



K u i p p r a a t

Het is midden juni, de temperatuur in de kajuit van de "Adanna" is 28 graden. Het is tijd om deze kuippraat in te vullen, te beginnen met de beide natte evenementen, het Hemelvaartweekend en het Pinksterweekend.

Nat was Hemelvaart zeker en er was aan wind zeker geen gebrek. Sommige schepen liepen zelfs averij op. Maar het bleef gezellig en we hebben weer enige zaken geleerd die we de volgende keer anders of beter kunnen doen. Tijdens het Pinksterweekend waren zon, goede wind en alles wat je verder voor zo'n zeilweekend zo graag zou willen, aanwezig.

Mijn dank voor deze weekenden gaat allereerst uit naar jullie als deelnemers. De sfeer was weer prima, want je kunt nog zoveel organiseren, jullie bepalen uiteindelijk of het goed is. Alles overziende weet je waarvoor je het als organisatie en bestuur doet. Uiteraard ook heel veel dank naar de organisatie die elk op hun eigen manier invulling aan de weekenden hebben gegeven. En mannen van Van Den Bosch Yachting, bedankt dat jullie tweemaal start/finisheschip wilden zijn.

In 2007 staat dezelfde organisatie er weer! Wij gaan er dan ook vanuit dat het aantal inschrijvingen (110 in totaal) weer gehaald zal worden, mede afhankelijk van waar de locaties zullen zijn. Nog één opmerking over de manier waarop we met 63 schepen gezamenlijk door de sluisen van Leystad zijn gegaan: in één woord geweldig! Met complimenten van de sluismeesters voor ons gedisciplineerde vaargedrag!

De zomer is alweer halverwege als het clubblad in de bus valt met opnieuw veel leesvoer. Leuke stukjes van de leden maar ook technische zaken kunnen jullie hierin vinden, met dank aan de auteurs.

De geplande workshops staan inmiddels op de site onder het menu evenementen vermeld. We verwachten weer veel animo, dus wees er op tijd bij.

Ook wil ik nog iets kwijt over het gebruik van ons forum. In de meeste gevallen wordt dit medium gebruikt zoals het is omschreven in de door de ALV 2006 vastgestelde regels. In enkele gevallen worden deze spelregels echter onvoldoende begrepen en ik vraag iedereen om deze regels nog eens door te nemen. We zijn als vereniging geen belangenorganisatie, maar kunnen elkaar wel, ook via het forum en met alle respect, wegwijs maken hoe we met onze schepen om kunnen gaan en er dus maximaal zeilplezier aan kunnen beleven.

Het bestuur heeft, gezien de grote aanwas van nieuwe leden, besloten om eind 2006 begin 2007 weer een enquête onder de leden te houden. Dit om na te gaan wat er verder onder ons leeft en wat er nog aan nieuwe activiteiten valt te organiseren of te ontwikkelen.

Rest ons jullie nog een heel fijn vaarseizoen te wensen en tot ziens!

En wat ik haast zou vergeten: dank aan de sponsors en donateurs en natuurlijk aan de leden die mij tijdens de beide weekenden van nagenoeg alle clubartikelen af hebben geholpen om daarmee onze clubkas aan te vullen.

Albert en Frieda Rink

Inhoudsopgave

Kuippraat	1
VMG - Velocity Made Good	2
Zeiltrim	4
Radarintroductie	7
Dupain Wisseltrofee 2005	9
Zomerkoopjes	10
Je kunt het maar één keer verpesten	11
DSC - Digital Selective Calling	12
Waternimf - Bavaria-44 One-off	13
Jaarverslag 2005	19
De TWEEpitter	20
Moteren deel 2	21
De slangenkuil (KNRM)	25
Tuigage - tips van Seldén	26
BZc Hemelvaartweekend	31
Jeugdbabbels	34
BZc Pinksterweekend	39
Nieuwe leden	43
In het kielzog	46

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

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

Jeugdbabbels:

Gepke & Mariska van Bers
Zwanenkamp 10, 3607 RA Maarssen
jeugd@BavariaZeilclub.nl

Redactie:

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

Samenstelling en opmaak:

Ton Mommers en Evelyn Eman

L
A
N
G
S
Z
I
J



VMG - Velocity Made Good, de snelste vaart naar de kroeg!

Op zaterdag 18 maart werd de workshop Zeiltrim druk bezocht. In twee sessies werden ons door wedstrijdzeiler Harry Amsterdam de fijne kneepjes van het trimmen uitgelegd. Richard de Schepper schreef onderstaande impressie van deze boeiende dag.

Niet vooruit te branden

Ik weet niet hoe het bij u zit, maar wij zijn pas sinds twee jaar verward met onze snelle Bavaria. Daarvoor was het maar behelpen wat snelheid betreft. Onze eerste boot was een 8 meter lange, stalen multiknikspant. Niet vooruit te branden, maar in clubverband zeilen was een hele troost. Ze gingen allemaal zo langzaam! Onze tweede boot was een stuk lichter, een Compromis 888. Bij clubwedstrijden was dat ook geen probleem, maar je wilt ook andere merken van dezelfde lengte kunnen bijhouden. Of, liever nog, voorbijlopen.

Verademing

Dan onze Bavaria. De eerste mijlen waren een verademing. Je voelt de boot accelereren. Opeens worden wij niet meer opgelopen maar lopen we zelf op. Het kan echter altijd beter. Nog meer snelheid uit je boot halen of comfortabeler zeilen met minder helling. Je komt dan terecht in de wereld van de zeiltrim.

Cunninghamhole, grootschootverloop, achterstagspanner, twist, valspanning, high aspect, het begint al snel te duizelen. Tijd voor wat bijscholing. En wat is er mooier dan les krijgen van iemand die van wedstrijdzeilen niet alleen zijn hobby maar ook zijn beroep heeft gemaakt? Harry Amsterdam, van De Vries Sails in Grou.

Dat Harry verstand van zaken heeft weten we niet alleen van zijn wedstrijdresultaten. Vorig jaar, tijdens de algemene ledenvergadering, hield Harry een prima betoog over zeilen, zeildoek en wantspanning. Een goed idee van ons be-



stuur om Harry te vragen een vervolg te geven aan zijn verhaal. Zo werd de workshop zeiltrim geboren.

Belangstelling

Zaterdag 18 maart was het zover. Door de massale belangstelling (er waren 150 aanmeldingen) moest de workshop in twee delen worden gegeven, 's morgens en 's middags. Wij waren van de ochtendploeg. Van den Bosch had voor een zaaltje en koffie gezorgd en Harry deed het 'pro Deo'. Bravo!

Na een inventarisatie van de vragen die leefden bij de leden, begon Harry zijn verhaal met het rolgrootzeil. Zelf hebben we een traditioneel grootzeil met het eenlijns reefsysteem en dat bevalt prima. Daarin werden we nog gesterkt door de opmerking van Harry dat het inrollen van het rolgrootzeil het beste bij de mast kan gebeuren. En wij maar denken dat veel leden hebben gekozen voor een rolgrootzeil in verband met het gemak en de veiligheid ("bedienen

vanuit de kuip en ondertussen een biertje inschenken", aldus Harry).

Bolling

De bolling in het zeil kwam een paar keer voor in het verhaal. O.a. bepaalt de valspanning de plaats van de bolling en die plaats is verschillend bij verschillende windcondities. Bij licht weer de bolling wat meer naar achteren; valspanning wat minder. Bij zwaar weer de bolling naar voren; de val goed doorzetten.

Van het grootzeil gingen we naar de voorzeilen. Harry is de man van een stuk of zeven, acht voorzeilen (Genua I, II, III, werkfok, stormfok, spinnaker en gennaker). Wij doen het met twee, een rolgenua en een halfwinder. Maar ik werd wel aangestoken door het betoog van Harry over een high aspect. Met name op langere tochten op zee lijkt mij dat een ideaal zeil. Er is echter een probleem. Het leioog van de schoot moet behoorlijk ver naar voren en op de meeste Bavaria zeilboten is dat niet mogelijk door een te korte rail. Thuis geko-

men snel even in de brochure van onze boot gekeken en de rail lijkt ver genoeg naar voren te lopen.

Mooie bocht

Na de koffie, in het tweede deel, stond Harry vrij lang stil bij de verstaging en vooral het goed op spanning zetten van de verstaging. Heeft u al eens langs uw mast naar boven gekeken. En? Mooie bocht in de mast? Het gaat te ver om in dit verslag alle details hierover te bespreken, maar het is goed om hier eens kritisch naar te kijken.

En hebt u uw boot nieuw gekocht? Dan is het helemaal nodig om de wantspanning nog eens te controleren. Door de rek in de staaldraad zal na een paar dagen zeilen het want te los staan.

Voor mij helemaal nieuw was de tip over het want aan lij bij gepijlde zalingen. Bij gepijlde zalingen moet het want aan de lijzijde ook spanning hebben, anders ontstaat er een s-bocht in de mast. Dus controleren tijdens het zeilen en indien de boel zwabbert, aandraaien. Het hoofdwant zet je op onze tuigage (15/16) het beste vast met een goed doorgezette hekstag. Daarna de hekstag los en de rest van het want vastzetten.

