed of fout doen. Telkens als Harry een dof knakgeluid laat horen hebben we bijvoorbeeld weer een rib gebroken. Gelukkig is Harry van plastic.

### De verbandtrommel

Na deze workshop ga ik toch ook eens mijn verbandtrommel inspecteren. Voor het koelen van brandwonden zijn er tegenwoordig heel handige watergelzakjes beschikbaar. En de moderne snelverbandjes mogen zeker niet in mijn trommel ontbreken. Eigenlijk heb je niet eens zo heel veel verbandmiddelen nodig, mits je maar de juiste hebt.

### Te kort

Tweeëneenhalf uur is eigenlijk te kort om op alle onderwerpen in te gaan, dus misschien dat deze workshop nog een vervolg krijgt. Yvonne Krommert heeft al aangegeven dat ze best nóg een keer zo'n workshop wil geven. En ik weet zeker dat ik namens alle deelnemers Yvonne kan bedanken voor de enthousiaste en inspirerende manier waarop ze deze leerzame workshop heeft gegeven.

Ton Mommers - Cayenne

bekijk ook het foto-album op de website



Voor jachtservice en winterstalling op maat

Surf naar:

[www.specialisten-in-watersport.nl](http://www.specialisten-in-watersport.nl)

Jfb bv  
Tsjalk 2 - 4  
NL-8721 EN Warns  
Tel. 0514 682238  
Fax 0514 682592



Lid Hiswa



**V&S**  
**ZEILMAKERS**

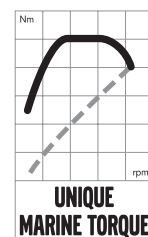
1 Februariweg 2  
3249 BK Herkingen

tel : 0187-669195  
mob : 06-20607822  
e-mail : v.s.z@planet.nl

- sprayhoods, cabrioletkappen, zeilhuiken.
- wintertenten en alle soorten hoezen.
- reparaties van jachtzeilen en kampeertenten.
- stofferen van boot- en caravankussens.
- nautische matrassen.

# D2-75 EEN NIEUWE NORM VOOR COMFORT AAN BOORD

De nieuwe Volvo Penta D2-75 scheepsdiesel levert een vermogen van 75 pk met een uitzonderlijk comfort. Het lage kruistoerental geeft een rustige loop met weinig trillingen en geringe uitlaatemissie. De compacte afmetingen staan garant voor een eenvoudige installatie en de 115 amp dynamo met ingebouwde laadsensor zorgt voor snel opladen van de accu voor de elektrische systemen aan boord. Deze motor stelt een nieuwe norm voor comfort aan boord van jachten.



**VOLVO  
PENTA**

Alle informatie treft u aan op [www.volvopenta.nl](http://www.volvopenta.nl)

# VMG, wat moet je ermee?

Enige tijd geleden werd op ons forum onder het onderwerp "VMG – Velocity Made Good" de vraag gesteld of iemand eens uit kon leggen wat je precies kunt met de VMG. Het resultaat was een eenvoudige uitleg hoe je er in de praktijk eens mee kon spelen maar daar bleef het bij. Voor Jan van Wijgerden reden om hierover eens een wat diepgaander artikel te schrijven. Om de VMG te begrijpen moet je ook iets begrijpen van de zeileigenschappen van je boot bij verschillende richtingen ten opzichte van de wind. Daarom begint het verhaal met een uitleg van het polaire diagram.

## Het polaire diagram of zeildiagram

We hebben allemaal wel gemerkt dat een schip niet altijd even snel vaart. Natuurlijk komt dat in de eerste plaats doordat het niet altijd even hard waait. Er zijn echter vele factoren die de snelheid van een schip beïnvloeden. Daarom eerst iets over de invloed van de windrichting.

Ondanks perfect afstellen van de zeilen blijkt ons schip niet op elke koers even snel te gaan bij dezelfde windsnelheid. Dit wordt veroorzaakt door de keuzes die gemaakt zijn tijdens het ontwerp van het schip en van het tuig en de zeilen. Die dingen kunnen we niet meer veranderen en tenzij we het halve schip verbouwen zullen we daar dus mee moeten leren leven.

Maar het is wel nuttig om het gedrag van het schip te kennen bij de verschillende windrichtingen. We kunnen dit overzichtelijk in beeld brengen door verschillende koersen ten opzichte van de wind te varen en de bijbehorende snelheden te noteren.

We moeten er dan wel op letten dat we de koers van het schip ten opzichte van de *ware* wind noteren. Dus moeten we de windmeter op "true" zetten! Verder moeten we er op letten dat er geen stroming is. Laten we

eens aannemen dat we tot tabel-1 zijn gekomen bij een wind van 4 Bft.

| Windrichting tov schip over BB | Snelheid in knopen | Windrichting tov schip over SB | Snelheid in knopen |
|--------------------------------|--------------------|--------------------------------|--------------------|
| 15°                            | 3.5                | 15°                            | 3.5                |
| 45°                            | 5.0                | 45°                            | 5.0                |
| 60°                            | 6.0                | 60°                            | 6.0                |
| 75°                            | 6.5                | 75°                            | 6.5                |
| 90°                            | 7.5                | 90°                            | 7.5                |
| 105°                           | 7.2                | 105°                           | 7.2                |
| 120°                           | 7.0                | 120°                           | 7.0                |
| 135°                           | 6.5                | 135°                           | 6.5                |
| 150°                           | 6.0                | 150°                           | 6.0                |
| 165°                           | 5.5                | 165°                           | 5.5                |
| 180°                           | 5.0                | 180°                           | 5.0                |

tabel 1

We zien dat de snelheden bij gelijke windrichting over bakboord en stuurboord allen gelijk zijn. Blijkbaar is er in dit geval geen sprake van afwijkingen, wat wel zou kunnen gebeuren als bijvoorbeeld de kiel scheef onder het schip zit, het roer niet

recht onder het schip hangt, de stagen niet op gelijke spanning staan of wanneer de gever van het log uit het midden zit.

Door de tabel op een andere manier in een figuur te presenteren krijgen we een beter inzicht in het gedrag van het schip bij verschillende windrichtingen. We tekenen voor elke meetwaarde vanuit het middelpunt een pijl. De lengte van de pijl geeft de snelheid aan in de bijbehorende richting van het schip ten opzichte van de wind. Het figuur (fig. 1) dat dan ontstaat wordt een zeildiagram of het polaire diagram genoemd. Hierin zien we in een oogopslag bij welke koersen het schip het snelst vaart. Of die koers ons dan ook het snelst bij de bestemming brengt is echter de vraag. Daarvoor moeten we kijken naar de VMG.

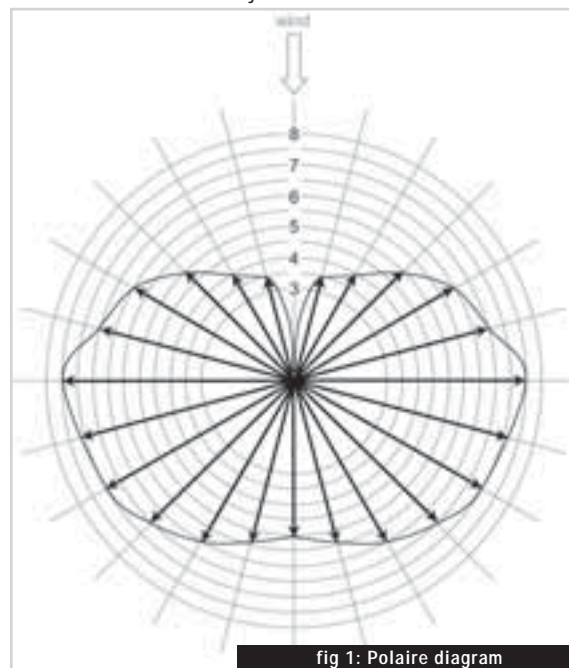


fig 1: Polaire diagram

## VMG

De afkorting VMG staat voor Velocity Made Good en zegt iets over de snelheid waarmee voortgang wordt gemaakt "in de richting van de wind". Het begrip VMG en de details ervan laten zich eenvoudig uitleggen aan de hand van het polaire of zeildiagram van ons schip.

Met het polaire zeildiagram op het netvlies, is het vrij eenvoudig duidelijk te maken wat de VMG nu eigen-

lijk is. Wiskundig gezien is de VMG "de projectie van de bootsnelheidsvector op de richting tegengesteld aan die van de ware van de wind". Een hele mond vol, maar figuur 2 maakt een en ander snel duidelijk:

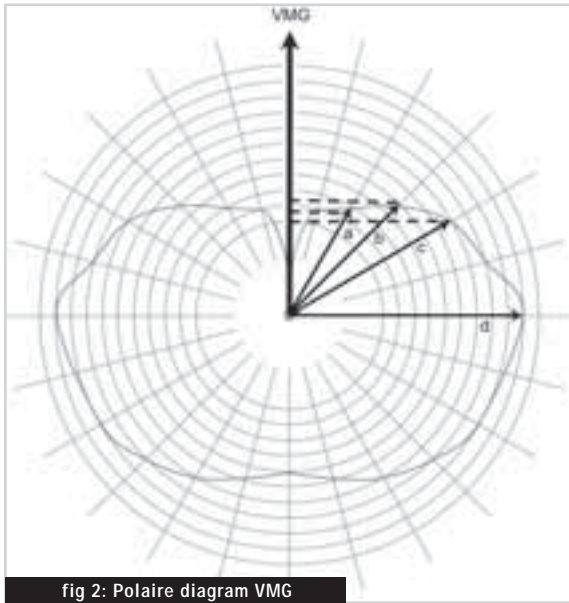


fig 2: Polaire diagram VMG

De pijlen a,b,c en d zijn snelheidsvectoren, verkregen uit het polaire diagram van het schip. De verticale as is de "in-de-wind" as. Waar de stippellijnen de verticale as snijden vind je de grootte van de bij die koers en snelheid behorende VMG. Dat is de snelheid die het schip in de richting van de wind maakt, eigenlijk dus de "in-de-windse koers".

Uit het figuur 2 is nu eenvoudig af te lezen dat de hoogst gestuurde koers (a) niet de hoogste VMG oplevert. Ook de minder hoge koersen (c en d) leveren niet de hoogste VMG, hoewel ze wel hogere snelheden door het water leveren. Koers d geeft zelfs een VMG van 0. In dit specifieke geval (voor het schip waarvoor dit polaire diagram geldt) is b de koers (ca 45° aan de ware wind) die de hoogste VMG oplevert.

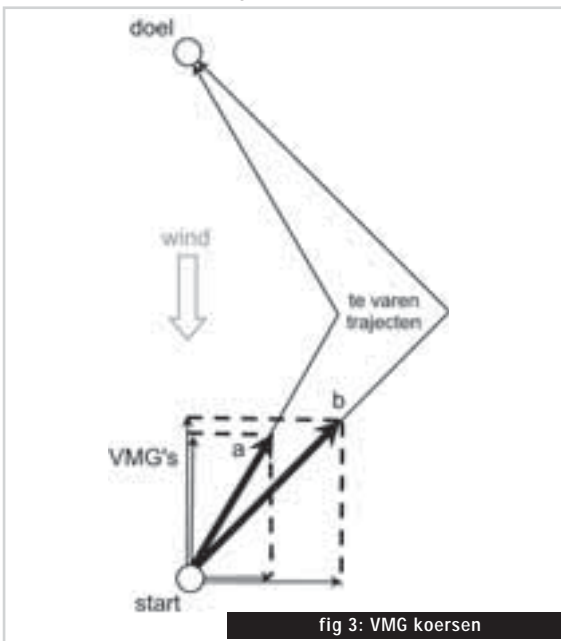


fig 3: VMG koersen

Nu zeg je misschien "ja, maar als ik koers b stuur, dan moet ik wel meer mijlen afleggen dan wanneer ik a stuur, want ik maak een langere slag. Dat klopt, maar omdat ook de projectie van de snelheidsvector op de horizontale as groter is (dus er is meer snelheid in de horizontale richting) wordt dit volledig gecompenseerd (zie figuur 3)

De dikke pijlen (fig.3) stellen de snelheidsvectoren voor, de dunne pijlen de projecties in de x en y richting. *Conclusie:* ondanks de langere weg ben je toch sneller bij je doel omdat je snelheid groter is.

Veel windmeters kunnen zo ingesteld worden dat ze naast de schijnbare of de ware wind ook de VMG laten zien, als ze tenminste gekoppeld zijn aan het snelheidslog. Dat is handig, want je hoeft dan niet allerlei zeildiagrammen bij de hand te houden voor verschillende windsterkten en zeilplannen. Je stuurt de boot gewoon op de hoogste VMG. Vergeet overigens niet de zeilen opnieuw te trimmen als je een andere koers gaat varen!

Ook 'benedenwinds' kunnen we van een VMG spreken, het gaat dan om de projectie van de snelheid van de boot op de richting van de wind. Dit kan van belang zijn als het schip op ruimwindse koersen aanmerkelijk sneller loopt dan op een pal voor-de-windse koers, wat bij de meeste schepen het geval is.

Het kan dan verstandig zijn een benedenwinds rak "af te kruisen" (van ruime wind bakboord naar ruime wind stuurboord gijpen) in plaats van "plat voor het lapje" te gaan. Zet je windmeter op VMG, ga eerst voor-de-wind en daarna ruime wind varen, kijk naar het verschil in VMG en neem je besluit. Met ruime wind varen vermindert overigens ook de kans op een klapgijp en het hele 'gedoe' met bulletalies als het wat steviger waait.

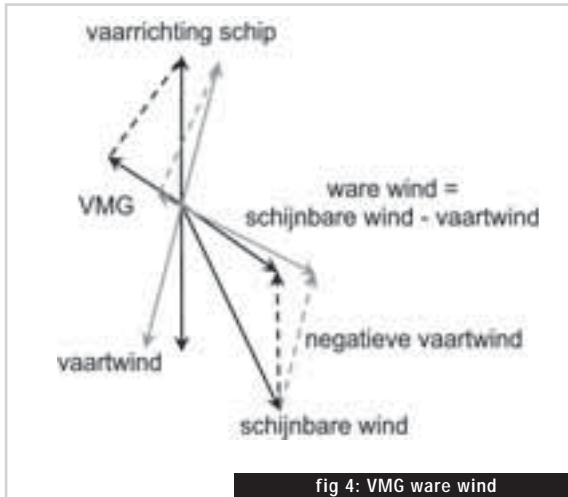
**Klop het allemaal wel op de meters aan boord? (voor gevorderden)**

Interessant is de vraag hoe de windmeter de VMG berekent, want voor de berekening is de ware windrichting nodig, en die is aan boord van het schip niet te meten (tenzij je stil ligt natuurlijk). De wind meter in de mast kan alleen de schijnbare wind (ware wind inclusief vaartwind van het schip) meten.

De ware windrichting is uit te rekenen met behulp van de schijnbare windrichting en de snelheid van het schip. Immers, de schijnbare wind wordt gegeven door de ware wind en de wind ten gevolge van de snelheid van het schip (=vaartwind) vectorieel bij elkaar op te tellen ( $s = v + w$ ).

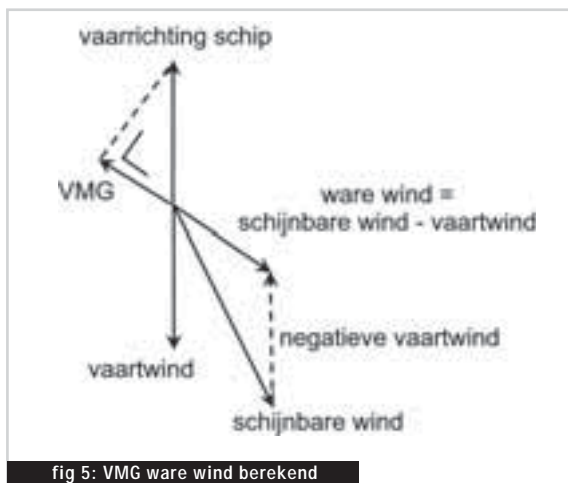
Als we de schijnbare windsnelheid en de invalshoek weten, kunnen we dus de werkelijke wind berekenen door de vaartwind van het schip er vectorieel vanaf te trekken ( $s - v = w$ ). Zie figuur 4





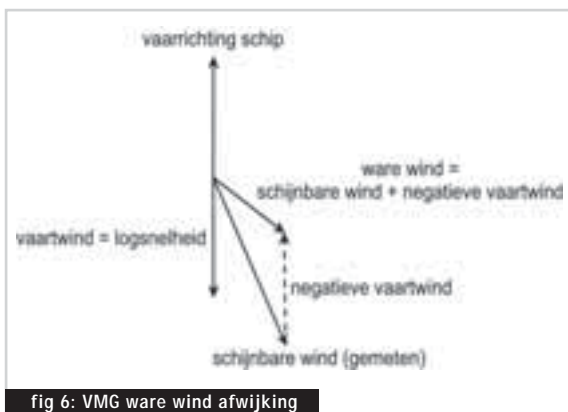
Vectorieel aftrekken stelt met een beetje elektronica niet zo heel veel voor, zeker als een van de vectoren altijd dezelfde richting heeft (de vaartwind, die altijd in de richting van het schip is). De elektronica weet nu de richting van de ware wind (ten opzichte van de lengteas van het schip) en kan dus eenvoudig de VMG uitrekenen. Voor de wiskundigen:

$$\text{VMG} = \text{Snelheidschip} * \text{Cosinus (ware windhoek)}$$



**Een mooi verhaal, maar de vraag is of dat altijd goed gaat.**

Het antwoord daarop is nee, helaas niet. Zodra we te maken hebben met drift of stroom, is de vaarrichting



niet meer in de lengterichting van het schip en klopt de rekenpartij van de apparatuur niet meer. In figuur 5 is de situatie geschetst die ontstaat door verlijeren, of stroom over de loefboeg binnen krijgen, waardoor de werkelijke koers (COG) 15° naar stuurboord afwijkt.

De zwarte pijlen in figuur 6 geven de door de apparatuur aangenomen en berekende situatie weer, de grijze pijlen de werkelijke. De schijnbare wind blijft in beide gevallen hetzelfde, want dat is gewoon wat de windmeter bovenin de mast meet.

We zien dat de berekende ware-wind (zwarte pijl) 'hoger' invalt en kleiner is dan de werkelijke ware wind (grijze pijl). Omdat de werkelijke ware-wind lager invalt dan de berekende en omdat de hoek tussen de werkelijke vaarrichting en de werkelijke ware windrichting veel groter is dan de berekende, heeft dit dramatische gevolgen voor de VMG. Die is veel kleiner dan wat de instrumenten ons willen doen geloven!

Een leuke oefening is om de situatie te schetsen als de afwijking van de vaarrichting in de richting van de wind is (stroming binnenkomend over de lijboeg). Je zult versteld staan van het positieve effect op de VMG!

Moeten we de VMG weergave op de windmeter dan maar niet gebruiken? Ik zie drie mogelijke oplossingen:

1. Gebruik de VMG met verstand. Weet dat bij hoog-aan-de-windse koersen (vanwege verlijeren) en/of dwarsstroom de VMG niet klopt en gebruik deze niet voor "verwachte" aankomsttijden met betrekking tot waterstanden en stroomkenteringen. Het blijft wel nog steeds een indicatie voor de meest ideale koers als je toch gedwongen bent om over die boeg te varen.
2. Maak polaire diagrammen waarin de fouten ten gevolgen van verlijeren meegenomen worden. Dit is echter heel veel werk. Je moet dat dan doen voor verschillende windsnelheden maar ook voor verschillende zeilvoeringen. En bovendien werkt het weer niet op stromend water.
3. Zorg voor de laatste generatie navigatie elektronica aan boord (bijvoorbeeld RayMarine C en E serie). Die hebben naast de traditionele VMG ook nog een VMG in huis die uitgaat van de COG en SOG gegevens van de GPS. Dit heet bij Raymarine dan "VMG waypoint" of bij andere merken ook wel VMC (Velocity Made Course). Die geven dan altijd de 'juiste' VMG.

Jan van Wijgerden  
Fortune

## Tweede Maidentrip



### Inbouwen

In de tweede helft van augustus was het dan zover, vakantie. De afgelopen tijd was ik bezig geweest met het inbouwen van alle apparatuur in mijn nieuwe Bavaria 30 Cruiser, de Palu@Sea. Zoals GPS, de stuurautomaat, een marifoon in de kuip en één in de kajuit, het Seataalk netwerk, een computeraansluiting en nog vele andere dingen.

Eindelijk konden we de Palu@Sea eens goed gaan testen richting Zeeland. Na alles te hebben ingepakt in de boot (waaronder de surfspullen van mijn neef), vertrokken we op dinsdag 15 augustus - we hadden op een enigszins droge dag gewacht - naar onze eerste haven, Willemstad aan het Hollands Diep.

### De Batterij

Begin dit jaar is daar een nieuwe jachthaven gebouwd, genaamd De Batterij. De stadshaven van Willemstad zal velen wel bekend zijn. Daar lig je midden in het stadje. De Batterij ligt aan de buitenkant van Willemstad, iets ten westen van de stadshaven.

Om kort te gaan, het is goed liggen in De Batterij. De voorzieningen zijn er nog niet allemaal - er wordt nog een nieuw havenkantoor gebouwd - maar verder is het er prima. Passanten kunnen gebruik maken van voortreffelijke sanitaire voorzieningen. Op dit moment wordt er aan de buitenzijde van de haven nog gewerkt aan het realiseren van een havenfront, dat voorkomt dat er teveel waterbeweging zou zijn in de haven.

Ik kan iedereen deze nieuwe jachthaven aanbevelen. Je kunt er het

gehele jaar terecht, ook in de winter. Als je op het Hollandsch Diep zit kun je De Batterij via kanaal 31 bereiken.

### Ankerballen

We hebben twee dagen in Willemstad gelegen en hebben de tweede dag een leuke toer gemaakt op het Haringvliet, onder andere rond Tiengemeten. Aan de zuidzijde van dat eiland zijn er ook aanlegmogelijkheden in het water door middel van gele ankerballen.

De derde dag zijn we door de Volkeraksluis richting het Grevelingenmeer gevaren. Dat werd gelijk een zware beproeving omdat de wind behoorlijk aantrok tot 5 a 6 Beaufort met vlagen van 7 Beaufort. Dat werd dus reven en goed kijken hoe de boot reageerde in deze omstandigheden. Je leert de boot dan wel snel kennen. Mijn neefje was echter nog niet echt onder de indruk van de wind. Hij was net terug van een surfvakantie in Zuid-Frankrijk waar de wind iedere dag tussen 8 en 10 Beaufort lag.

Na het Volkerak te hebben doorkruist zijn we via twee sluisen terecht gekomen in de jachthaven van Bruinisse. Er was nog plaats voor passanten, maar ondanks het feit dat de schoolvakanties voorbij

waren was het daar nog behoorlijk vol. Op het Grevelingenmeer is goed oppassen voor de ondieptes. De betonning van het Grevelingenmeer is recentelijk vernieuwd, en je moet de kaart goed bekijken om te zien waar er ondieptes zijn. Gelukkig hebben we een ondiepe kiel maar dan is het toch nog goed opletten.

### Eilandjes Grevelingenmeer

Ondanks de ondieptes is het Grevelingenmeer een bijzonder leuk en afwisselend vaargebied. De eilandjes in het Grevelingenmeer waar je kunt aanleggen en overnachten zijn een aanrader. De voorzieningen in de havens van Bruinisse en Port Zelande zijn overigens ook bijzonder goed.

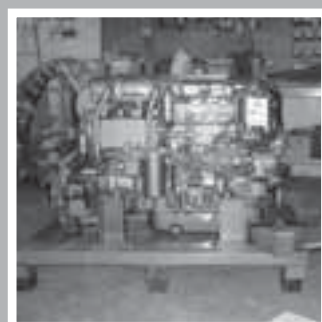
Na een week of twee varen zijn we door de "groene soep" (algen) van het Volkerak weer teruggekeerd in Willemstad voor een laatste overnachting en een laatste stukje varen via de Dordtse Kil en de Noord naar onze thuishaven.

Binnenkort gaan we weer eens een weekje lekker varen richting Zeeland. Het is er prachtig.

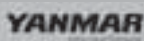
Paul Lodewijk  
Palu@Sea



# veelzijdig professioneel met schepen



- ~ Motoren
- ~ Elektra
- ~ Boegschroeven
- ~ Elektronica
- ~ Reparatie en onderhoud
- ~ Watersportwinkel
- ~ Kledingwinkel



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





# SAILSELECT®



## Betaalbare kwaliteitszeilen!

Wij bieden een uitgebreide service  
(advies, inmeten, garantie en reparatie)

T: 020 4031018  
[info@sailselect.nl](mailto:info@sailselect.nl)

Uitdammer Dorpsstraat 35  
1154 PS Uitdam

F: 020 4031019  
[www.sailselect.nl](http://www.sailselect.nl)

# Retourtje Giebelstadt



leuk idee, een Bavaria  
in je voortuin

*Hieronder een uitgebreid verslag van de enthousiaste Bavaria-eigenaar Frans Engel. Frans beveelt degenen die nog niet naar Giebelstadt geweest zijn, deze trip van harte aan. De vraag is echter of, na het lezen van dit verslag, er nog wat te leren valt!*

Er is mij verteld dat de twee Bavariadealers de afgelopen periode samen zeker zo'n 300 nieuwe boten verkocht hebben. De toename van het aantal leden van deze club is ook al zo enorm. Logisch gevolg is dus een enorme belangstelling voor de aangekondigde excursie naar de Bavariafabriek in Giebelstadt. Ik stel me dan zo voor dat iedereen bij de deurmat ligt te wachten om de Langs zij uit de handen van de postbode te grissen, de enveloppe te openen voor het aanmeldingsformulier, het in te vullen en op te sturen. Ook wij hebben zo snel als mogelijk de vorige uitgave gepakt om ons op te geven voor de excursie.