Hekstag

Een verstelbare hekstag is hét hulpmiddel om de spanning van de voorstag te regelen. En daarmee de bolling van het voorzeil. Ietsje doorhang van de voorstag mag (ongeveer 10 cm). Maar te veel doorhang betekent meer bolling naar de achterkant van het zeil, minder snelheid en minder comfortabel zeilen (meer helling). Bij weinig wind mag de spanning wat minder zijn, bij stevige wind de spanning opvoeren.

Loefgierig

Is uw schip erg loefgierig? Er zijn meerdere mogelijke oorzaken. Oude zeilen vertonen meer bolling, geven meer helling en veroorzaken loefgierigheid. Oplossing: u belt Harry en bestelt nieuwe zeilen. Zijn korting is beroemd! Of u zeilt onder een te grote helling. Ook dat veroorzaakt loefgierigheid. Het kan ook veroorzaakt worden door de kielvorm. Maar dan moet u klagen bij Bavaria.

Halfwinder

Het laatste onderdeel van het be-toog van Harry ging over de halfwinder oftewel gennaker. In tegenstelling tot de spinnaker is dat een zeil dat je nog met een kleine be-

manning kunt behappen. De gennaker is een asymmetrisch zeil met een lang voorlijk en een kort achterlijk. Het is vlakker gesneden dan een spinnaker. Een prima zeil om een ´voor de windsrak´ af te kruisen. Laat bij het gijpen de gennaker voor de boot uitwaaien en neem voldoende tijd voor deze manoeuvre. En laat de schoten voor de voorstag lopen. Overigens laat De Vries Sails in China mooie Gennakers maken die redelijk geprijsd zijn. Dus wat let u?

Demonstratie

De ochtend werd afgesloten met een kleine demonstratie. Harry liet zien hoe vals spanning en stagspanning van invloed zijn op de vorm van het zeil. Hierbij geassisteerd door onze onvolprezen voorzitter en dito secretaris/webmaster.

Conclusie

Leuk: ja. Leerzaam: ja. Gezellig: ja. Kortom, daar ben je lid voor. Harry bedankt (heeft hij nu 1 of 2 boekenbonnen gekregen?), en ook het bestuur bedankt.

En let op de Njord dit voorjaar. De wedstrijd zal niet meer hetzelfde zijn als vorige jaren!

*Richard de Schepper
Njord*





Zeiltrim

Verstaging

Omdat de meeste Bavaria's geen spanmogelijkheid hebben voor de rolfoinstallatie is de lengte van het voorstag een vast gegeven. Loefgierigheid wordt echter ondermeer bepaald door de stand van de mast. Hoe meer naar voren, hoe minder loefgierig. Bij het plaatsen van de mast moet je er uiteraard voor zorgen dat deze rechtop staat. In ieder geval ten opzichte van de wantputtings oftewel in de dwarsdoorsnede. Dit is te controleren met een val met niet teveel rek, die aan beide zijden van de mast exact even ver van de puttings moet komen.

Benaming

Als het gaat over verstaging gebruikt niet iedereen altijd dezelfde benaming. In dit verhaal wordt met

Sommige leden waren door hun werkzaamheden helaas niet in de gelegenheid om de leerzame workshop zeiltrim bij te wonen. Na de oproep van de redactie op onze website was Maarten Osse gaarne bereid om voor hen de belangrijkste tips uit het verhaal van Harry Amsterdam aan het papier toe te vertrouwen.

het hoofdwant bedoeld de zijstagen vanaf de masttop naar de puttings op dek, het tussenwant wordt gevormd door de diagonale stagen tussen de zalingen. En het onderwant tenslotte bestaat uit de diagonale stagen vanaf de onderste zalingen naar de puttings op dek.

Mast trimmen

Het hoofdwant moet zo strak staan dat deze met een stevige wind bij het aan de wind zeilen niet slap gaat hangen. Bij te slappe verstaging gaat de mast "pompen" en dat geeft allerlei vervelende ongecontroleerde bewegingen van mast en dek.

De doorbuiging van het voorstag en het rolfo profiel wordt voor een belangrijk deel bepaald door de spanning van het hoofdwant. Het

onderwant en het tussenwant hoeven niet zo strak te staan, maar net voldoende gespannen zodat eventuele "golven" uit de mast gehaald worden. Dit is te controleren door langs de zeilgleuf naar de top van de mast te kijken.

Driehoeken en stabiliteit

Het tussenwant wordt bij de meeste Bavaria's bij de eerste keer tuigen op maat gemaakt en daarna zelden aangepast. Het verdient echter aanbeveling dit eens te controleren. Met de onderwanten en tussenwanten worden driehoeken gevormd waardoor de mast een grote stabiliteit krijgt en een prima krachtsverdeling. Zelf vind ik het altijd prettig als de mast licht naar achter gebogen is als de wanten gespannen zijn.

V&S ZEILMAKERS



- sprayhoods, cabrioletkappen, zeilhuiken, enz...
- reparaties van jachtzeilen en kampeertenten
- stofferen van boot- en caravankussens
- nautische matrassen

1 Februariweg 2

3249 BK Herkingen

Leen Schipper & Gerda Verton

tel : 0187-669195

fax : 0187-669077

mob: 06-20607822



voor het naspannen van het tussenwant moet je wel "even" de mast in

Trimmen met het achterstag

Het achterstag kun je gebruiken voor het trimmen van de zeilen. Hoe meer de mast gebogen wordt door het achterstag door te halen, des te vlakker staat het grootzeil. Bij furl-in masten moet je er wel op letten dat ingerold wordt als de mast niet of nauwelijks gebogen is. Daarnaast dient het achterstag uiteraard ter ondersteuning bij ruime en voor-de-windse rakken.

Genua aan-de-wind

De grootte van de genua wordt uitgedrukt in een percentage dat als volgt wordt berekend: deel de afstand van de schoothoek tot het voorlijk (haaks op het voorlijk gemeten) door de afstand van de mastvoet tot het voorstag (haaks gemeten op het voorstag) en vermenigvuldig dat getal met 100.

Om de genua optimaal te gebruiken moet de schoot in het verlengde staan van de zwaartelijns die door de schoothoek loopt. Dat is de lijn van het midden van het voorlijk naar de schoothoek.

Verder moet het voorstag niet verder doorbuigen dan ongeveer 1% van de lengte van het stag omdat de snit van het zeil aan deze doorbuiging aangepast is.

Tell tales zijn sliertjes die je circa 10 tot 15 cm achter het voorlijk op de genua plakt. Ze zijn voor

weinig geld te koop, maar een paar draadjes wol doen het ook. Plak er bijvoorbeeld één in het midden, één op een meter van de tophoek en één op een meter van de halshoek.

Genua trimmen

De genua heeft in principe drie trimmogelijkheden: de valsparing, de schootspanning en de plaats van het schootblok. Aan-de-wind staat de laatste in het verlengde van de zwaartelijns (zie boven). Met de valsparing bepaal je de plaats van de bolling. Hoe meer spanning de te verder gaat de bolling naar voren en des te vlakker loopt het zeil naar achteren uit. De wind kan dan dus makkelijker afgevoerd worden. Als het harder waait willen we de wind sneller kwijt en halen we dus de val door.

Twist

Bovenin de mast waait het harder dan aan dek. Zeilen staan daarom bovenaan meer naar buiten dan onderaan. Dat is met aerodynamica uit te leggen maar dat voert in dit kader te ver. Dit verschijnsel noemen we twist. De hoek die de koorde (de rechte lijn van het voorlijk naar het achterlijk) maakt ten opzichte van de as van het schip wordt dus groter naarmate je hoger in het zeil komt. Als de schootspanning en de aan-de-windse hoek die je vaart optimaal zijn wijzen alle drie de tell tales naar achter en schuin naar boven.

Handje

Het achterlijk van de genua rekt altijd wat uit. Door middel van een ingenaaid lijntje is het killen of klapperen van het achterlijk te onderdrukken. Hierdoor buigt het achterlijk wel wat naar binnen, het zogenaamde "handje". Dit lijkt van invloed op de snelheid maar in de praktijk is dat verwaarloosbaar. Het betekent echter wel het behoud van je genua!

Grootzeil aan de wind

Voor de onderlijkspanning en de valsparing van het grootzeil gelden eigenlijk dezelfde principes

als voor de genua. De tell tales worden nu echter op het achterlijk bevestigd bijvoorbeeld ter plaatse van de zeillatten. Het grootzeil is goed getrimd als de tell tales in het verlengde van de koorde van de betreffende zeildoorsnedes staan.

Voor de twist geldt dat het onderste deel van het zeil, dat het minste doet, vlak moet zijn en dat de giek ongeveer parallel aan de lengteas van het schip moet staan. De juiste twist verkrijgt je met behulp van de grootschoot, de valsparing en eventueel de kraanlijn. Als je de juiste trim hebt en je moet vlagen opvangen dan kun je dat het beste doen door middel van de overloop van de schoot. Op die manier hoeft je niet constant te trimmen. De rod-kicker gebruik je in principe niet op aan-de-windse rakken. Je kunt de spanning wel aanpassen aan de stand van de giek maar je moet hem niet als grootschoot gebruiken want dan komen er te grote krachten op. Op ruime rakken kun je er prima het grootzeil mee vlak houden waardoor je de giek verder kunt uitbomen.

Volgorde van acties

Bij toenemende wind hanteer je bij voorkeur een vaste volgorde van acties. Eerst de genua- en het grootzeilval doorhalen evenals de onderlijkstrekker, om de zeilen vlakker te maken. Is dat niet genoeg dan de voordriehoek verkleinen. Dus de genua een stukje inrollen of een kleiner voorzeil zetten. Let daarbij op de juiste stand van het schootblok ten opzichte van de zwaartelijns.

Gaat het nog harder waaien, dan het grootzeil revent, eerste rif, tweede rif. Is zelfs dat onvoldoende dan het derde rif in het grootzeil, een stormfok zetten en zo snel mogelijk een haven in. Laten we hopen dat we de allerlaatste optie, voor top en takel afzien achter een zeeanker, nooit hoeven meemaken!

Maarten Osse
Catharina



L.J. vd Velde Watersport b.v.

Kraanverhuur - Botenstalling - Watersportartikelen - Onderhoud

Herkingen

Marina

Jachthaven

aan de Grevelingen



Kraanverhuur



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!!

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
Internet: www.vandervelde-watersport.nl



Radarintroductie

Richard de Schepper deed een radar introductie cursus en geeft ons een idee wat we daarvan mogen verwachten

Mist Als je langere tochten gaat maken kom je het een keer tegen, mist. Niet een situatie waar je vrolijk van wordt. Na enkele ervaringen zonder radar aan boord van de Njord wordt het dan toch tijd voor een radar. Na installatie, proefdraaien en wat oefenen onderweg naar Frankrijk denken we voorbereid te zijn.

Traffic lane Maar dan de praktijk. De Njord raakt tijdens een overtocht van Fecamp naar Eastbourne, midden in de traffic lane, in dichte mist. Voor de zeilers onder ons die nog nooit een traffic lane zijn overgestoken: dat is een soort snelweg midden op zee met eerst verkeer van bakboord, dan een middenberm en daarna verkeer van stuurboord. In deze traffic lane varen de grote jongens met snelheden van 20 tot 30 knopen. En oh ja, uitwijken doen ze niet.

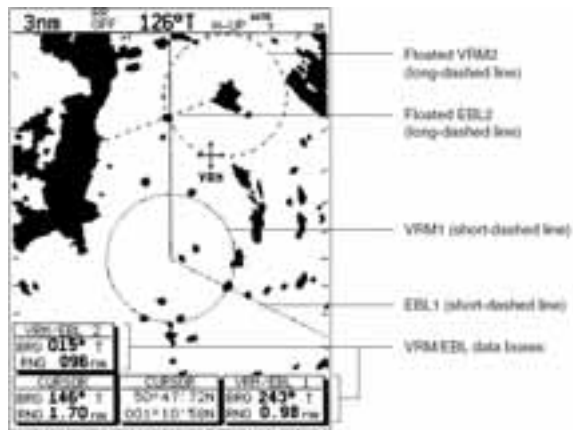
Enorme vlekken Dus de radar aan. Maar dan? Wat zie je eigenlijk en wat niet? Wat zijn boten, wat zijn boeien? De grote boten geven enorme vlekken op je scherm. Hoewel, zeg maar schermje, je kijkt naar een half A4-tje. En wat gaan ze doen? Ze lijken allemaal op je af te komen. Wat is handiger, head-up of north-up? Hoe werkt die EBL nu eigenlijk en wat te doen met knoppen als brilliance, gain of tuning? Het radarbeeld is redelijk lastig te interpreteren, mede omdat we zelf ook nog bewegen (varen).

Onbevredigend Het schip stilleggen en het beeld dan interpreteren geeft rust op de Njord en zonder kleerscheuren halen we de overkant. Maar het blijft onbevredigend. Dit moet en kan beter.

Allereerst maar eens bijscholen. Het blad Zeilen biedt een eendaagse Radar Introductiecursus aan voor 125 euro (abonnees betalen 10% minder). Tevens kun je een radarsimulatieprogramma kopen om thuis of op de boot droog te oefenen. De navigator van de Njord schrijft zich in.

Worstelen Op zaterdag 11 maart is het dan zo ver. Een sporthal in Amersfoort is de locatie. Een kleine 20 liefhebbers geven een korte introductie over hun ervaringen. Heel herkenbaar. Ze worstelen allemaal met de interpretatie van het radarbeeld en de instellingen van hun radar. Er wordt veel gelachen over de ervaringen.

De cursus wordt gegeven door Eelco Piena. Geen onbekende in de zeilwereld. Hij doet veel redactiewerk voor het blad Zeilen en vroeger ook voor de Water-



kampioen en organiseert flottielje tochten naar Engeland met zeil- en motorboten. Over de laatste categorie heeft hij een paar aardige anekdotes! Gewapend met beamer, laptop, Powerpoint en het genoemde simulatieprogramma staat hij voor de groep. Zijn presentatie is goed. Rustig, met veel ruimte voor vragen of opmerkingen.

Beperkingen De dag begint met de algemene principes van de radar. Geen hogeschool natuurkunde, maar simpel de belangrijkste technische aspecten. Deze basis is nodig om vooral goed de beperkingen van de radar te begrijpen.

Na deze algemene principes komen de onderdelen en bediening van de radar zelf aan bod. Er wordt onder andere stilgestaan bij een juiste instelling van de knoppen Gain, Tuning, Seaclutter, Rainclutter en de juiste volgorde als je aan deze knoppen gaat draaien.

Ook de reglementen en de voorschriften zoals de vergunning komen aan bod.

Interpreteren Maar het belangrijkste deel van de dag zit in de middag. Het interpreteren van het beeld, de positiebepaling met de radar, het plotten van andere schepen ter voorkoming van aanvaring. Naast de theorie worden deze onderwerpen met het simulatieprogramma geoefend. Helaas alleen klassikaal dus niet individueel, maar daarvoor kan je het programma kopen. Heel indrukwekkend is het gebruik van (M)ARPA. Geselecteerde schepen krijgen op het beeld een pijl (vector) die hun richting en snelheid aangeeft. Daarmee wordt het plotten en dus het voorkomen van aanvaring wel heel gemakkelijk.

Oefenen En ben ik nu klaar voor weer een oversteek in dikke mist? Ja en nee. Ik ben een stuk wijzer geworden over de techniek, over de beperkingen, over de mogelijkheden, over de interpretatie en het plotten. Maar een ding is duidelijk. Je moet het vaak doen, vaak oefenen zowel nat als droog met het simulatieprogramma.

*Richard de Schepper
Njord*





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 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, www.dshtrading.nl

Dupain Wisseltrofee 2005

Voor de eerste keer in de nieuwe vorm werd de Dupain Wisseltrofee tijdens de Algemene Ledenvergadering op 4 februari 2006 uitgereikt. Het bestuur heeft er tijdens een gezamenlijk weekend aan het strand van Oostkapelle uitvoerig over gesproken en een aantal namen is de revue gepasseerd. Unaniem is besloten om voor 2005 de trofee uit te reiken aan het redactie/layout team van ons clubblad Langsij, onder aanvoering van Peter Steingröver.



Reden: het clubblad heeft het afgelopen seizoen een ware metamorfose mogen ondergaan, de artikelen zijn zeer divers en bieden naast veel leesplezier ook de nodige technische achtergrondinformatie. Peter heeft deze trofee als hoofdredacteur uit handen van de voorzitter mogen ontvangen, waarbij alle teamgenoten een herinneringsschildje kregen uitgereikt. De verwachting na de redactievergadering in maart is gerechtvaardigd dat het team er weer alles aan zal doen om het clubblad nog verder te verbeteren. Daar is echter ook de hulp van alle leden bij nodig!

Peter en collega's, proficiat met deze "uitzonderlijke" trofee!

*Namens het bestuur
Albert Rink, Voorzitter*

BZc Club artikelen

De **Bavaria Zeilclub-Wimpels** en **Caps** zijn nog steeds leverbaar. Daarnaast zijn er ook BZc-Imhoff **Neck Towels** (in rood of blauw), **Stickers** met het **BZc**-logo. De stickers hebben een transparante drager met blauwe of witte opdruk.

Een wimpel of een cap kost € 7,50 per stuk.
De stickers kosten € 1,- per stuk of 4 voor € 3,-.
De neck towels worden uw eigendom voor € 14,- (incl. verzendkosten)

De clubartikelen zijn te koop op de evenementen en workshops of door overmaking van het bedrag op onze postbank rekening 4498108 t.n.v. Bavaria Zeilclub Bussum onder vermelding van het aantal wimpels, caps of stickers (incl. kleur).



L

A

G

S

Z

I

J



Zomerkoopjes

De beide importeurs hebben nog steeds wat overjarige, overtollige of gebruiktespullen liggen, welke tegen (sterk) gereduceerde prijzen aan clubledenverkocht kunnen worden. Bel bij interesse rechtstreeks met de importeur.