## Razend enthousiast

Sinds een half jaar hebben wij onze nieuwe Bavaria. Zo razend enthousi-

ast als we over onze nieuwe boot zijn, zo nieuwsgierig zijn we ook naar de fabricage ervan. Wij zijn blij dat we mee mogen. Op 16 november kunnen we volgens de bevestigingsbrief in Arnhem om 11.15 uur opstappen. Een luxe tijd, doordat we tussen Nijmegen en Arnhem in wonen. We kunnen zelfs uitslapen! Een stralend zonnetje begeleidt ons naar onze opstapplaats. Netjes op tijd staat de bus op de afgesproken plaats.

## Voorspoedige reis

Willem Boswinkel (de penningmeester) begroet ons en we mogen instappen. De reis naar Duitsland kan beginnen. De bus is inmiddels volgeladen met 60 passagiers. Heerlijk zoevend over de Duitse snelwegen hebben we er geen erg in dat het om 13.00 uur tijd is voor

de 1e stop. Na de 1e stop zie je links en rechts toch wel wat mensen met gesloten oogjes onderuitzakken. Tot de volgende stop rond 16.00 uur, Cup-a-Soup tijd, leeft iedereen weer op. Het laatste stukje in het donker naar Sommerhausen verloopt voorspoedig.

## De ballen van de v...

Om ca. 18.00 uur staan we voor het hotel Ritter. Willem verdeelt professioneel de sleutels van de kamers. Binnen de kortste keren is iedereen verdwenen naar zijn/haar kamer. Wat een grote kamer! Jammer dat we er zo weinig gebruik van maken. Even wat opfrissen en dan maar naar beneden om wat te gaan drinken. We zijn niet de enigen. We willen graag met anderen kennismaken. Dus zoeken we een plekje aan een tafel en al snel schuiven

## Productiegegevens:

- 650 medewerkers in deels ploegen- en dagdienst, 5 dagen van de week.;
- Hiervan werken er 620 medewerkers in de productie en de overige 30 in de buitendienst, administratie etc.;
- Een netto omzet van 270 miljoen euro;
- Per dag komen er 14 zeiljachten en 4 motorjachten uit de fabriek;
- Iedere boot is besteld en betaald, er wordt niet op voorraad geproduceerd;
- Men wil er naar streven om op jaarbasis 4.000 boten te bouwen;
- De productieruimtes bedragen totaal 70.000 m<sup>2</sup>;
- Door de fabriekshallen lopen is totaal 3 kilometer;
- Alle aangeleverde producten worden JIT (Just In Time) aangeleverd en daarmee gelijk op de werkplek geplaatst. (Dus niet in magazijnen opgeslagen);
- Alles en iedereen is ingedeeld in zogenaamde bouwgroepen. Het streven van Bavaria is dat alle medewerkers specialisten zijn. Er is bijvoorbeeld een sector polyesterverwerking en er zijn houtbewerkers/meubelmakers. Een groep is verantwoordelijk voor de elementen zoals luiken, lieren, zeerailing etc., zowel voor op het bovendeck als voor de inbouw benedendecks etc.

er medebootbezitters aan. De gesprekken aan de verschillende tafels zijn gezellig. We kunnen raden waar het over gaat... Het bier en de wijn smaken prima. Voor we er erg in hebben wordt het eten opgediend, de gesprekken gaan gewoon geanimeerd door. Bij ons aan tafel over de nieuwe clubvlag, waarbij Willem uitleg geeft over de ballen op de vlaggen van de bestuursleden. Totdat iemand tot de conclusie komt dat onze voorzitter geen ballen heeft. Op zijn vlag dan. Maar ja, de opmerking is gemaakt. Voor we er erg in hebben is het 24.00 uur, tijd om de kamer op te zoeken want om 8.00 staat het ontbijt er weer en hierna gaan we op bezoek in Giebelstadt. Daar zijn we immers voor gekomen.

### Productiegegevens

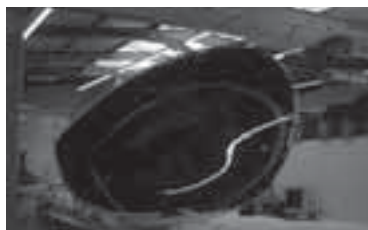
Om 9.30 uur staan we voor de fabriek van Bavaria, die van verre al te zien was. Nergens is er water te zien! Alleen een kleine plas voor de ingang, waarin één van de eerste Bavaria's, drijft. Het is een vreemde plek om boten te bouwen. Thomas Thureau van Holland Sailing staat ons al in de deuropening op te wachten. In de ontvangsthal (we passen er allemaal in) ontvangt de heer Mike Reuer van Bavaria ons. In een snel tempo vertelt hij de zeer indrukwekkende gegevens van Bavaria (zie kader).

### Overheersende polyesterlucht

Als je dit allemaal hoort, gaat het wel duizelen. Aan de andere kant werd ik steeds nieuwsgieriger om te gaan kijken. In drie groepen gaan we naar de fabriekshallen. De polyesterlucht komt je bij het openen van de deur al tegemoet. We lopen naar een ruimte waar mannen/enkele vrouwen met luchtmaskers oplopen. Daar kan ik me bij deze lucht wel iets bij voorstellen! Hoewel, een enkeling werkt toch zonder masker. Je zou high worden als je de hele dag in deze lucht zou moeten staan. Heer Reuer vertelt dat de lucht in de fabriek toch 1x per uur helemaal verversd wordt.

### 'Robot'mannen

Overal in de vloeren zie je trans-



zwarte mal van romp, binnenzijde...



buitenzijde...



en het dek



binnenmal van het dek



glasvezelmatten harsen van een dek...



en een romp



wrangen en tanks ingelamineerd

portgootjes met kettingen en bin binnenmal van het dek nenmal van het dekboven je hoofd zie je transportbanen. We komen als eerste de dekmallen tegen. Zwart van vorm met een groene streep erin. Het blijkt dat deze groene streep de standaard Bavariastreep in blauw wordt. Maar voordat men begint wordt eerst de mal stofvrij gemaakt en met wax ingesmeerd. Handmatig brengt men de blauwe gelcoat aan. Zou dit machinaal gebeuren, dan zou er een nevel in het wit terecht komen. Dat is dus niet goed machinaal te doen. Een robotspuitkop brengt wel machinaal in een spuitcabine de witte gelcoat op de mal aan. De mal is bewust zwart, want dan kunnen ze duidelijk zien of er voldoende gelcoat is aangebracht. Zwart laat namelijk de eventuele oneffenheden goed zien. Hierna brengen de 'robot'mannen handmatig de glasvezelmatten aan. Matten worden doordrenkt, geplakt en met rollers aangedrukt.

### Een stukje mat over?

Bij de rompmallen worden deze matten onder een hoek gezet, zodat de medewerkers er optimaal bij kunnen. Als één helft van de mal voldoende van matten met hars voorzien is, kantelen ze de mal naar de andere kant. Per boot zijn de glasvezelmatten vooraf op maat gesneden. Bij aanvang van de boot weten de medewerkers van de bouwgroep precies waar de matten gelegd moeten worden. Is er aan het einde van deze verwerking een stuk mat over, dan is er een stukje vergeten. Een goede manier van kwaliteitscontrole. Op diverse plekken in de mal zie je duidelijk meer matten en dus dikkere en sterkere stukken. Dat is bij de plaats waar de kiel komt, bij de lieren, de mast en de organisers op het dek etc. In de boeg van de boot wordt zelfs Aramide aangebracht, dit is veel sterker dan de gewone glasvezelmat.

### Vakkundigheid, precisie en tempo

De mallen gaan in een bakoven van 60 graden om in drie uur tijd uit

L  
A  
N  
G  
S  
Z  
I  
J





te harden. Zou dit aan de lucht bij 20 graden gebeuren, dan zijn voor hetzelfde resultaat zeker tien dagen nodig! Om daarna de romp of dek uit de mal te krijgen, blazen ze er lucht tussen. De mal moet tijd krijgen om zich weer te zetten in zijn oorspronkelijke vorm, dus slaan ze deze enige tijd op. Hier en daar zie je een romp of dek door de lucht zweven of over de grond verplaatsen, onderweg naar een volgende bewerking. Motorboot, zeilboot, verschillende maten door elkaar. Interessant is hoe vakkundig de snijrobot de gaten van de ramen, luiken, de boorgaten voor lieren, zeereeling etc. tot een zoveelste van een millimeter nauwkeurig aanbrengt. Dit gebeurt in een half uur tijd, normaal bij handwerk is hier minstens vier uur voor nodig. Ook nu kan je heel goed zien dat de onderdelen uit dikke lagen zijn opgebouwd.

#### Geassembleerde houten onderdelen staan klaar

De afdeling houtbewerking is ook heel bijzonder om te zien. Uit de

platen mahonie bossé, een lichtere houtsoort die Bavaria sinds 2004 gebruikt, snijden de snijrobots de onderdelen. Er is amper afval, zo efficiënt gaat dat. Er zijn verzamel-palletwagentjes per boot. Pallets vol met gezaagde schotjes voor deurtjes etc. De lakstraat gaat, zo zie ik op de computermeter, met een snelheid van 4,4 tot 4,5 meter per minuut over een afstand van ca. 100 meter. In verschillende units zie je spuitkoppen bezig continue te nevelen tot zo'n 6x toe. De kaartentafels en de keukens staan op de grond klaar. Helemaal in elkaar gezet, zelfs tot en met de afvallemmer erin. Dus er hoeft niets opgebouwd, samengevoegd of gerommeld in de boot zelf. Alles gebeurt op de grond, waardoor de medewerker er makkelijk aan alle kanten goed bij kan.

#### Laserstraal voor de nauwkeurigheid

Tot nu toe hebben we gezien hoe alle losse segmenten van romp, dek en binnenbouw vervaardigd worden. Opvallend is dat er overal een

zekere rust heerst, de medewerkers werken gestaag door, is nergens enige vorm van paniek of stress te bespeuren. Pas bij de laatste fase (een herkenbare productielijn), voegen de vaste afdelingsploegen de bovengenoemde onderdelen van zeil- en motorboten samen. Er zijn zeilboten in twee productielijnen (afhankelijk van de grootte) en een motorbotenlijn. Als alles in en aan elkaar vastzit, brengen ze de kiel, het laatste wat in de productiehhal nog gedaan kan worden, aan. Een zeer nauwkeurig klusje, waarbij een laserstraal helpt om deze 100% goed te plaatsen. Voordat de kielbouten worden aangedraaid, wordt eerst een speciale lijm gebruikt. Deze lijm zorgt binnen een half uur voor een sterke kiel/romp verbinding, waarna de bouten aangedraaid worden. De boot is klaar, zeker een paar duizend manuren verder. Vreemd genoeg zie ik nergens masten liggen.

#### Prijs/kwaliteit verhouding

We zijn nu ongemerkt enkele uren verder dus tijd om ook het restaurant te bezoeken (hoewel ik nog wel uren zou kunnen rondkijken). Daar vertelt heer Reuer ons nog dat Bavaria er naar streeft zo rationeel mogelijk te produceren om daarmee boten te bouwen die een gunstige prijs/kwaliteit verhouding hebben. Hij hoopt dat men ons ervan heeft kunnen overtuigen dat Bavaria goede boten bouwt, die niet onder doen voor andere merken. Bij Bavaria wordt kritisch gekeken naar goede en constante kwaliteit. Waar mogelijk zetten ze -naast handwerk- hoogwaardige apparatuur in. Ook Bavaria maakt





een plaat hout in onderdelen gesneden



een keuken gereed voor plaatsing



stapels deuren



één spuitcabine van de lange lakstraat



binnenwerk in opbouw



zonder en met dek



de gaten van de kiel in de romp geboord



staat uw nieuwe boot er ook tussen?



Willem bedankt Bavaria

helaas fouten. Dat komt deels ook doordat toeleveranciers fouten in of met hun producten maken. Dat is jammer genoeg niet uit te sluiten, maar Bavaria probeert dit uiteraard te voorkomen. Je kunt je voorstellen dat Bavaria eventuele gebreken of defecten niet meteen ontdekt. Soms duurt dit weken, omdat de klanten er dan pas achter komen. Dan is de productie enkele honderden boten verder, met alle gevolgen van dien. Als voorbeeld werd genoemd de verkeerde kitsamenstelling, die gebruikt werd bij de kunststofrand bij de spiegel en de beschermeslab bij de saildrive.

### Tijd voor de lunch

Het zit er op. Willem Boswinkel bedankt namens de groep de heer Reuer en zijn rondleiders met het aanbieden van de nieuwe vlag van de Bavaria Zeilclub. Ook Thomas Thureau van Holland Sailing krijgt een exemplaar. We worden vervolgens uitgenodigd voor een heerlijke lunch in het Bavaria restaurant. Het einde van een indrukwekkend bezoek.

### Vertrouwen en dank

Ik heb nog meer gevoel van vertrouwen gekregen in een toch al geweldige boot. Ik kan iedereen die nog niet in de gelegenheid geweest is adviseren om nu al te boeken voor het geval er een volgende keer komt. Het is erg bijzonder dit eens een keer te zien.

Ik denk dat ik namens alle deelnemers spreek als ik hier schrijf: Heel erg bedankt:

- Thomas Thureau omdat hij er voor gezorgd heeft dat we bij Bavaria Yachtbau terecht konden en voor de sponsoring van een stuk van deze reis;
- Bavaria Yachtbau om ons te ontvangen en ons letterlijk een kijkje te gunnen in de keuken van de productie van onze boten;
- en zeker niet op de laatste plaats Willem Boswinkel van de Bavaria Zeilclub. Hij heeft ons op voortreffelijke wijze begeleid, waar nodig vermaakt en bij elkaar gehouden. Hoewel, tellen... (grapje).

*Frans Engel*



de nieuwe clubvlag





# KUIPER VERZEKERINGEN

Bezoekadres Breedpad 21, Heerenveen  
Postadres Postbus 116, 8440 AC Heerenveen  
Telefoon (0513) 61 44 44  
Telefax (0513) 62 37 42  
E-mail info@kuiperverzekeringen.nl  
Internet www.kuiperverzekeringen.nl



## Van alle markten thuis

Met inmiddels ruim 50 medewerkers behartigen wij al zo'n 60 jaar de belangen van onze particuliere en zakelijke relaties. Wij zijn van alle markten thuis en hebben voor alle disciplines deskundigen in huis. Niet alleen voor alle schade- en levensverzekeringen, maar ook voor pensioenen, levensloopregelingen, financiële planning en hypotheeken.



Uiteraard vervullen wij de traditionele rol van tussenpersoon, maar daarnaast heeft een aantal maatschappijen ons volmacht gegeven om onder ons eigen 'huismerk' producten in de markt te zetten en zelf schades te regelen. Mede hierdoor kunnen wij ons sterk profileren in specifieke segmenten zoals pleziervaartuigen en klassieke auto's.

**Kuiper Verzekeringen: *partner in zekerheid.***

**[www.kuiperverzekeringen.nl](http://www.kuiperverzekeringen.nl)**



NEPTUNE®

Slapen aan boord, nog beter dan thuis  
Ruimste keuze kwaliteitsmatrassen en lattenbodems op elke gewenste maat gemaakt



HISWA

### De Hamvraag...

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

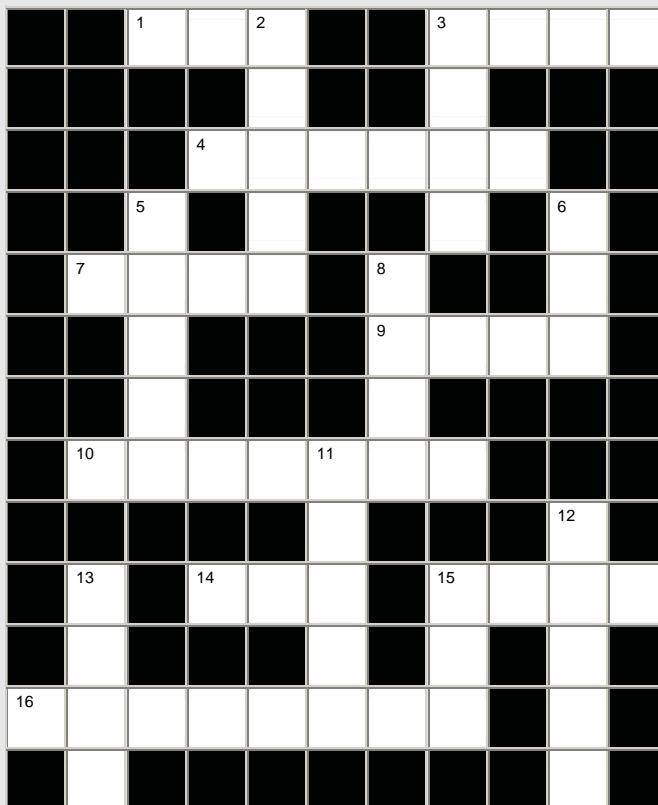
Neptune maakt slaapcomfort op maat aan boord van elk jacht, van klein tot groot. Wij leveren alles op maat, niet alleen de maatvoering maar ook de gewenste kwaliteit en uitvoering is bij ons ongeëvenaard. Want let wel: 30% van uw kostbare vrije tijd aan boord brengt u in uw bed door! Juist daar zorgen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

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

# BABELVARIA

Hoi jongens en meisjes

BabelVaria. Dat is de nieuwe naam van jullie eigen pagina's. Milou Kok uit Schiedam is de winnaar en heeft een boekenbon gekregen. Gefeliciteerd. Helaas waren er niet zoveel inzendingen als we gehoopt hadden en dat vinden we erg jammer. We hopen dat jullie wat meer van jullie laten horen. Hier volgt nog een keer het adres: JEUGD, p/a Bachstraat 23, 3281 VA te Numansdorp. Of je doet dat per e-mail: jeugd@bavariaZeilclub



Horizontaal

1. Dier dat eieren legt
3. Dier met stekels dat zich in een bolletje kan veranderen
4. Dier dat knort
7. De vriend van de mens
9. Miaauw
10. Dit dier heeft een hele lange neus en een grijze huid
14. Deze bella kan melk geven
15. Klein grijs diertje met een spits neusje
16. Gevaarlijk groen reptiel dat een grote bek heeft met heel veel tanden

Verticaal

2. Met dit edel dier kan je deelnemen aan een jumping
3. Dit dier kan luid balken
5. Deze diersoort heeft vleugels
6. Kleine stadsvogel
8. Dier met acht pootjes
11. Soort roofvogel
12. Dier met een lange nek en een gele huid met bruine vlekken
13. Dier dat leeft in de grond. Heeft geen pootjes
15. Dier dat leeft in de grond en kan niet zien

Oplissing aanvulpuzzel vorige uitgave

1=aan, 2=pal, 3=mens, 4=taal, 5=om, 6=rap, 7=muis, 8=pop

## KNUNTSSEL TIP

Een legpuzzel maken. Wat heb je nodig: karton, krijtjes, viltstiften of kleurpotloden, schaar, lijm en een foto uit een tijdschrift, een tekening van jezelf, of een kleurplaat die je ingekleurd hebt.

1. Smeer lijm op het karton
2. Plak de afbeelding voorzichtig op het karton en strijk de afbeelding helemaal glad, maar doe voorzichtig anders scheurt je werk.
3. Laat dit eerst even goed drogen.

4. Trek vormen op de tekening of foto

5. Begin bij de rand. Maak de vormen

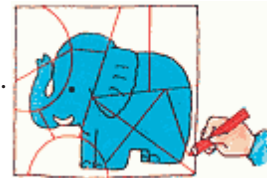


foto (zie afb.1)

Begin bij de rand. Maak de vormen

niet te klein.

6. Knip de vormen uit de tekening volgens de lijnen die je hebt getekend.
7. Klaar is je legpuzzel.

Als je wilt kun je hem opsturen naar een vriend of vriendin.

Schrijf een briefje aan je vriend of vriendin en stop de stukjes van je puzzel in een envelop.

Als je vriend of vriendin je puzzel ontvangt, zal hij/zij deze eerst moeten maken om te weten wat het voor een afbeelding is!

Tip: het is ook leuk om op deze manier een uitnodiging te versturen.

lees verder



# Lizzy en Tom

Het avontuur tussen twee werelden

VERVOLG VERHAAL (DEEL 2)

Tom en Lizzy nemen samen een flesje prik en blijven halverwege de trap zitten. "Stom he, dat we ons zo lieten meeslepen," zegt Lizzy en ze laten hun flesje fris heerlijk smaken. Plots grijpt ze Tom beet. "Maar die stem dan, wie riep daar nu steeds mijn naam?" "Laten we nu de rotzooi maar weer opruimen, de deksel dichtgooien en ons er niet meer mee bezighouden! Daar komt alleen maar ellende van volgens mij," stelt Tom voor. Lizzy knikt instemmend. "Misschien heb je wel gelijk, kom op." Wanneer ze bij de kist komen, overvalt hen de verbazing van wat ze zien. De kist ligt nu vol met beeldjes, vazen en andere oude spullen.

"He, er ligt ook een rare kaart in. Volgens mij is het van een soort perkament. Er staan ook van die rare tekens en tekeningetjes op, het lijkt een raadsel." Lizzy steekt haar hand uit om de kaart te pakken. Plots wordt ze de kist ingezogen en in een reflex grijpt ze Tom beet. Een wolk omringt de twee. Ze horen een zacht zoemend geluid, maar weten niet waar het vandaan komt. Dan wordt het rustig en ze kijken om zich heen. De lucht is ijl en de zwaartekracht voelt anders. Er is verder helemaal niets. "Waar zijn wij terecht gekomen? Wat is dat hier, Tom? Zeg wat!" roept Lizzy overstuur. "Ik weet het niet Lizzy, maar het ziet er niet best uit. Kijk, daar...daar doemt in de verte

iets op," wijst Tom. De twee houden elkaar stevig vast en blijven kijken. Het wordt steeds scherper en scherper. "Het lijkt wel een poortdeur," fluistert Tom. "Eindelijk na al die jaren kom je me nu zo in mijn schoot vallen," horen ze een stem van achter de poortdeur komen.

De poortdeur gaat tergend langzaam open en een gedaante stapt naar voren. Tom en Lizzy griezelen van de aanblik van het wezen. "Eindelijk..." mompelt de gestalte. Hij steekt zijn hand uit naar Lizzy en wrijft door haar blonde haren.

Lizzy schudt haar hoofd van hem af. "Blijf van me af griezel!" schreeuwt ze. "Wat moet je van ons?" "Jullie waren zelf zo nieuwsgierig, maar goed... je krijgt een kans om terug te keren naar je eigen wereld. Los het raadsel op en jullie zijn vrij." "Raadsel?" vraagt Lizzy ongeduldig. "Ja, maar lukt het jullie niet, dan zullen jullie tot in de eeuwigheid hier in het duisterrijk moeten blijven."

"Achter deze deur zijn nog twee andere deuren, op de vloer vind je tegels met tekens," begint het wezen. "Volg het juiste pad door het raadsel op te lossen, dan zal je de juiste deur openen en anders zie ik jullie snel..."

Het wezen opent de deur voor de twee en met een nederige buiging wijst hij hen de weg. "Wat is dit? Er liggen alle-

maal tegels en welke tegels moeten we dan bewandelen?" zegt Lizzy wanhopig. Een tijdje kijken Tom en Lizzy naar de symbolen op de grond. "Kijk eens Lizzy," zegt Tom. "Zie je, er staan tekens die volgens mij duivels, maar ook tekens met liefde en respect zijn. Laten we het maar proberen, slechter dan nu kan het niet worden," zegt Tom enigszins somber. Ze overdenken iedere stap en uiteindelijk de laatste. Tom pakt de deurknop voorzichtig beet, Lizzy houdt hem angstvallig bij zijn trui vast. "Toe maar Tom," zegt ze beslist. Tom slikt. Het zweept van zijn gezicht. Hij duwt de deur open en met een zucht van verlichting staan ze weer in de kelder.

"Dit keer is het jullie gelukt, maar de volgende keer zal het jullie minder goed afgaan!" buldert de stem.

Tom smijt de deur achter zich dicht en het verdwijnt in het niets. Lizzy gooit de deksel dicht en ze snellen naar boven. Daar laten ze zich op de bank zakken. "Wat een avontuur, beloof me dat we het nooit van mijn levensdagen tegen iemand zeggen. Ik ga in elk geval die kelder nooit meer in," zucht Lizzy. "Al zou je het willen vertellen, wie zou ons geloven! En die kelder...die kelder zou je moeten afgrendelen," antwoordt Tom. Tom en Lizzy zullen die kelder nooit meer betreden, maar of ze nu ook geen last meer zullen hebben van het wezen?