Zeilen

Bavaria 32 standaard grootzeil	bel!	Van den Bosch
Bavaria 32 standaard grootzeil, nieuw	€ 1.500	Holland Sailing
Bavaria 36 grootzeil gebruikt	bel!	Van den Bosch
Bavaria 38 1998-2001 standaard grootzeil	bel!	Van den Bosch
Bavaria 38 doorgelat grootzeil met MDS	bel!	Van den Bosch
Bavaria 38 gewoon grootzeil	bel!	Van den Bosch
Bavaria 38 HT grootzeil zonder latten	bel!	Van den Bosch
Bavaria 44 eerste type gebruikte standaard genua	bel!	Van den Bosch
Bavaria 44 grootzeil en genua	bel!	Van den Bosch
Bavaria 44 stormfok	bel!	Van den Bosch
Bavaria 46 HT genua	bel!	Van den Bosch

Diversen

4 gele hoefijzer reddingboeien, per stuk	€ 40	Holland Sailing
Carbon Look paneel voor stuurstand Bavaria 32,36,38,41	€ 20	Holland Sailing
Diverse lattenbodems voor verschillende typen schepen: speciale prijzen.	bel!	Holland Sailing
Diverse nieuwe kussens voor verschillende typen schepen: diverse prijzen.	bel!	Holland Sailing
Magnetron	bel!	Van den Bosch
Magnetron Sharp met grillfunctie	bel!	Van den Bosch
Raymarine RL70 radar + HSB z/w	bel!	Van den Bosch
Raymarine RL70RC z/w radar kaartplotter	bel!	Van den Bosch
Raymarine SL530 stand-alone kleuren kaartplotter	bel!	Van den Bosch
Raymarine SL70 radar + HSB z/w	bel!	Van den Bosch
Simrad AP 12DS stuurautomaat	bel!	Van den Bosch
Simrad handset voor marifoon AHK 87	bel!	Van den Bosch
Simrad RS 87D marifoon	bel!	Van den Bosch
Stuurmanszitje Bavaria 32, 36	€ 100	Holland Sailing
Teakhouten blokkrooster natte cel achter, t.b.v. Bavaria 41	€ 400	Holland Sailing
Teakhouten blokkrooster natte cel voorhut, t.b.v. Bavaria 41	€ 300	Holland Sailing

Volvo schroeven en onderdelen

2 blads 15 x 11	€ 100	Holland Sailing
2 blads 16 x 13	€ 100	Holland Sailing
3 blads 15 x 12	€ 120	Holland Sailing
3 blads 17 x 15	€ 120	Holland Sailing
1 x bladenset voor Volvo klapschroef, serienr.: 3584032	€ 500	Holland Sailing
3 x bladenset voor Volvo klapschroef, serienr.: 3583374, per set	€ 500	Holland Sailing
3 x hub voor Volvo klapschroef, per stuk	€ 100	Holland Sailing

Holland Sailing 0515 - 542335 contact: Jeroen van Liefland
 Van den Bosch 036 - 5369333 contact: Arjen Hoeksma

Je kunt het maar één keer verpesten

Hoe belangrijk is de rol van de vrouw aan boord en wat is die rol? Hoe gaan zeilende (echt)paren met elkaar om? Op deze vragen is geen eenduidig antwoord te geven. Elke situatie is verschillend. Wat Marianne Schot wel opvalt, is dat mannen het tegenwoordig belangrijk vinden dat hun vrouw meezeilt. Ze hebben er ook heel wat voor over, ze zijn bereid erin te investeren. Voorzitter Albert Rink formuleert het als volgt: "Je kunt het maar één keer verpesten."

Als ik zelf terugkijk naar mijn jeugd, was de mannelijke attitude wel anders. Mijn vader en zijn vrienden vonden het kennelijk macho om te zeggen dat de boot hun terrein was. De vrouwen wilden niet mee, om diverse redenen. Gelukkig is dit voor een groot deel verleden tijd, uitzonderingen daargelaten. Het kan ook anders: vrouwen die willen zeilen en die hun man zeiler gemaakt hebben. Het mooiste is natuurlijk als beide partners enthousiast zijn. En dat de kinderen het ook leuk vinden om mee te gaan.

Hulpmiddelen

Willem en Mireille Boswinkel zijn, na 30 jaar ervaring op het water, totaal op elkaar ingespeeld. Er valt geen onvertogen woord, de taakverdeling is bekend en Mireille is een volwaardige partner aan boord. "Ik heb wel een klein hulpmiddel voor bij noodgevallen. Mijn vriendinnen moeten er om lachen en zelf vind ik het ook een beetje knullig.

Maar, er zijn ook weer vriendinnen die het idee juist gekopieerd hebben! Het is mijn zogenaamde 'blauwe boekje'. Hierin heb ik in mijn eigen woorden neergezet wat ik moet doen in noodsituaties. Dus hoe werkt de MOB-procedure, waar liggen de vuurpijlen, hoe kan

Hans Steenvoorden en Ellen Schwirtz:

"Liever een kras op de boot dan een scheur in onze relatie"

ik een noodsignaal geven en hoe moet ik onze positie bepalen en doorgeven. Dit is allemaal van belang als we bijvoorbeeld op de Noordzee varen en er zou iets gebeuren. Dan kan je ervan uitgaan dat het een stresssituatie is en kan je dan nog helder denken? Ik hoop dat ik het nooit hoeft toe te passen".

Afspraken maken

Benjamin en Anet Nierstrasz varen al 20 jaar met veel plezier samen. Sinds kort weer met een Bavaria. Anet was het die Benjamin enthousiast maakte voor het zeilen en die volgens Benjamin 'degene is die de motor achter het hele gebeuren is'. De familie Nierstrasz is begonnen met een surfplank en hebben zo successievelijk een aantal stappen gemaakt, van klein naar groot (Bavaria Ocean 38, Contest 44) naar nu weer een Bavaria (37).

Bij alle stappen was het Anet die de beslissingen nam. Zij is ook degene die aan het roer staat bij het aanleggen. "Ik mag de klappen opvangen, en doe dat graag", zegt Benjamin. "We hebben al jaren geleden de stilzwijgende afspraak gemaakt dat we bij windkracht 6 niet uitvaren. Bij 5 á 6 kijken we elkaar aan en nemen we samen de beslissing of we gaan of niet. Want windkracht 5 wordt 6 en 6 wordt 7".

Sfeer aan boord

De sfeer aan boord is belangrijk. Tenslotte ga je varen voor je lol. Een aantal jaren geleden leek het meer voor te komen dat de schippers tekeer gingen op hun bemanning, vooral in de sluis. Een grote

attractie voor de mensen aan de kant. Hans Steenvoorden, sinds 11 maanden de gelukkige bezitter van een Bavaria 30, vertelt het spontaan: "Vroeger werd er veel meer geschreeuwd aan boord, vooral door mij. Totdat ik met vrienden ging zeilen in Denemarken. De schipper ging zo tekeer tegen de bemanning, dat zij bang werden, stijf stonden van de spanning en alles uit hun handen lieten vallen. Het was een goede spiegel. Ik kan nu alles beter relativiseren en huldig nu het principe: Liever een kras op de boot dan een scheur in onze relatie".

Consequent blijven

"Ik ben dus drastisch veranderd, tot groot plezier van mijn partner Ellen. In mijn 'schreeuwende periode' wilde ze niet meer mee, nu gelukkig wel. Ik vind dat de taak van de schipper is: te zorgen voor rust aan boord. Zeilen kan een spannende aangelegenheid zijn, zeker tijdens een druk weekend, met windje 5 bij de sluis van Enkhuizen.

Ook wij hebben de afspraak om bij windkracht 5 à 6 niet te zeilen. Afgelopen weekend zouden we gaan zeilen met vrienden en het waaide 5 à 6. Ellen begon te twijfelen, zullen we toch maar gaan? Maar ik heb besloten niet te gaan, want het is zo als voorzitter Albert zegt: Je kunt het maar één keer verpesten. Een vrouwelijke collega is zover gekomen, ze wil nooit meer mee. Terwijl ze wel van zeilen en alles wat daar bij komt, houdt. Zonde!"

Marianne Schot
Memories



L
A
N
G
S
Z
I
J



DSC - Digital Selective Calling



In een serie artikelen levert de firma Tijssen ons inzicht in de mogelijkheden van alerhande elektronica. In de vorige Langzij werd de PC aan boord behandeld. Dit keer gaat het over de digitalisering van de marifoon.

GMDSS

Om DSC te kunnen uitleggen, moeten we eerst even kijken naar het GMDSS, het Global Maritime Distress and Safety System, oftewel het wereldwijde maritieme nood en veiligheidssysteem. Na het zinken van de Titanic in de vorige eeuw is er lang nagedacht hoe de alarmering van de scheepvaart beter, sneller en betrouwbaarder zou kunnen plaatsvinden. Ook de technologische ontwikkelingen van de communicatie (denk aan satelliet communicatie) hebben niet stil gestaan. Hierdoor is het GMDSS ontstaan en in 1992 wereldwijd voor de beroepsvaart ingevoerd.

De wereld in vieren

Niet meer de grootte van het schip (waterverplaatsing), maar het vaargebied is bepalend voor de uitrusting op zee. Om dit te realiseren is de wereld verdeeld in vier gebieden, A1 t/m A4.

- A1 is gebied is het gebied dat met een normale marifoon bereikt kan worden vanaf kuststations. Dit is meestal een bereik van 30-40 mijl uit de kust.
- A2 is gebied is het gebied dat met een SSB zender bereikt kan worden, ongeveer tot 150 mijl uit de kust.
- A3 is het gebied van 70 graden Noord tot 70 graden Zuid dat door Inmarsat satelliet communicatie gedekt is.
- A4 is het overige gebied van de wereld, inclusief de Noord- en Zuidpool.

Beroepsvaart

Als een beroepsvaartschip zijn vaargebied heeft in A3, dus inclusief A1 en A2, dan is het verplicht om apparatuur aan boord te hebben voor dit vaargebied. Zoals een Inmarsat terminal (satelliet communicatie), een Sart (Search and Rescue Transponder) en een Epirb (noodzender via de satelliet).

Menselijke factor

Het GMDSS heeft als doel de menselijke factor bij noodalarmeringen te verkleinen. Het kwam maar al te vaak voor dat een alarmering via de marifoon (Mayday of Pan-Pan) op kanaal 16 niet gehoord werd. Bijvoorbeeld omdat er op dat moment geen bemanning aanwezig was op de brug, hoewel dat wel verplicht is. Het zal je maar gebeuren; je zit in nood midden op zee, je ziet een containerschip varen en zij reageren niet op je noodoproep. Dit kan en mag natuurlijk niet.

Kanaal 70

Om dit te verbeteren is kanaal 70 voorbestemd voor digitale alarmering. Dit kanaal mag dan natuurlijk niet meer gebruikt worden als spraakkanaal en is in alle marifoons geblokkeerd voor spraak. Via dit specifieke kanaal wordt de alarmering digitaal afgehandeld, dus van marifoon tot marifoon, ook als er geen bemanning aanwezig is op de brug. Omdat de alarmering digitaal gaat, is het ook mogelijk de aard van de alarmering mee te sturen, bijvoorbeeld dat het schip zinkende is, in brand staat of aan de grond gelopen is.





MMSI nummer

Om geen fouten te maken wie de alarmering gestuurd heeft, krijgt ieder schip (dus ook een jacht) een MMSI nummer. Dit is het Mobile Maritime Service Identity, een uniek identificatie nummer. Bij het aanvragen van de zendmachtiging, waarbij alle gegevens van het schip bekend zijn, wordt het MMSI nummer toegekend. Dit nummer wordt dan geprogrammeerd in de marifoon, SSB zender, Inmarsat-C en Epirb. Bij een alarmering is dan zonder twijfel de afzender bekend.

Koppeling aan GPS

Dit digitaal versturen en ontvangen van het MMSI nummer en de aard van de noodsituatie wordt DSC genoemd, Digital Selective Calling. Om ook de positie en tijd automatisch mee te kunnen sturen in het noodbericht, moet een DSC marifoon aan de GPS gekoppeld zijn. Hetzelfde geldt voor een SSB zender met DSC. Alleen werkt die natuurlijk niet op het marifoon kanaal 70, maar op een aparte (nood)frequentie.

Klassen DSC

Er zijn verschillende klassen DSC, waarbij bij de marifoon met DSC klasse D het meest gebruikt wordt. De verschillen zijn voornamelijk terug te voeren naar de bevestiging (acknowledgement) en de verantwoording bij afhandeling van een noodoproep. Een DSC marifoon zal continu op kanaal 70 luisteren naar een digitaal verzonden bericht. Dit kan een noodop-

roep zijn, maar ook een normaal bericht, waarbij de afzender een bericht kan sturen naar een bekend MMSI nummer. Van niet voor de eigen marifoon bestemde berichten merk je niets.

Op zee aangeraden

Een jachteigenaar, die op zee gaat varen wordt de aanschaf van een marifoon met DSC sterk aangeraden. Dan kan hij immers zonodig een digitale noodoproep plaatsen en noodoproepen van omliggende schepen automatisch ontvangen.

Als een jachteigenaar gebruik wil maken van DSC apparatuur, is het wel noodzakelijk dat hij de beginselen van het GMDSS kent. Daarom is tenminste een Marcom B certificaat vereist, zodat de achtergronden en werking van DSC, Epirb en Inmarsat bekend zijn. Je maakt tenslotte ook gebruik van het wereldwijde GMDSS systeem.







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);
- erts en mineralen
- textiel en elektronica.



L O G I S T I C S

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

Waternimf - Bavaria-44 One-off

In de vorige Langzij kon u lezen over de plannen van Herman de Pagter om zijn Bavaria 44 aan te passen. In onderstaand artikel vertelt Herman meer over de verbouwing zelf en over de eerste resultaten van deze ingrijpende metamorfose

Gepimpt

Het is gebeurd en achter de rug, de Waternimf is gepimpt tot een One-off zeiljacht. Het heeft wat voeten in de aarde gehad, maar het resultaat mag er zijn. Een nieuwe rechte IMS-boeg, een verlengd roerblad zonder opening met het onderwaterschip en een diepe high-performance bulbkiel.

Het was de bedoeling om de 'upgrade' in drie tot vier maanden te laten plaatsvinden. Uiteindelijk werden dit er zeven. Deze tijd moest echter genomen worden, omdat het uitdenken van goede en sterke constructies (dus kwaliteit) belangrijker was dan een snelle klus. Daarbij is het gieten van de kiel anders gelopen dan verwacht. Maar laten we bij het begin beginnen. Waarom deze verbouwing?

Zeilperformance en snelheid

De Waternimf is winnaar van o.a. de Challenge Cup en de Ronde om Noord-Holland. Jachtarchitect Arthur Peltzer heeft geconcludeerd dat de rompvorm van de Bavaria-44 nog beter kan presteren met enkele aanpassingen, met name met een betere kiel. Als wedstrijdzeiler klonk dat als muziek in de oren, want het netwerk maakte het mogelijk dergelijke dingen te doen zonder torenhoge kosten. En wat was het alternatief? Een dure X-Yacht of Farr kopen? Nee, daarvoor is de verbondenheid met het 'Bav-je' veel te groot.

Het plan werd gemaakt om de waterlijn te verlengen en de boeg mooi door het water te laten snijden, de kiel te vervangen door een diepere en het roerblad te verlen-



gen. De resultaten zijn een diepgang van maar liefst 2,45 meter, een verlenging van de waterlijn met 50 centimeter en een 45 centimeter dieper roerblad.

Plak en klierwerk

De boeg is opgebouwd uit schuim (Core-Cell) en epoxy, laag voor laag, tot een hoek van 45 graden. Veel plak en klierwerk, geduld, droogtijd en denktijd. Nadat alles goed was uitgehard, was het tijd voor het schuurwerk. Eerst is met een elektrische schaaaf de grove vorm aangebracht, om vervolgens handmatig de uiteindelijke vorm aan te brengen. Speciale aandacht was er ook voor de overgang van de nieuwe boeg naar de romp.

Een korte alinea, maar deze klus vergde weken, van het schuren van de oude gellcoat tot en met het aanbrengen van de nieuwe gellcoat lagen. Daarbij is natuurlijk geprobeerd (en met succes) om de nieuwe gellcoat, qua kleur, overeen te laten komen met de bestaande laag. Het resultaat is een prachtige rechte boeg.

Roerblad

Daarna was het tijd voor een kleinere klus, het roerblad, dat moest worden verlengd met 45 centimeter. Deze extra lengte kwam niet uit de lucht vallen, maar is op de computer doorberekend op basis van de diameter van de roerkoning. Om de krachten op het verlengstuk van het roerblad goed op te vangen, is er een drietal rvs pennen in het roer aangebracht, nadat eerst dagenlang het water

uit het binnenste van de kiel gedrupt was. Er is een ruwe basisvorm gemaakt van schuim en met een ruime hoeveelheid epoxy over de pennen aan het bestaande roerblad bevestigd.

De bovenkant van het roerblad is ook onderhanden genomen. De werf neemt genoeg met een kier tussen het roer en het onderwaterschip van zes tot zeven centimeter. Hierdoor ontstaat er veel turbulentie in het water, dat niet alleen remmend werkt, maar ook een minder positief effect heeft op het stuurgedrag. De ruimte is zover gedicht dat er geen vinger meer tussen kan zonder dat er contact is met de romp.

Na het drogen werd met de hand de uiteindelijke vorm aangebracht. Als een nieuw geheel zijn er vijf lagen primer gesmeerd om vervolgens de anti-fouling aan te brengen.

Nieuwe kiel

Terwijl er aan het roerblad gewerkt werd, kon de loodgieter de kiel (vin en bulb) gieten. Eerst zijn daarvoor met de hand mallen gemaakt van schuim, hout en epoxy. Het had geen zin om de oude kiel te 'hervormen' om de performance te verbeteren. Het was een standaard kiel met als functie tegen druk te geven tijdens het zeilen. Om de prestaties van de boot echt te verbeteren, moest de kiel dieper steken, een goede vorm krijgen en uitgerust worden met een bulb (torpedo) om het gewicht zo laag mogelijk te krijgen. Gelet op de importantie heeft de jachtarchitect

verschillende kielen ontworpen en de verschillen verduidelijkt.

Gekozen is voor een high-performance regatta kiel, met een gietijzeren vin en loden bulb. Belangrijk is wel dat de kiel altijd vrij van aangroei moet zijn. Geen probleem, daar kan de duikfles voor ingezet worden.

Honderd kilo lichter

Door het verlagen van het gewicht naar de bulb kon de nieuwe kiel ook honderd kilogram lichter worden. Voor het doorrekenen van de kiel is de hulp van Bavaria Yachtbau ingeroepen. Zonder problemen werden de technische tekeningen van de oude kiel, de kielplaat en stabiliteitscurve verstrekt. De enige duidelijke beperking vanuit Duitsland was dat Bavaria geen enkele verantwoordelijk draagt voor de verbouwing. En terecht.