*vervolg in de Langszij van juni*

**LAATSTE WOORDJE.** Dit was hem dan weer voor deze keer. Alleen... LAAT WAT VAN JULLIE HOREN. Leuke en grappige verhalen over wat je hebt meegemaakt, geintjes die je hebt uitgehaald en zo is er nog veel meer om over te schrijven. Als jullie niks van je laten horen dan wordt het wel moeilijk om voor jullie wat te maken. Dus klim in de pen of in je toetsenbord en laat het ons weten. Denken jullie ook aan de oplossing van de prijsvraag van deze keer. Er ligt al een bon klaar voor de winnaar.

*Tot de volgende Langszij. Hoi! Bavariaantje*

L  
A  
N  
G  
S  
Z  
I  
J



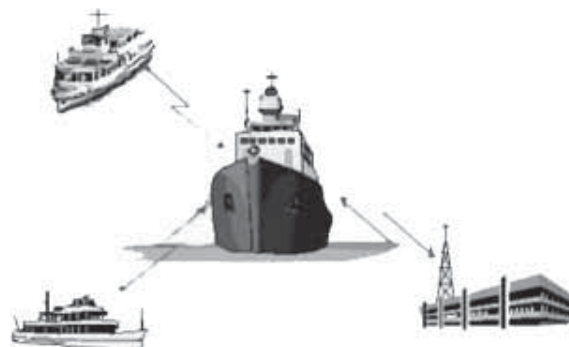


# A zien en gezien worden

# I S

In het oktobernummer van het engelse tijdschrift "Practical Boat Owner" las Bernard Korving een interessant artikel over het AIS-systeem\*. Interessant genoeg om de kennis die hieruit kan worden opgemaakt, te delen met de collega-Bavariazeilers. Zeker omdat nog niet zo lang geleden op ons onvolprezen forum van de Bavariazeilclubsite, de nodige discussie is gevoerd over het gemak van het AIS systeem en het gebruik hiervan in relatie met radar.

Aanleiding voor dit engelse artikel was de vraag of met het op de markt brengen van het zogeheten klasse B AIS-systeem voor de watersport, iedereen dit zo snel mogelijk zou moeten aanschaffen. Ook in de Waterkampioen nr. 21 van 3 november jl. stond een uitgebreid en verhelderend artikel over AIS. De relativering die ik opmaakte uit het artikel in het tijdschrift "Practical Boat Owner" vond ik hier echter niet in terug.



## Zien en gezien worden

In de ruime kustwateren en zeker bij het passeren van drukke trafficzones, moeten wij zeilers er alles aan doen om door de kust- en grote vaartschepen gezien

- Inbouwen van **Side Power** schroeven
- Installatie en reparatie van apparatuur
- Installatie van alarmsystemen (e-Marine)
- Polyester en gelcoat reparaties
- Polijsten en poetsen
- Teakdek reparaties
- Onderhoud en reparaties aan motoren
- Bavaria specialist

Bosma  
Nautische  
Services

[www.bosmanautischeservices.nl](http://www.bosmanautischeservices.nl)



VOLVO  
PENTA

Webasto

Raymarine

MASTERVOLT

victron energy

E-MARINE



te worden. AIS (klasse B) biedt die mogelijkheid (naast de ontvangst van alle relevante gegevens van de schepen in de omgeving). Via een transponder worden de gegevens over je eigen schip uitgezonden. Zowel de bestemming, koers en snelheid over de grond en positie van het schip als bijv. de naam en het MMSI-nummer, laat het systeem zien. Ontvangers kunnen deze gegevens gebruiken voor een veiliger vaart en er alles aan doen om een aanvaring te voorkomen. Voor schepen > 300 ton is het gebruik van AIS (klasse A) reeds verplicht. De ervaringen van de afgelopen jaren zijn zeer positief. Er zijn echter nog wel wat valkuilen, (lees gezonde scepsis zoals dit past bij goed zeemanschap). Ik ga hier niet uitgebreid in de techniek duiken. Want de organisatie van het zenden en ontvangen van de signalen in de 2 x 2250 slots die per minuut beschikbaar zijn, staan namelijk helder beschreven in bovengenoemd Waterkampioen-artikel.

### **Blijf kritisch bij de interpretatie van de ontvangen gegevens**

Een kritische (lees: niet op "blindvaren") houding bij de interpretatie van ontvangen Klasse A-signalen is op z'n plaats. Bij schepen die <14 knopen varen, vindt elke tien seconden een signaal plaats. Bij schepen met een snelheid van >23 knopen gebeurt dat elke twee seconden. Het vermogen waarmee wordt uitgezonden is 12,5 Watt. De betrouwbaarheid van de zogenaamde dynamische gegevens die gekoppeld zijn aan ondermeer de GPS van het schip en het kompas (met name met betrekking tot de

voorliggende koers) is niet altijd 100%. Bovendien moeten de meer statische gegevens zoals o.m de haven van bestemming in het systeem worden ingeklopt. Die discipline is niet altijd aanwezig. Ter illustratie werd in dit artikel een voorbeeld getoond (met foto van een kaartplotter met het beeld van de rede nabij Falmouth). Er waren drie schepen te zien waarvan de feitelijke situatie anders was dan het beeld liet zien:

- Eén schip lag feitelijk in een droogdok, terwijl op het scherm te lezen was dat zij onderweg was.
- Een ander schip lag feitelijk afgemeerd, maar op het scherm werd uitgezonden alsof zij varend was.
- Een derde schip was feitelijk onderweg, maar haar AIS-signaal gaf aan dat zij afgemeerd lag.

### **Klasse B AIS**

Bij (Klasse B) AIS voor de watersport worden de gegevens uitgezonden met een (aanzienlijk lager) vermogen van twee Watt met een interval van 30 seconden. Dat garandeert lang niet altijd dat kan worden uitgezonden op een zogeheten "vrij slot". Sterkere signalen van de "grote" schepen (klasse A) AIS op een grotere afstand kunnen dit mede beïnvloeden. Als niet direct een vrij "slot" kan worden gevonden, moet weer 30 sec. worden gewacht. Kortom niet altijd zal je eigen signaal (continu) kunnen worden uitgezonden. Het artikel wijst er bovendien op dat sommige, vooral oudere koopvaardij-schepen, nog niet zulke moderne apparatuur hebben, waarbij AIS gecombineerd is te zien met de radar en/of kaartplotters. Veel schepen

hebben daarvoor (kleinere) standalone AIS apparatuur. Daarop zijn maar een beperkt aantal schepen te zien. Je bent daarbij natuurlijk ook afhankelijk van de (oplettendheid) van de stuurman die op de brug verantwoordelijk is.

Kortom, raadpleegt hij de AIS-display wel geregeld? Dus blijft de vraag of men jou ook ziet. Dus, ook al beschik je over (klasse B) AIS, het is nog steeds mogelijk dat men niet goed kan interpreteren wat jouw intenties zijn.

### **Conclusie**

Het artikel besluit met een paar conclusies waarbij ik volsta met een korte weergave van mijns inziens de belangrijkste.

- Blijf op je hoede bij het interpreteren van gegevens bij het gebruik van AIS. Het hoeft geen absolute indicatie te zijn van de feitelijke situatie.
- Bij gebruik van klasse B AIS heb je geen 100% garantie dat de grotere schepen je ook zien.
- Net zoals bij radar zou bij het gebruik van AIS training wenselijk zijn om ook de feilbaarheid te onderkennen.
- Als we de kans zo groot mogelijk willen maken dat de grotere schepen ons op hun radar zullen zien, lijkt het installeren van een zogeheten "actieve" radarreflector te prevaleren boven de "passieve" radarreflectoren die nu op de markt te koop zijn, en/of de aanschaf van Klasse B AIS.

*Bernard Korving  
Memories*

\*Bron: Practical Boat Owner 478, October 2006. ([www.pbo.co.uk](http://www.pbo.co.uk))



# De zeekaart vroeger en nu

Waarom is het zo belangrijk dat we uitsluitend goed bijgewerkte zeekaarten gebruiken? En waarom zijn zeekaarten veel fascinerender dan landkaarten? Bernard Korving, die als stuurman op de grote vaart in het verleden veel reizen maakte, geeft zijn visie. Hij moest, vooral in de perioden dat hij op de zgn. "wilde vaart" voer met bulkcarriers, dagelijks stapels zeekaarten bijwerken aan de hand van Notices to Mariners (BAZ: berichten aan zeevarenden).

## Het belang van actuele en goed bijgewerkte zeekaarten

Het afbreukrisico is bij zeekaarten in vergelijking met bijvoorbeeld land- en wegenkaarten veel groter. De informatie die zeekaarten geven, is altijd belangrijk en kan in sommige gevallen het verschil tussen leven en dood betekenen. Met de forse groei van het aantal (nieuwe) watersporters, de schaalvergroting van de jachten, de drempelverlaging waarbij snel grenzen worden verlegd verdwijnt dit belang maar al te gemakkelijk naar de achtergrond. Daarbij komt nog eens het gemak van satellietnavigatie en digitale kaarten!

### VOC kaarten boven water

We kunnen ons niet meer voorstellen dat zeelieden vroeger vertrokken zonder te beschikken over betrouwbare kaarten. Kort geleden kon ik daar weer even bij stil staan toen ik de expositie in het Maritiem Museum Rotterdam bezocht. Daar genoot ik van de 30 zeekaarten die gemaakt zijn in de beginperiode van de VOC in de 17e eeuw, van het gebied in ZO Azië, met name rond Sumatra. Toen ik dit zag, waande ik mij terug in de tijd van ontdekkingsreizen, zeerovers, scheurbuik en schipbreuk (650 VOC-schepen zijn door de jaren heen vergaan). Zeker toen ik die kaarten wat beter bestudeerde. Dat is nog wat anders dan onder de huidige omstandigheden de Noordzee, de Waddenzee of het IJsselmeer te bevaren.

### Een korte terugblik

Als we wat verder terugkijken in de geschiedenis van de (maritieme) cartografie, dan weten we dat nautische kennis in de oudheid vooral aanwezig was bij de Grieken. Met de ondergang van het Grieks/Romeinse Rijk is die kennis in Europa verloren gegaan. Deze kennis ging over op Arabieren. Omstreeks 1200 kreeg men de beschikking over de eerste zeekaart, de eerste zeemansgids en het kompas. In Europa waren het de Italianen, de Spanjaarden en vooral de Portugezen, die zorgden voor de eerste

zogeheten portolaankaarten van delen van kusten aan de Atlantische oceaan. Zeemansgidsen met (zeil-)aanwijzingen voor de West Europese kusten waren er vanaf de 14e eeuw. Toen waren er nog geen zeekaarten. Aan het eind van de 16e eeuw verschenen de eerste inmiddels gedrukte zeemansgidsen met zowel zeilaanwijzingen als (handgetekende) kaarten van de kustwateren. Gerard Mercator, één van de belangrijkste cartografen uit de 16e eeuw, was de man die voor het eerst de Mercatorprojectie toepaste. Dat is een methode om de aarde in een plat vlak te tekenen. Die methode wordt in feite nog steeds gebruikt voor de huidige zeekaart.

### Zeekaarten worden steeds nauwkeuriger

Los van het feit dat het verwerven van deze VOC-kaarten uit de kelders van de universiteit van Oxford een unieke gebeurtenis is, is het interessant genoeg om op die expositie er achter te komen hoe de VOC steeds betere en nauwkeurigere zeekaarten ontwikkelde. Deze kaarten waren topsecret want naast het belang van een veilige vaart waren ze van grote strategische waarde voor de handelsroutes naar de Oost. Op alle VOC-reizen moesten schippers diepten, zandbanken, kustcontouren, obstakels maar ook strategische en handelstechnische

informatie bijhouden. Na omkomst van een reis, die soms wel acht maanden duurde, werd die informatie vertaald naar de zeekaart. Meestal gebeurde dat in Amsterdam, maar later ook in Batavia. De bekendste cartografen uit die tijd van de VOC zijn Joan Blaeu en Jan Hendricksz. Tim.

### De actuele situatie

Op 14 december had ik het genoegen om bij Datema in Amsterdam een lezing bij te wonen van Hans Backs. (Koninklijke Marine, Hydrografische Dienst). Naast de algemene informatie over waar de Hydrografische Dienst voor staat en wat zij doet, ging Hans op die avond in op een aantal nieuwe ontwikkelingen: Het vervallen van de wekelijks gedrukte versie van de BaZ's en de invoering van het (LAT) Lowest Astronomical Tide

#### 1. Het vervallen van de wekelijks gedrukte versie van de BaZ's

Met ingang van 1 januari vervalt de gedrukte versie van de wekelijks uitgebrachte Berichten aan Zeevarenden. Alleen BaZ nummer 1 wordt nog gedrukt. Wijzigingen zijn nu alleen nog digitaal verkrijgbaar via de site van de Hydrografische Dienst: [www.Hydro.nl](http://www.Hydro.nl). Het is erg gemakkelijk om per tijdseenheid en per zeekaart de verbeteringen op te vragen. Overigens is dit een zeer interessante site om eens te raadplegen. Er staan voor de geïnteresseerden ook nog een paar navigatieprogrammaatjes freeware op.

#### 2. De Invoering van het LAT (Lowest Astronomical Tide)

Daarnaast vertelde Hans uitgebreid over de invoering van het Lowest



Astronomical Tide (LAT) als reductievlak, waaraan de dieptes in de zee kaarten worden gerefereerd. In internationaal verband is afgesproken dat men overal het LAT als standaard gaat gebruiken. De Britse Hydrografische Dienst gebruikt dit al. In Duitsland is men er net als in Nederland nu mee begonnen. België gaat ermee beginnen als bij onze zuidelijke zee kaarten het LAT is ingevoerd.

Tot op heden is ons reductievlak gedefinieerd als Gemiddeld Laaglaagwater-Spring (GLLWS). Door middel van lange reeksen van getijwaarnemingen (5 jaar) is dit GLLWS bepaald. Het LAT is een berekend reductievlak (elke 19 jaar). Het LAT is gemiddeld 2 tot 3 dm lager dan GLLWS. 60 km uit de kust van Zeeland kan dit oplopen tot 5 dm. Gevolg hiervan is, dat we in de nieuwere kaarten meer gekleurde ondieptes zullen gaan zien.

Ter illustratie bijgaand het verschil tussen een detail van de zee kaart met LLWS als reductievlak en LAT.

Het spreekt vanzelf dat de ware waterdiepte natuurlijk niet verandert.

Ook zijn de diverse getijniveaus in 2 schema's weergegeven. Deze illustraties komen uit de folder die de Hydrografische Dienst over de invoering van het LAT heeft uitgegeven. Het overgangsproces zal enkele jaren in beslag nemen. Dat betekent dat er zee kaarten in gebruik komen met LAT als reductievlak, terwijl er tegelijkertijd nog zee kaarten zijn die LLWS als reductievlak kennen. Soms, vooral bij havens die op beide soort kaarten voorkomen, is het dan opletten geblazen. Het is daarom essentieel om de kaartlegenda goed te lezen. Met name voor de getijdenberekeningen is dit van belang. Op de site van de Hydrografische Dienst staat uiteraard meer informatie.

**Resumé:**

- Het reductievlak is het vlak waaraan de kaartdieptes en getijvoorspellingen worden gerelateerd.
- Vanaf medio 2006 wordt er overgegaan van reductievlak GLLWS

naar reductievlak LAT.

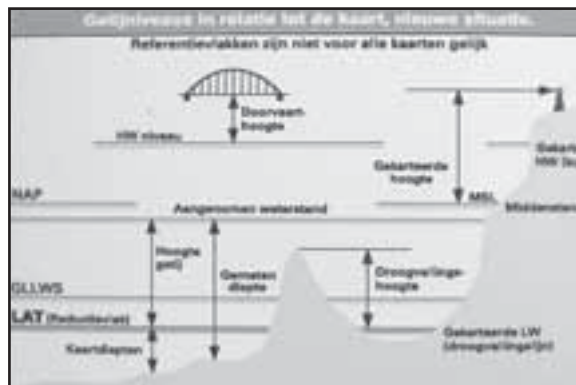
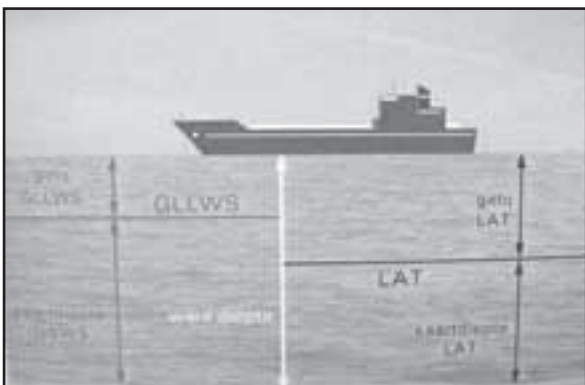
- Kaartdieptes zullen over het algemeen afnemen vanwege deze overgang.
- Getijhoogten nemen toe.
- Ware diepte verandert niet !
- Het overgangsproces zal enkele jaren in beslag nemen.
- Op iedere kaart of Electronic Navigational Chart (ENC) wordt het reductievlak vermeld. Het is belangrijk om die informatie goed te lezen en toe te passen.

**Tot Slot**

Het is een misverstand te denken dat, door de komst van de moderne elektronische plaatsbepalingssystemen, een actuele en goed bijgewerkte kaart overbodig is! Navigatie is: Weten waar je bent (dat vertelt het plaatsbepalingssysteem) en weten waar je naar toe wilt en langs welke weg. Dat zie je op de kaart.

*Bernard Korving  
Memories*

Bron: Koninklijke Marine, Dienst der Hydrografie



# Een ontmoeting op het eiland De Biezen

*Op de recreatie-eilanden in het Veluwemeer en Wolderwijd is het goed verblijven, zeker buiten het seizoen. Overdag liggen er wat dagjesmensen, maar nachts lig je er alleen. Dit is een hele belevenis.*

*Als Ad Dupain en zijn vrouw van de thuishaven Flevo Marina te Lelystad naar de winterberging in Elburg varen en het is goed weer, dan bezoeken ze meestal een of meerdere eilanden. Dit keer hadden zij daar een interessante ontmoeting.*



De tweede week oktober was het na een regenperiode prachtig mooi en zacht weer, dus togen wij naar de eilanden in het Randmeer. Er zijn op de eilanden geen voorzieningen als stroom en water, je bent er echt op jezelf aangewezen. Maar het is heerlijk, alleen op zo'n eiland! Wat een rust en wat te denken van de zonsondergang, de opkomst van de maan en een heldere nacht met volle maan. Het enige geluid is het af en aanvliegen van meerkoeten.

**Canadese kano.** Op het eilandje De Biezen in het Wolderwijd zagen we plots een man die met lieslaarzen en een kleine donkergroene Canadese kano op sleeptouw langs de oever in het water liep. In de kano zat een wit hondje. "Wat is dat voor een vreemde snuiter", was mijn eerste gedachte. Het leggen van contacten moet je bijhouden, voor het tegenwoordige noodzakelijke netwerk. Vandaar deze ontmoeting met een bisamrattenvanger (of muskusrattenvanger). Mijn vrouw bood hem koffie aan, dat viel in de smaak. Mijn opmerking: "dat gaat er in als een bisamrat in de val" viel niet geheel in goede aarde.

**Niet eenvoudig.** Immers, het vangen van bisamrat is beslist niet eenvoudig. Onder het genot van een tweede kop koffie vertelde de bisamrattenvanger bijzonderheden van zijn vak. De selectie voor deze baan is streng, waarbij het bekend zijn met de natuur en het jagen een vereiste is. Hij had zo'n beetje de helft van Oostelijk Flevoland onder zijn hoede en maakte deel uit van een team van 13 vangers in de gehele provincie Flevoland. In 2005 ving hij 240 ratten, dit jaar zal het aantal minder worden. Hij dacht op het eiland De Biezen drie ratten te vangen. Als hij deze drie niet zou vangen, dan komt het aantal volgend jaar er slechts 30 (door het lage startaantal gaat ook de voortplanting minder snel).

**Waterkonijn.** Een volwassen bisamrat verzet in een jaar één kuub aarde. Het vangen gaat zomer en winter gewoon door. Flevoland steekt gunstig af met de bestrijding van de bisamratten. De gevangen exemplaren gaan naar een destructiebedrijf. Soms, als ze al enige tijd in de val zitten, begraaft hij ze of legt hij ze neer als voedsel voor de vossen en de buizerd. In België worden ze kennelijk nog wel gegeten als waterkonijn! Na dat de rattenvanger het eilandje had gecontroleerd, kwam hij langs gevaren met zijn kano en gaf ons tamme kastanjes, die op het eiland groeien. Zo zie je: wie goed doet, goed ontmoet.

*Ad Dupain*

**NAUTICA  
FINANCE**

*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@nauticafinance.nl  
Internet www.nauticafinance.nl

*De Bavaria Jachthypotheek, voor uw drijvend vermogen!*

# Website van de BZc bij nieuwe provider

Onze website wordt druk bezocht. De afgelopen maanden lag het gemiddeld aantal leden dat per dag een bezoekje aan de site bracht tussen de 250 en 300. Dat zijn geen slechte cijfers voor een vereniging met bijna 750 leden. Helaas kregen we in de zomer van 2006 steeds vaker last van performance problemen die onze toenmalige provider niet kon oplossen. De site was af en toe zelfs helemaal niet meer bereikbaar en ik kon daarom niets anders doen dan hiervan een mededeling op de site plaatsen. Spontaan reageerde een aantal leden hierop.

De reactie van BZc-lid Henk Jansen heeft er toe geleid dat sinds september 2006 de BZc site draait op een van de servers van SLTN. Het allermooiste is dat Henk deze webruimte gratis aan de BZc ter beschikking heeft gesteld.



Henk Jansen (links) en Ton Mommers ondertekenen het contract

Het enige wat we er voor moesten doen, is ergens in een hoekje van de site laten zien dat de BZc site wordt gesponsord door SLTN.

Nadat dat de hele website was overgezet werd op 16 november 2006 op het kantoor van Henk het officiële contract getekend. We beschikken nu over een snellere server, hebben voldoende ruimte voor de komende jaren en kunnen bovendien rekenen op professionele ondersteuning.

Namens de Bavaria Zeilclub wil ik SLTN en Henk nogmaals hartelijk danken.

Ton Mommers  
webmaster - secretaris



## Reparatie op locatie!

Waar anderen er niet meer uitkomen en overspuiten de enige optie lijkt, repareren wij met spot repair en brengen uw schip in originele staat terug met ISO gelcoat.

## Boeschroef inbouwen op locatie!

De Koning polyester is een toonaangevend bedrijf als het gaat om het vakkundig inbouwen van diverse boegschroeven. Wij gebruiken alleen hoogwaardige composieten o.a. ter voorkoming van osmose.

## Levenslange garantie op lamineerwerk en gelcoat reparaties

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

## Liefde maakt blind, 'n koele kijk doet wonderen

U hebt uw oog laten vallen op een droomboot. Liefde maakt blind en daarom besluit u tot een aankoopkeuring. Wat u wilt is zekerheid.

Geen enkel expert kan die geven. Uw enige zekerheid is het vakmanschap van de man die de expertise uitvoert.

Neem daarom expertiseburo R.C. Schuijt. Ervaring en inzicht, het beste, onafhankelijke advies.

Met u samen bekijken we de boot. Graag helpen we bij de beslissing of uw droomboot uw eigendom wordt.

## EXPERTISEBURO R.C. SCHUIJT

aankoopkeuringen • taxaties • bouwbegeleiding  
International Registered Yacht Surveyor IRYS®  
HISWA Qualified Yacht Surveyor® HISWA, NVEP  
Register Taxateur VRT  
Register Expert *re*



## Inzicht en een koele kijk

Parklaan 7, 1601 EK Enkhuizen  
tel 0228-314 741, fax 0228-321359,  
mobiel 06-53401862, e-mail: info@expertiseburoschuijt.nl,  
internet: www.expertiseburoschuijt.nl

# Bedieningsgemak

## German Sheeting



*Martin Verhage kocht in 2002 zijn Bavaria 36, Planeur. Een goede zeiler met veel ruimte, maar met een grootschoot waar hij lastig bij kon. Zonder dat het echt veel inspanning kostte bouwde hij de grootschoot om zodat deze nu vanachter het stuurwiel te bedienen is. In dit artikel geeft hij een beschrijving van de aanpassing, om anderen wellicht op een idee te brengen.*

### Compromis

Vanaf dag een was ik niet tevreden met de bediening van de grootschoot. De stuurman kan maar moeilijk bij de grootschoot en met een kleine bemanning kan dit, bij bijvoorbeeld onverwachte bakboord-stuurboord situaties, tot gevaarlijke manoeuvres leiden. Ook is het draaien aan de grootschootlier vervelend voor het bemanningslid dat relaxed tegen de kajuit van het zonnetje geniet. Deze moet iedere keer aan de kant om te voorkomen dat er een lierhendel tegen zijn of haar hoofd komt. Met name in vlagerige omstandigheden is het moeilijk varen met een grootschoot die nauwelijks te bedienen is. Het doel is duidelijk: een vrije kuip en de stuurman moet de grootschoot aan beide zijden vanachter het stuurwiel kunnen bedienen.