Nadat de vloerdelen verwijderd waren, werd het polyester van de kielplaat verwijderd. Het voelde niet stevig aan en was ook niet stevig. Tot ieders schrik waren de kieren tussen de bodem en de binnenmal gedicht met stukjes hout met polyester.

Dit is niet uniek voor Bavaria, meerdere scheepswerven doen dat. Maar het waren kieren van decimeters lang, waar de vingers ingestoken konden worden. Alles is gedicht met epoxyhars en de hele binnenmal is bedekt met in totaal één centimeter Biaxiaal 600 glasvezelsgesels met epoxy. De kielplaat was hierdoor ruim voldoende verstevigd.

Gietfoutje

Binnen drie weken zou de kiel gegoten zijn. Uiteindelijk werden dit zeven weken en het gietresultaat viel eigenlijk tegen. Er was sprake van grote oneffenheden en gaten



met kanalen in de bulb. Zelfs de directeur van de gieterij schrok ervan. Hij bood direct aan om een nieuwe bulb te gieten. Zijn aanbod had ook te maken met het feit dat de boutgaten aan de bovenzijde van de bulb aangebracht waren in plaats van aan de onderkant.

De jachtarchitect kwam na ampel beraad met een goede oplossing voor het 'boutgaten' probleem. De oplossing bestond uit het opboren van de te kleine gaten en uitvullen met rvs bussen van de boutgaten. Hierdoor zou de vin niet in, maar op de bulb komen en kwam de gewenste diepgang van 2,40 op 2,45.

Met vijf M25 bouten werd de bulb aan de vin bevestigd. De door de vulbussen ontstane kier is uitgevuld met een speciale epoxy. Het geheel is verschillende keren in vorm gebracht en geplamuurd. Na vijf lagen primer en diverse lagen anti-fouling was ook de kiel gereed. De Waternimf ging in de takels en werd voorzichtig op de kiel gezet. Kit ertussen, contraplaten op de kielplaat en klaar was Kees.

Manchet

Natuurlijk moesten ook kleinere klussen geklaard worden. Heeft u ook zo'n last van een loszittende rubberen manchet om de saildrive? Ieder jaar weer wordt de manchet geplakt met Sikaflex. Nu er tijd voor was, is de oude manchet vervangen door een nieuwe, die extra goed geplakt werd. De motor heeft een onderhoudsbeurt gekregen en de romp is helemaal gepolijst en in de was gezet. Ook zijn alle aluminium onderdelen, zoals de mast en de giek, gepolijst.

Naarmate de verbouwing vorderde werd iedere betrokkene steeds benieuwder hoe de zeilprestaties zouden zijn. Zaterdag 2 juli was het zover. Tijdens de motortocht van St. Annaland naar de Roompotsluizen werden alle zeilen erop gezet en alle vallen, lijnen en schoten geordend. De Waternimf

was nu klaar, maar de wind ontbrak. Op zee werd eerst de Parasailor gehesen. Pas de volgende dag werden alle zeilen gehesen bij een rustige wind tussen de zes en elf knopen.

Hoe zeilt de Waternimf nu?

Geweldig! Zodra de wind in de zeilen komt, gaat ze op één oor in een lichte helling. Direct wordt snelheid gemaakt. Als het iets harder of minder hard waait, blijft de helling nagenoeg constant, als er maar druk in de zeilen blijft. Met bijna zeven knopen ware wind haalt zij nu een snelheid van zeven nautische mijlen. Zodra de wind aantrekt naar elf knopen, loopt de snelheid op naar 9,5 mijl.

Conclusie: deze Bavaria 44 is een zeer goede lichtweer zeiler geworden. De nieuwe boeg klieft mooi door de golven. De boeggolf wordt direct na de boeg van de romp afgevoerd. Als de boeggolf zou blijven plakken kan dat nadelige gevolgen hebben voor de snelheid.

Ook het roer werkt uitstekend. Het vergt minder uitslag tijdens aandewindse koersen en stuurt directer. Wel is het merkbaar dat er meer druk op het roer staat. Druk die wordt doorgegeven aan het stuur. Het vereist iets meer kracht om koers te wijzigen. Daarentegen kost het geen kracht om koers te houden. Misschien is aan het eerste iets te doen door de borgring van de roerkoning iets losser te draaien, maar daar is nog geen reden toe.

De grote vraag

Dit artikel schrijvende zitten we in de warme en zonnige periode van begin juli, met licht weer. Iedereen is erg tevreden over de goede zeileigenschappen van de Waternimf. De grote vraag is nu: "hoe gemakkelijk passeert zij de tien nautische mijl met meer wind?".

*Herman de Pagter
Waternimf*

U kunt het hele verhaal van de verbouwing lezen, en de bijbehorende foto's en filmpjes bekijken, op www.waternimf.tk

L
A
N
G
S
Z
I
J





VOLVO XC90 OCEAN RACE

VOLVO
for life

AUTOBEDRIJF VAN DER WULP OUD-BEIJERLAND B.V.

AUTOBEDRIJF VAN DER WULP SPIJKENISSE B.V.

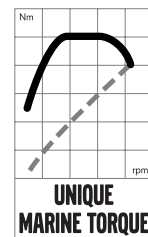
ALBERT EINSTEINSTRAAAT 2
OUD-BEIJERLAND • TEL: 0186-573800
MISGOMSEWEG 3
(BEDRIJVENTERREIN MOLENWATERING)
SPIJKENISSE • TEL: 0181-611770
WWW.VANDERWULP.NL

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

Voor jachtservice en winterstalling op maat

Surf naar:

www.specialisten-in-watersport.nl

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



Lid Hiswa



VERKOOPHAVEN IN WEMELDINGE (ZEELAND)
EN VERKOOP VANUIT UW EIGEN LIGPLAATS

Blaauwhof
Jachtmakelaardij

BEËDIGD JACHTMAKELAAR & TAXATEUR

Blaauwhof Jachtmakelaardij, Sluisplateau 30^F, 4424 BK Wemeldinge
Postbus 2057, 4460 MB Goes. Tel.: 0113-231666, Fax: 0113-217999
E-mail : info@blaauwhofjachtmakelaardij.nl
Internet : www.blaauwhofjachtmakelaardij.nl



Jaarverslag 2005

*In deze eerste Langzij na de ALV
het jaarverslag van onze secretaris
Ton Mommers.*

Statutaire Vereniging - Op 3 mei 2005 is het unaniem besluit van de ALV om de Bavariaclub te laten overgaan in een statutaire vereniging bekrachtigd door het deponeren van de statuten en inschrijving bij de kamer van koophandel. Hierbij is ook de naam gewijzigd in Bavaria Zeilclub.

Ledenaantal - Dit verenigingsjaar is het ledenaantal exponentieel gestegen. Er zijn 191 nieuwe leden ingeschreven waarmee het ledenaantal is gestegen van 326 op 1 januari tot 517 op 31 december. Een opmerkelijke stijging van meer dan 50% die deels te verklaren valt uit de actieve benadering van de beide importeurs die aan alle kopers van een Bavaria Zeiljacht het bestaan van de BZc bekend maken en daarbij ook een jaar gratis lidmaatschap aanbieden. Daarnaast heeft ook de website en daarmee de zichtbaarheid en bekendheid van de BZc hieraan bijgedragen. Op 4 november werd het 500e lid ingeschreven. In 2005 hebben slechts 28 leden hun lidmaatschap beëindigd (in 2004 verlieten 38 leden de vereniging). In een aantal gevallen heeft het bestuur het lidmaatschap beëindigd i.v.m. het niet betalen van de contributie.

Langzij - Een gloednieuwe redactie bestaande uit Mariane Schot, Albert Rink en Peter Steingröver als hoofdredacteur heeft hard gewerkt om de kwaliteit van het clubblad Langzij op een nog hoger niveau te brengen. Niet alleen de omvang van het blad maar ook de variatie in de artikelen is toegenomen. Dit is mede te danken aan bijdragen van de leden.

Website - Na de succesvolle lancering van de website in 2004 heeft de site ook in 2005 een belangrijke rol gespeeld binnen de BZc. In het laatste kwartaal waren er gemiddeld bijna 200 logins per dag. Het forum wordt in bijna alle gevallen gebruikt waarvoor het is bedoeld. Slechts in een uitzonderlijke situatie heeft het bestuur gemeend te moeten ingrijpen in een discussie. Daarnaast hebben we moeten constateren dat er misbruik is gemaakt van de op de site gepubliceerde ledenlijst door de n.a.w. gegevens beschikbaar te stellen aan derden. Het bestuur benadrukt dat de BZc de wet bescherming persoonsgegevens respecteert en zulks ook van haar leden verwacht.

Om meer duidelijkheid te scheppen met betrekking tot het gebruik van de website, het ledenbestand en het forum heeft het bestuur gebruikregels opgesteld die als onderdeel van het huishoudelijk reglement ter goedkeuring aan de ALV 2006 zal worden voorgelegd.