### Kleine ingreep met groot effect

Om de grootschoot vanachter het stuurwiel te kunnen bedienen moet de schoot daar naartoe gevoerd worden. Op de meeste toerscheepen is er naast de genualieren ook een montageplaats voor een extra set lieren. Om de schoot naar die lieren te brengen, moet deze via het lummelbeslag en de wantputtings over het dek naar achteren lopen. Hiervoor zijn een paar enkele blokken nodig. Voor zowel de montagepunten van de enkele blokken als de extra lieren is het noodzakelijk dat de constructie van het dek en de kuiprand sterk genoeg is. Als dat niet het geval is dient het aangepast te worden. De plaats waar de dekblokken bij de wandputtings geplaatst werden, moest versterkt worden omdat het anders de krachten niet aan kan. De montageplaatsen voor de lieren waren al voorbereid door middel van een ingelamineerde aluminium plaat.

Op de meeste toerscheepen is er naast de genualieren ook een montageplaats voor een extra set lieren.



## Onderdelen

Een paar nieuwe blokken en een set extra lieren zijn dus de onderdelen die nodig zijn om een rootschootsysteem te maken dat door de stuurman vanachter het stuurwiel te bedienen is. Na de ombouw heb je een boot die door een kleine bemanning stukken makkelijker en veiliger te bedienen is. Doordat de schoot die belast wordt, vrij lang is, is het nodig om een rekvrij exemplaar te nemen. Dyneema is daarvoor erg geschikt. Met een splits heb ik er een doorlopende schoot van gemaakt en kom je nooit lijn te kort. Het maakt dus niet uit met welke van de twee lieren je de schoot bedient. Door een verjongde Dyneema kern toe te passen is het mogelijk de splits zelfs over de lier te laten lopen.

Bij gebruik van een conventioneel grootzeil is het ook nodig het giekkleed te modificeren om te voorkomen dat de schoot in de weg zit.

*Martin Verhage  
Planeur*



via het lummelbeslag en de wantputtings ...



...over het dek naar achteren



Bij gebruik van een conventioneel grootzeil is het ook nodig het giekkleed te modificeren om te voorkomen dat de schoot in de weg zit.

L  
A  
N  
G  
S  
Z  
I  
J



# Uitnodiging aan de club



## Beste BZc'ers

In 2007 viert de gemeente Edam-Volendam het feit, dat zij 650 jaar geleden stadsrechten kreeg.

Er is een uitgebreid programma, dat over het hele jaar is verspreid (zie [www.edam-volendam650.nl](http://www.edam-volendam650.nl))

In het weekend van 22, 23 en 24 juni 2007 wordt het Volendammerweekend gehouden (zie [www.volendammerdag.nl](http://www.volendammerdag.nl)) Dit zijn dagen die bol staan van activiteiten in de sfeer van historie, kunst, cultuur, en muziek. In de haven komen pontons te liggen waarop bands spelen. Volendammers lopen in klederdracht, er is een braderie, er wordt gezeild met antieke garnkwakken, er zijn palingrook wedstrijden, een historische kunst-route, een clown met ballonnenwedstrijd, shantykoren en nog veel meer.

Komend jaar komt de vereniging van klassieke zeiljachten naar Volendam en wij nodigen bij deze ook de BavariaZeilclub van harte uit. Uiteraard met als doel onze haven vol met masten en de daaronder zittende schepen te krijgen. Wij hopen dan ook, dat de leden van de BavariaZeilclub in groten getale naar onze havens komen.

### Wat hebben wij te bieden?

Als belangrijkste willen wij een zeilwedstrijd voor jullie organiseren op zaterdag. Het zou leuk zijn als wij op de vrijdag daarvoor een vlootshow kunnen houden. Op zondag, de echte Volendammerdag, hebben jullie alle tijd om mee te genieten van wat wij bieden.

Zoals een concert van Canyon, na 10 jaar weer op het podium met onder andere hun voormalige tophit "MOOI VOLENDAM".

Jullie hoeven tijdens deze dagen zowel in de oude als in de nieuwe haven (zie [www.marinapark-volendam.nl](http://www.marinapark-volendam.nl) en [www.marinapark-horeca.nl](http://www.marinapark-horeca.nl)) geen liggeld te betalen. Verder willen wij jullie uitnodigen om op zaterdagavond een feest bij te wonen, waar wij jullie een klein buffet willen aanbieden (drankjes voor eigen rekening). Op zondagochtend bieden wij jullie een gezamenlijk ontbijt aan.

Met vriendelijke groeten  
Het Volendammerdag comité  
Bram Visser  
06 – 22698237

### Naschrift van het bestuur

Dit evenement wordt door het Volendammerdag comité georganiseerd. De BZc faciliteert uitsluitend door de inschrijvingen te registreren en deze door te geven aan de organisatie. Het inschrijfformulier vind je elders in deze Langzij, maar aanmelden via onze website [www.bavariazeilclub.nl](http://www.bavariazeilclub.nl) heeft de voorkeur. Wanneer het Volendammerdag comité wijzigingen of aanvullingen heeft, dan zullen deze via de BZc website bekend worden gemaakt.

## Bavaria varen in de Deltaweek 2007

Tijdens de Deltaweek 2007 – van 29 juni tot en met 8 juli – kunnen Bavaria jachten die over een geldige meetbrief beschikken natuurlijk in de bestaande ORC-klasse meevaren.

Maar voor 2007 bestaat bovendien de mogelijkheid voor Bavaria's zonder meetbrief om in de speciale Bavaria klasse te starten. Op basis van de bij de inschrijving opgegeven bijzonderheden van de boot krijgen de deelnemers in die klasse van het wedstrijdcomité een handicap. Daarmee kunnen boten van de

verschillende typen zo eerlijk mogelijk tegen elkaar wedstrijd varen. Op dagen dat er 5 of meer Bavaria's deelnemen is er voor hen een speciale dagprijs. Voor de beste zeiler in de klasse is er bovendien een interessante overalprijs.

De Deltaweek wordt gevaren in Zeeland op de Oosterschelde vanuit de havens van Zierikzee (het eerste weekend), Sint Annaland, Wemeldinge en Colijnsplaat (het 2e weekend vanaf woensdag). De banen voor de Bavaria's worden gepland rond de boeien van het

vaarwater, zodat er ook met wat minder (ervaren) bemanning kan worden meegevaan.

Voor de Bavaria zeilers uit het noorden en van het IJsselmeer is de Deltaweek een mooie aanleiding om aansluitend in of vanuit Zeeland een vaarvakantie te houden. Er is in Zeeland prachtig, ruim, beschermt en schoon vaarwater en de Belgische kust ligt naast de deur.

Meer informatie: [www.deltaweek.nl](http://www.deltaweek.nl)  
e-mail: [deltaweek@zeelandnet.nl](mailto:deltaweek@zeelandnet.nl)

**Vanaf 1 april 2007 geopend:**



## **Jachthaven Marina te Volendam**

[www.marinavolendam.nl](http://www.marinavolendam.nl)



**Restaurant De Pieterman**

*Grand Café Buren*

**HAVENCAFÉ 'T FOKKIE**

**Cocktailbar Nautico**

**Terras De Nieuwe Dijk**

[www.marinapark-horeca.nl](http://www.marinapark-horeca.nl)



## Aanmeldingsformulier Winterbijeenkomst en ALV 2007 - 3 februari



naam .....

adres en woonplaats .....

aantal deelnemers bijeenkomst: ..... (gratis)

aantal deelnemers aan het diner: ..... (€ 25,- per persoon)

eventueel dieet: .....

Inschrijven bij voorkeur via onze website [www.bavariaZeilclub.nl](http://www.bavariaZeilclub.nl), of dit formulier zo snel mogelijk doch uiterlijk voor 20 januari sturen naar: Secretariaat Bavaria Zeilclub, Helenahoeve 11, 3451 TM Vleuten.



## Aanmeldingsformulier "Natte evenementen" 2007



Wij nemen deel aan het:  Hemelvaartweekend 17-19 mei (Zeeland)

Pinksterweekend 26-28 mei (IJsselmeer)

*Wanneer u aan beide weekenden wilt deelnemen graag de bon kopiëren voor de 2e inschrijving*

eigenaar/schipper: .....

adres: .....

postcode: ..... woonplaats: .....

telefoon: ..... mobile telefoon: .....

### deelnemers

|    | voornaam | achternaam | leeftijd (alleen voor kinderen) |
|----|----------|------------|---------------------------------|
| 1. | .....    | .....      | .....                           |
| 2. | .....    | .....      | .....                           |
| 3. | .....    | .....      | .....                           |
| 4. | .....    | .....      | .....                           |
| 5. | .....    | .....      | .....                           |
| 6. | .....    | .....      | .....                           |
| 7. | .....    | .....      | .....                           |
| 8. | .....    | .....      | .....                           |

scheepsnaam: ..... type ..... bouwjaar .....

thuishaven: ..... klapschroef: ja / nee

diepgang: ..... kiel: lood/gietijzer zeiloppervlak aan de wind: .....

bijzondere zeilen: .....

Inschrijven bij voorkeur via onze website [www.bavariaZeilclub.nl](http://www.bavariaZeilclub.nl), of dit formulier sturen naar: Secretariaat Bavaria Zeilclub, Helenahoeve 11, 3451 TM Vleuten.



**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](mailto:info@nauticainsurance.nl)  
Internet [www.nauticainsurance.nl](http://www.nauticainsurance.nl)

*De Bavaria Jachtverzekering, kies ontspannen het ruime sup!*

# Nieuwe leden

naam  
Alberda, W.  
Deen, W.  
Stadt, M.E. van de  
Knetemann, R.H.  
Prins, R.  
Gallet, P.J.M.C.  
Block, B.  
Bonhof, B.  
Wiericx, J.N.M.  
Leeuwen, F.J.D. van  
Hart, P. t  
Voort, F. van de  
Loogman, M.A.  
Oudeman, N.A.J.  
Brejaart, F.  
Bras, C. ten  
Heersping, C.  
Beimers, R.A.  
Kooijman, W.  
Hessels, H.R.  
Goede, J.C. de  
Nunnink, S.R.A.  
Alewijnse, W.U.  
Kuik, P.  
Payens, R.P.M.  
Raamsdonk, J.A.M. van  
Maren, E.W. van  
Belle, R. le  
Wiggelinkhuijsen, G.  
Rijke, P. de  
Dubbelman, R.  
Bouw, E.A.  
Lubberman, B.H.M.  
Broedelet, A.F.  
Beelen, A.B.N. van  
Schouten, V.W.  
Wit, M.J.A. de  
Bekker, R.S.F.  
Beek, E. van de  
Dubbeldam, R.L.  
Westra, J.  
Oeffel, E. van  
Megen, W.G. van  
Smit, A.E.M.  
Boorsma, G.  
Jong, M.R. de  
Waal, M.C.J. van der  
Lauwers, S.  
Toussaint, J.B.  
Keizer, N.P.  
Poutsma, E.  
Uitterdijk, A.J.  
Raam, S.A. van  
Haagen, M.A.M. v.d.

Nieuwe leden sinds 30-09-2006 in volgorde "van opkomst". Stand per 01-01-2007, totaal 717 leden (opzeggers per 31-12-2006 verrekend).

**scheepsnaam**  
Unwaersfugel II  
Les Raviers

Thahiti  
Off-Line  
Stephanie  
eaucontreair  
Novum  
Kia Ora  
Kosien  
Zeeleeuw  
Mazzel  
Four Sail  
Nicria  
Bo-Jengles  
Vaerwerck

Lamijn  
Wibe  
Laissez Faire  
Masquenada 3  
Voyage  
Cowigy  
Pietekoppe  
Phoenix  
Doldrum

La Belle Vie  
Prosperity  
Aquila  
Rosydam

4-ever  
Days of Speed  
Gasdriven  
Janus Vissie  
Water-rand  
Cadans  
d'Allegra  
Equinoxe  
Johanna Maria  
Morning Sun  
Adiós  
Anselmus  
Sea Level  
Albatros  
Origo  
Lamistad  
De Barones  
Enya  
Due  
Onyx  
VAYA  
Stern

**thuishaven**  
Lemmer  
Lelystad, Deko Marina  
Middelharnis  
Port Zelande  
Willemstad - De Batterij  
Gent  
Muiderzand  
Roompot Marina, Kamperland  
Port Zelande  
IJmuiden  
Stellendam  
Wolphaartsdijk  
Andijk  
Roompot Marina  
Woudsend.

Makkum Marina  
Herkingen  
Aalsmeer  
Muiderzand  
IJmuiden  
Aalsmeer, Th. Otto  
Scheveningen  
Muiderzand  
Den Helder

Volendam  
Schokkerhaven  
Sneek  
Stad aan het Haringvliet

Schokkerhaven  
Lemmer  
Heeg, Ottenhome  
Sloten (Fr.)  
Hindeloopen  
Sint Annaland  
Lelystad  
Dordrecht  
Muiderzand  
Medemblik  
Warns  
Lelystad Haven  
Lelystad  
Woudsend  
Lemmer  
Oostende / Kats  
Warns  
Oostmahorn  
Lelystad Haven  
Andijk  
Amsterdam  
Medemblik

L  
A  
N  
G  
S  
Z  
I  
J

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

## Maritin Watersport

Mobiele jachtservice  
Watersportartikelen

[www.maritin.nl](http://www.maritin.nl) [info@maritin.nl](mailto:info@maritin.nl)

013-5720410 / 06-27584423

Voor alles  
wat uw  
boot wenst

# Winterbijeenkomst en *Evenementen* Algemene Ledenvergadering 2007

Datum: zaterdag 3 februari 2007  
Locatie: restaurant "De Vier Balken"  
Brinkstraat 3  
3455 SK Haarzuilens (nabij Utrecht)

13:00 Ontvangst  
13:30 Aanvang programma

Het programma bestaat uit een lezing en, zoals dat bij elke vereniging hoort, de algemene ledenvergadering. De lezing staat in het teken van de Volvo Oceanrace 2006 met o.a. achtergrondinformatie en veel unieke filmbeelden (verzorgd door ABN-AMRO)

17:00 Borrel waarbij het onderlinge contact voorop staat  
18:00 Diner waarna we rond 21:00 weer huiswaarts keren

## Agenda ALV

1. Opening door de voorzitter
2. Mededelingen en ingekomen stukken
3. Notulen ALV 2006
4. Jaarverslag secretaris
5. Financieel jaarverslag en begroting 2007
6. Kascommissie en verkiezing nieuw commissie
7. Verkiezing penningmeester
8. Verslag enquête
9. Dupain wisseltrofee
10. Rondvraag en afsluiting

*De notulen van de ALV-2006 vindt u op de website of wordt op verzoek toegestuurd. Eventuele reacties graag schriftelijk (of e-mail) aan het secretariaat.*

De ALV is alleen toegankelijk voor leden met hun partner (en gezinsleden). Aan het middagprogramma zijn geen kosten verbonden. Wanneer u ook aan het diner wilt deelnemen vragen we hiervoor, inclusief consumptiebonnen, een bijdrage van € 25,- per pers.

## Oproep!

Dit jaar treedt onze penningmeester Willem Boswinkel statutair af. Dit betekent dat we op zoek zijn naar een nieuwe penningmeester en dat alle leden zich voor deze bestuursfunctie kunnen aanmelden bij het bestuur. Willem heeft zich opnieuw verkiesbaar gesteld voor een periode van 3 jaar. Tijdens de ALV 2007 wordt de nieuwe penningmeester van de BZc door stemming gekozen.

Ook is het bestuur nog steeds op zoek naar een nieuwe wedstrijdleader (zie Langszij van 'najaar 2006')

# Hemelvaartweekend 2007 *Natte Evenementen* op het Haringvliet

Voor de tweede serie van vijf jaar starten we in de omgeving waar we in 2002 met het "evenement zuid" zijn begonnen: Het Haringvliet.

In de afgelopen periode is er veel gebeurd in Stellendam en Hellevoetsluis, de plaatsen waar zich een en ander gaat afspelen. Stellendam heeft een prachtige jachthaven en een goed restaurant gekregen. Hellevoetsluis is zeer snel aan het ontwikkelen, heeft jaarlijks veel activiteiten en doet veel voor de watersport.

## Het programma (onder voorbehoud)

Donderdag 17 mei ontmoeting in de jachthaven van Stellendam. Een "steigerplan" wordt in samenwerking met de havenmeester gemaakt en wij proberen de deelnemers in de week voor het weekend reeds een ligplaats te kunnen meedelen.

Vanaf 16.00 uur een steigerborrel tot 17.30 uur.

Om 19.30 wordt iedereen verwacht in de evenementenhal achter het restaurant, waar een uitgebreid tapasbuffet zal worden geserveerd.

Tijdens het eten zit er een klein combo muziek te spelen. Naarmate de avond verstrijkt groeit de band naar 14 personen en gaan we met een jaren 60-70 sfeer verder tot in de kleine uurtjes.

Op vrijdag om 09.00 uur is er een palaver in de evenementenhal alwaar starttijden voor de verschillende velden worden bekend gemaakt evenals de te varen baan.

Dit jaar houden we de baan korter dan in voorgaande jaren en houden we rekening met de fysieke vermogens van de diverse bemanningen. Gezinnen met jonge kinderen, ouderen en heersende weersomstandigheden spelen hierin een rol.

Na de finish gaan we Hellevoetsluis in. Hier vind een excursie in een stukje historisch erfgoed plaats en kan vanaf halverwege de middag gevaren worden met "Micro Magics" modelzeilbootjes.

Om 19.30 worden we verwacht in het "Pomphuis", een restaurant naast een gerestaureerd droogdok. We krijgen hier een 3-gangen menu voorgeschoteld met wat muzikale garnering. Tussen de gangen door vindt de prijsuitreiking plaats van de zeilwedstrijd en de kinderquiz. Daarna gezellig naborrelen.

Zaterdagmorgen worden we in hetzelfde restaurant

vanaf 09.00 uur tot 11.00 uur uitgenodigd voor een gezamenlijk ontbijtbuffet. Vervolgens kan een ieder weer zijn eigen weg gaan.

In verband met de capaciteit van de horeca en de havens is het aantal deelnemers gelimiteerd tot 40 schepen en 150 personen! Dus schrijf op tijd in.

We hopen in ieder geval op beter weer dan in het afgelopen jaar! De gezelligheid staat voor ons voorop, graag tot dan en een zeilgroet van de organisatie.

*Organisatie: Gerben, Gepke en Mariska van Bers  
Carel en Alice Scholtes*

#### Kosten

Deelname aan het Hemelvaart- of Pinksterweekend kost € 50,- per persoon. Kinderen tot en met 11 jaar betalen € 25,- en kinderen onder 4 jaar mogen gratis mee. In dit bedrag zitten hier en daar een hapje en een drankje, 2 maal een diner met een paar glaasjes en een ontbijtbuffet. Het deelname bedrag is exclusief de liggelden.

De organisatie c.q. het bestuur van de Bavaria Zeilclub kan niet aansprakelijk worden gesteld voor enigerlei schade die in dit weekend zou kunnen ontstaan. Deelname aan dit weekend is geheel voor eigen risico (zie ook de Statuten).

## ***Pinksterweekend 2007*** ***IJsselmeer*** *Natte Evenementen*

Dit jaar is het de 17<sup>e</sup> keer dat het Pinksterweekend wordt georganiseerd. Wat ooit begon met een tiental schepen is inmiddels uitgegroeid tot een groot evenement.

Op zaterdag 26 mei verwelkomen we vanaf 2 uur alle deelnemers in de Westerhaven van Medemblik. Na een welkomst-borreltje gaan we aan het eind van de middag naar kasteel Radboud waar we kunnen genieten van een roofvogelshow (onder voorbehoud). Na deze show worden we voor het diner in de zalen van het kasteel verwacht.

Zondag ochtend starten we met een palaver. Tijdens dit palaver wordt de van de wind afhankelijke wedstrijd-baan bekend gemaakt. We hebben er voor gekozen de wedstrijd-baan niet al te lang te maken zodat we nog voldoende energie overhouden voor de feestavond. We plannen om voor 4 uur in de Oude haven van Enkhui-zen afgemeerd te liggen.

's Avonds hebben we weer een gezamenlijk buffet-diner

in de Nieuwe Doelen. We zullen zorgen dat er voor de liefhebbers van een dansje gepaste muziek is.

Tweede Pinksterdag sluiten we het weekend af met een compleet verzorgd ontbijtbuffet waarna de meeste van ons weer op weg naar de thuishaven gaan.

Natuurlijk wordt er ook dit jaar aan de kinderen gedacht en zal onder andere de inmiddels niet meer weg te denken dinghy-race worden gevaren.

Mede door de capaciteit van de havens en de horeca is het aantal deelnemers gemaximaliseerd op 60 schepen en 180 personen.

Elk jaar is er zeer grote belangstelling voor dit evenement. Dus wil je deelnemen aan het Pinksterweekend 2007, wacht dan niet te lang met inschrijven. Vol = Vol.

*Organisatie: Wilma Steingröver & Evelyn Eman met  
assistentie van Peter Steingröver & Ton Mommers*

L  
A  
N  
G  
S  
Z  
I  
J



## ***Smoelen op Terschelling***

Het is vrijdag 29 december net half negen als we Impulsive losgooien van de kade in Harlingen. "Geef maar even een brul op kanaal 11 van de havendienst als jullie eruit willen" had de brugwachter de vorige dag gezegd. Hij hangt ook nu weer uit het raam van zijn hokje en meldt bezorgd dat de Brandaris maar een paar honderd meter zicht heeft doorgegeven. We danken hem voor de boodschap maar het mag de pret niet drukken. Daar hadden we nou net die radar voor aangeschaft.

Met een stevige wind draaien we samen met Cayenne en nog een andere, meer klassieke, boot een inderdaad mistige Waddenzee op. De plotter bewijst nuttige diensten als de boeien in de mist soms lastig te herkennen zijn. Dat zet ons aan het denken. Want we hebben op het forum gelezen dat er nog meer clubleden op Terschelling zullen zijn. Maar zullen we die wel herkennen als we aankomen? Gelukkig heeft onze webmaster daar een perfecte oplossing voor bedacht, het smoelenboek. Daarmee kunnen we ons alvast wat gezichten eigen maken.

Bloedhard gaat het ondertussen naar Terschelling, Cayenne en Impulsive lopen dik tien knopen over de grond. Het andere jacht hebben we allang achtergelaten in de mist. We pakken het Smoelenboek erbij. Het valt ons al gauw op dat een hoop smoelen veel weg hebben van zeilboten en als we goed kijken lijken het zelfs bijna allemaal Bavaria's. Dat schiet niet echt op. Want dat BZc leden te herkennen zouden zijn aan een Bavaria, vermoedden we eigenlijk al.

We schrikken op van een zwaar dreunende diesel en maken respectvol wat meer ruimte voor de ferry die ons achterop komt. Langzaam wordt het zicht wat beter en we zien de Arie Visser van de KNRM voorbij stuiven. Op weg naar Harlingen voor een spoedtransport, zoals we even daarvoor van de Brandaris op de marifoon al hadden gehoord.

We bladeren verder in het smoelenboek en zien de smoelen van de Hertog Jan. De afgebeelde botenlift in de Flevo Marina was ons eerlijk gezegd nooit zo opgevallen, hoewel we er vrijwel altijd tanken. We zullen de volgende keer toch eens beter opletten. We klikken verder en kunnen een opmerking niet onderdrukken. "Want jij



**Een alleszins fraaie kont**

draait wel heel bevallig je kont naar de camera, Jonge Dame!" Een alleszins fraaie kont, dat dan weer wel.



**bezonnebrilde smoelen**

Het koers verleggen naar de West Meep vraagt even aandacht. We krijgen de nog verder aantrekkende wind nu uit een hoek die een rifje in het grootzeil wenselijk maakt. Als het rif zit bladeren we verder en komen bij de Vesuvio en, verrek, daar staat in Den Oever exact diezelfde botenlift weer! Nu snappen we het. Het is natuurlijk zo'n mobiele kraan, die van haven naar haven wordt vervoerd. Die was er natuurlijk gewoon net niet als wij in de Flevo Marina gingen tanken.

Met een keurig stormrondje in plaats van een harde gijp draaien we de Slenk in en hebben nog een halfuurtje voor onze smoelenvorbereiding. We klikken en stuiten op onze eigen Impulsive. Zo, hallo! Wij lijken zo op het oog ook een paar lekkere types! We denken direct terug aan afgelopen zomer, aan de scepsis van die ene Engelse douanebeambte en aan ons verweer. "Yes hoor sir, dat witte poeder op ons bed is echt waar polyesterslijpsel, dat via de lampjes vanuit de binnenschaal kwam bij ons nogal stevige overtochtje naar Dover". Die bezonnebrilde smoelen, wit poeder, polyesterslijpsel, jaja, je zag hem denken.

Ondertussen zijn we voor de haveningang van West-Terschelling aangekomen. We bergen de zeilen en tokkelen op de motor de haven in. Het is er gezellig druk maar we vinden nog een mooi plekje. Cayenne komt zachtjes tegen Impulsive aan liggen. Later maken we kennis met een paar medeleden. Niet dat we ze herkennen via hun smoelen op de site, maar gelukkig zijn ze op de boot. En ja, die prachtige Bav's herkennen we natuurlijk ook zo wel uit duizenden.

We hadden een geweldige, zij het af en toe wat winterig, oud-en-nieuw weekend en wensen al onze medeleden een heel gezond 2007 met in alle opzichten voorspoedige koersen. Enne, heeft u naast alle goede voornemens nog wat ruimte over, kijk dan nog eens naar het smoelenboek? Wij zullen zelf eens kijken of we die brillen af krijgen.

*Wilma en Peter Steingröver  
Impulsive*