Activiteiten

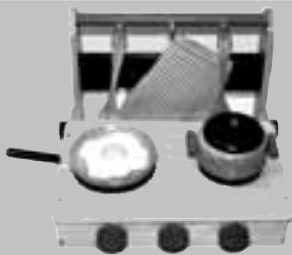
- Winterbijeenkomst en ALV op 12 maart in Restaurant "De Vier Balken in Haarzuilens" werd bezocht door 101 personen. Het belangrijkste onderwerp op de agenda was het voorstel van het bestuur tot oprichting van een statutaire vereniging. Dit voorstel werd unaniem aangenomen en gevierd met een glas champagne. De lezing door Harry Amsterdam over de zeilen en zeiltrim werd bijzonder gewaardeerd.
- Het Hemelvaartweekend en Pinksterweekend waren beide succesvol en konden rekenen op deelname van respectievelijk 24 en 44 schepen.
- De excursie naar de Bavariawerf in Giebelstadt was ook dit jaar binnen korte tijd volgeboekt, is weer succesvol verlopen en werd positief gewaardeerd.
- De workshop Schiemanswerk in Workum onder leiding van Arend Jansen werd door 25 deelnemers bezocht en de Workshop weerkunde door Ben Effing kon rekenen op 109 deelnemers verdeeld over een ochtend- en middagsessie.

Naast de door de vereniging georganiseerde evenementen hebben 6 schepen op 10 en 11 december deelgenomen aan de "snertrace" op de Oosterschelde die door spontaan door het lid Ton Pannekoek werd georganiseerd. Het bestuur waardeert en stimuleert dergelijke initiatieven van de leden.

Financiën - De vereniging verkeert in een gezonde financiële situatie. Door een actiever beleid zijn de inkomsten uit advertenties toegenomen. Voor details wordt verwezen naar het financieel verslag van de penningmeester.

Samenvatting - De vereniging kan terugzien op een succesvol jaar waarin door het ingezette beleid tot professionalisering, de interactie tussen de leden en het aantal activiteiten zijn toegenomen. Het bestuur ziet het handhaven van de ontspannen sfeer in relatie tot het toenemende ledenaantal als een van de belangrijke uitdaging voor 2006.





De TWEEpitter

half-cardanische kookrubriek

in deze uitgave een recept van ...

Stadsboerderij De Koebrug

In het watersportstadje Stavoren bevindt zich een restaurant met een bijzondere keuken. U wordt in deze sfeervolle oude boerderij ontvangen door de 'Scots'. Graag laten zij u genieten van smaakvolle à la carte Schotse gerechten of het 4 gangen 'Whisky dinner'. Tijdens dit diner worden de door u gekozen gerechten vergezeld door mooie Schotse Single Malt Whisky's uit de 400 soorten tellende Whiskybar.



Voor 2 personen

4 eieren
100 gram geraspte oude kaas
200 gram champignons
gedroogde of verse bieslook
zout en zwarte peper
eventueel knoflook

Nodig aan boord:
oven en 2 ovenschaaltjes,
4 cm hoog en 10 cm diameter

Culinair Waypoint

Stadsboerderij De Koebrug
Schots Restaurant & Whiskybar
Ook voor Lunches, High Tea
en Arrangementen

Stavoren, Friesland
Schans 31, 8715 JR
Tel: 0514 681875

info@dekoebbrug.nl
www.dekoebbrug.nl

Bereiding

- Verwarm de oven voor op 200 graden.
- Kluts de eieren met wat bieslook, peper en zout.
- Doe de gesneden champignons en de kaas in twee ovenschaaltjes van ca. 4 cm hoog en 10 cm diameter.
- Giet het ei mengsel in de schaaltes, gratineer met een restje kaas en zet het geheel ongeveer 30 minuten in de oven.
- Klaar als de soufflé boven het schaaltesje uitkomt en een knapperig korst heeft.
- Deze soufflé is lekker met bijvoorbeeld gebakken aardappeltjes en een frisse salade met tomaat.

Speciaal voor BZc-leden

Kom een avond 'puur' genieten van Schotland in Stavoren. Graag betalen wij uw liggeld voor één nacht in één van de twee gemeentelijke havens van Stavoren.

Toon de bon van het liggeld en de BZc cap, clubvlag of Langszij bij het afrekenen a.u.b. Graag even reserveren onder vermelding van 'Bavaria Zeilclub'.

Ligt u in een andere haven, dan betalen wij u het bedrag op basis van het gemeentelijke tarief terug. Deze actie geldt alleen bij een diner voor minimaal 2 personen en geldt niet in combinatie met andere acties.



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!

Moteren deel 2

Rob Zoet is zeilinstructeur geweest en geeft in een aantal oefeningen tips en trucs om uw boot, manoeuvrerend op de motor, (nog) beter in bedwang te houden in situaties waarin dat soms lastig is. Zoals bij het invaren van sluizen en boxen of bij het aanleggen met wind. Zijn uitgebreide verhaal is opgebouwd uit een aantal oefeningen, en wordt verdeeld over twee Langszij's. In de vorige Langszij vond u een aantal basisoefeningen, in deze Langszij worden deze toegepast in praktijksituaties. (Tekeningen: Peter Steingröver)

Vorbereiding

Als u de oefeningen uit de vorige Langszij beheerst, dan wordt het tijd om eens te gaan afmeren. Maar daar komt nog wel wat bij kijken. Afmeren is een samenspel tussen stuurman en maat. Het is de taak van de stuurman om het afmeren voor te bereiden, het plan uit te leggen aan de bemanning en de taken te verdelen. Voor de hele bemanning geldt dat alles moet zijn voorbereid: lijnen liggen klaar en netjes en de fenders hangen. Hoe meer fenders hoe beter, zeker in het begin. Bekijk ook van te voren hoe hoog de fenders moeten hangen. Kijk naar de wind en bepaal welke lijn het belangrijkste is: komt de wind van achteren, dan is de achterlandvast belangrijker en andersom. Het allerbelangrijkste aan een manoeuvre is de voorbereiding en de taakverdeling. Vertel uw bemanning wat u gaat doen. Mogelijk kan de bemanning u nog iets vertellen wat u over het hoofd heeft gezien.

Dus: kijk naar de wind, maak een plan, vertel het plan, start de voorbereiding, start de manoeuvre. Kijk ook wat er fout kan gaan en hoe u dat zou kunnen oplossen. Wees nooit te trots om een

manoeuvre af te breken en nog een rondje te varen of zo. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

Dan nog een belangrijke tip. Handen en voeten zijn veel belangrijker dan een boot en schade. Zet nooit uw voet op een voetrail om een boot af te houden en breng ook nooit uw handen in gevaar. Houd liever een stootwil bij de hand, dat doet soms wonderen. In het ergste geval mislukt de manoeuvre gewoon maar hebt u wel uw handen en voeten nog. Vertel dit ook aan de kinderen.

En als laatste opmerking: ik vaar al een jaar of 25 en denk dat ik het meestal wel aardig doe. En toch gaat het soms simpelweg fout. Wind of stroming verkeerd geschat of gewoon dom geweest, het hoort erbij. Het gaat niet altijd goed. Shit happens.

Voor de scheepsmaat

Het is niet alleen sturen aan boord. Er komen ook andere dingen bij kijken die vooral handig zijn bij de oefeningen die er straks echt toe gaan doen. Hier volgen wat oefeningen voor 'de maat'.

- een lijn gooien

Niets is zo dodelijk voor de goede afloop van een manoeuvre als een pak touw dat met twee handen wordt opgepakt en wordt geworpen. Alles knoopt en de worp komt niet verder dan een meter, plons. Tot overmaat van ramp loopt de lijn bovenlangs de zeerailing. Dat gaat u natuurlijk nooit gebeuren. Eerst haalt u de lijn in zijn geheel onderlangs de zeerailing naar buiten en bovenlangs aan dek. Vervolgens rolt u de lijn op vanaf het punt dat vast zit naar het losse eind toe. De eerste lus is groot en elke volgende iets kleiner. Als de lijn is opgerold gooit u de lijn onder uw lichaam langs recht naar het doel toe. Dus niet zwaaien als een cowboy met een lasso maar een beetje zijwaarts gebogen gaan staan en onder de boog recht naar voren. Oefening baart kunst dus gewoon een paar keer doen!

- een lus gooien

Zie boven maar nu is het zaak dat u in elke hand tussen duim en hand een stuk lijn geklemd houdt, de uiteinden liefst. Heel belangrijk ook weer: niet zwaaien of slingeren maar onder uw boog door recht van u af gooien.



Tien keer oefenen en u oogst overall bewondering. Belangrijk is zorgvuldig op te rollen naar kleiner wordende lussen. Wat blijft: het mislukt soms.

- van boord stappen

Te onbenullig voor woorden maar stap eerst over de zeerailing op de bostrand en met de volgende stap naar de kant. Zorg er wel voor dat u echt goed op de bostrand stapt en er niet afglijdt. Het is mij 2 jaar geleden nog een keer gebeurd op een nieuwe boot waarvan de rand gladder was dan ik dacht. Tussen wal en het schip....

- de pikhaaklus

Deze heeft mijn vrouw Marijke bedacht en werpt al jaren vruchten af. Er zijn van die sluisen waar je niet kan gooien met een lijn omdat de bolder in de muur zit. Dan maakt Marijke een lus en schuift de pikhaak erin tegen de lijn aan. Haar arm en pikhaak samen zijn zo lang dat ze elke bolder haalt en altijd trefzeker is. Dat is alleen maar prettig voor de stuurman. Bovendien kan ze voorop blijven staan ondanks dat de punt niet zo dicht bij de kant komt.

- de meerlus

Stel u ligt gemeerd aan een bolder, haalt de lijn van de bolder en gooit die over de zeerailing aan boord. Dat is een meerlus. Alleen



zit hij natuurlijk maar aan één kant vast want u weet nog niet hoe lang hij moet zijn. De meerlus is klaargelegd voordat u af gaat meren en hoort dus bij de voorbereiding.

Oefening 12 - achterwaarts afmeren op de achterlandvast

Het doel is, desnoods alleen, af te meren aan hogerwal. Achterwaarts tegen de wind varend heeft u, zelfs stilliggend, de meeste controle over het schip en daarom is dit de veiligste methode. Voorbereiding: check de windrichting, fenders uit waarvan één achteraan op de zijkant, landvast achter in een lus naar de lier toe en over de lier naar de stuurman. De lus rollen we op als werplus en leggen we klaar. De achterlandvast moet

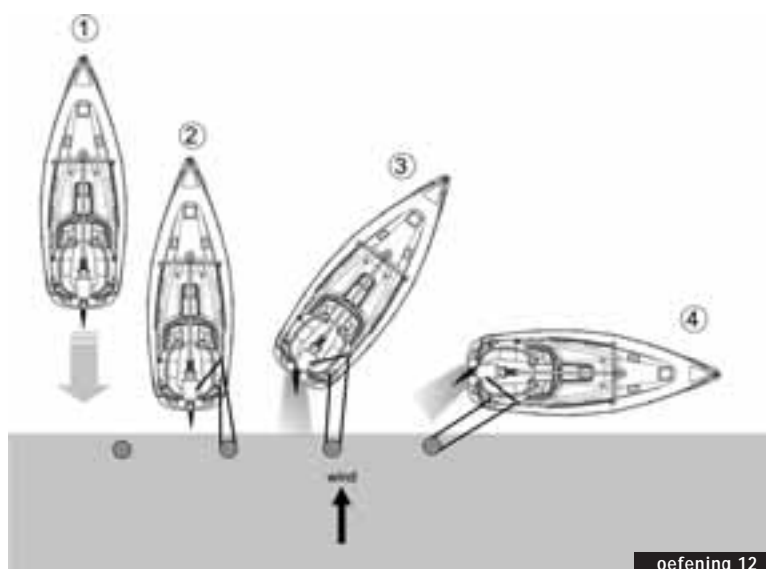
straks gemakkelijk over de bolder op de kade gegooid kunnen worden. Vaar vervolgens heel zachtjes naar de kant toe en probeer (bijna) stil aan de wal te liggen.

Gooi de lus om een bolder, trek de lijn strak en geef gas vooruit. Let op de fender. Door het roerblad iets naar de kant te draaien drukt u de kont van de kant weg. Dit spelen met het roer heeft u in oefening 11 gedaan. Landvast vastzetten en motor in z'n vooruit laten en u kunt rustig naar voren lopen om de lijn daar naar de kant te gooien. Dit is echt gemakkelijk alleen weinig schippers doen het zo.

Deze manoeuvre kan van pas komen als het fout is gegaan in een sluis omdat de lijn voorop niet gelukt is. Met name dan is die fender achterop de zijkant van groot belang, want die vangt toch een klapje op. Helemaal als de voorkant al wat verwaaid is of het roer niet goed staat.

Oefening 13 - afmeren in een voorsprong

Het doel is af te meren op alleen een voorlandvast aan hogerwal. De maat staat met de voorlandvast bij het zijstag, springt straks op de kant, slaat de lijn om een bolder en trekt de lijn strak. De andere kant van de voorlandvast zit natuurlijk vast aan de boot aan de voorkant. Voorbereiding: windrichting, plan, instructies, fenders,



lijnen. U vaart schuin naar de kant, zodanig dat de plek waar de maat staat het eerst de kant raakt. Rem af en als u denkt dat het goed gaat, dan geeft u het commando dat de maat mag springen of stappen. Als de maat de lijn vast heeft, draait u het roerblad van de kant af (dus als u stuurboord meert dan draait u uw roer naar links) en geeft wat gas. De straalstroom van de schroef drukt de kont tegen de kant. U ligt. Een variant is dat de maat niet afstapt maar de lijn om een bolder werpt.

Zelf ben ik overigens geen voorstander van deze veel toegepaste methode. Er is weinig controle als er iets fout gaat. Als de maat afstapt en er gaat toch iets fout waardoor de stuurman weer wil afvaren dan moet de maat weer aan boord komen. Soms staat er iemand op de kant die de lijn aanpakt en die niet weet wat hij of zij er precies mee moet doen. Enfin, toch maar oefenen.

Oefening 14 - afmeren op twee lijnen

Doel is samen af te meren op een voor- en achterlandvast aan hogerwal. Dit wordt het meest gedaan omdat de meeste schepen door man en vrouw worden bememd. Deze oefening lijkt veel op oefening 13. De maat staat op dezelfde plek als hij of zij wil afstappen. De lijn om een bolder heen gooien kan natuurlijk ook en dan staat u gewoon voorop met de lijn in een mooie lus. Voor de stuurman is deze oefening iets lastiger. Hij moet het moment bepalen waarop hij het stuur verruilt voor de keurig klaar liggende lijn om deze te gooien of om af te stappen. Zorg er voor dat de beweging goed uit het schip is als u er voor kiest om zelf af te stappen. Voorbereiding: windrichting, plan, instructie, fenders uit, lijnen c.q. lussen klaar. Vaar schuin op de kant af. U remt af en als alles er goed uitziet geeft u het commando dat de maat z'n werk mag doen. Als de maat bijna de kant raakt, draait u de kont naar de wal en remt verder af. Laat niet te snel het stuur los om de lijn te

gooien en gooi de lijn rustig en goed. Het zal vast een keer fout gaan en bespreek van te voren de gevolgen. Als de achterlandvast fout gaat dan is er nog een mogelijkheid dat de maat snel reageert en een spring maakt. U gaat dan over naar oefening 13. Als de voorlandvast fout gaat, dan is er nog een mogelijkheid om over te gaan op oefening 12. Oefen ook bewust op dat laatste: het gaat fout en u stapt over op oefening 12. Dit kan van pas komen in een sluis.

Oefening 15 - afvaren van lagerwal op een achterspring

Het doel is weg te komen van lagerwal en te leren hoe groot de wegvaarhoek van uw schip is. Hang een grote vette fender helemaal achteraan de zijkant. Zet de achterlandvast in een lus naar een bolder op de kant, naar het midden van het schip toe. Zorg dat de maat het eind, eenmaal om de bolder op de boot geslagen, vast heeft en dat de lijn strak staat. Alle andere lijnen zijn inmiddels los. Stuur recht. Kijk nog één keer om u heen of het kan. Geef pittig gas achteruit en u ziet de punt van de kant af komen. Gas terug en de boot komt ook weer terug. Dit geeft veel controle. Kijk hoever u de punt van de kant kunt krijgen zonder de boot aan de achterkant te beschadigen. Zet het gas neutraal en de boot veert iets in de lus waardoor de maat deze gemakkelijk los kan maken. Wacht met gas vooruit geven tot de maat u vertelt dat de lijn los is. Dit is belangrijk en ook hier geldt weer en speciaal voor de maat: als het fout gaat niet de handen in de lijn! Vaar weg in een zoveel mogelijk rechte lijn.

Oefening 16 - afvaren van lagerwal op een voorspring

Het doel is weg te komen van lagerwal en te leren hoe groot de wegvaarhoek van u schip is, over beide boegen. Hang één of meer grote fenders voor aan de zijkant. Zet de voorlandvast in een lus naar een bolder op de kant, naar het midden

van het schip toe. Zorg dat de maat het eind, eenmaal om de bolder op de boot geslagen, in de hand heeft. Kijk nog een keer om u heen. Stuur het roer naar de kant toe en geef gas vooruit. Kijk hoever u de kont van de kant krijgt. Zet de gashendel in neutraal zodat de boot iets terugveert en de maat kan de lijn losmaken. Geef vast gas achteruit. Als de maat zegt dat de lijn los is gaat u verder. Houd het stuur goed vast! Doe het een paar keer en kijk of het ook zou gaan als er een schip achter u ligt.

Oefening 17 - afmeren in de sluis

Sommige dingen kunt u moeilijk oefenen. Wel kunt u dit de eerste keer in een sluis doen als het niet druk is, dat scheelt. In principe zijn de bovenstaande oefeningen voldoende om in de sluis goed af te meren, maar er komt wel wat bij.

Dus eerst voorbereiding: windrichting, plan (hoe hoog moeten de fenders, waar maken we aan vast?), instructies, fenders aan beide zijden en lijnen aan beide zijden klaar, evenals de pikhaak. U kiest bakboord of stuurboord maar dat kan op het laatste moment nog veranderen. Lagerwal is zo gek nog niet in een sluis, omdat wegvaren van lagerwal gemakkelijker is dan aankomen aan hogerwal in de hectiek van een sluis. Vaar rustig de sluis in en houd afstand van uw voorganger, die wellicht besluit vast te maken terwijl u dacht dat hij best nog verder naar voren had kunnen doorvaren. U hebt wat ruimte nodig want het is makkelijker afmeren als u onder een hoek naar de kant kunt gaan. Als u vastligt, vergeet dan niet dat de boot gaat stijgen of zakken. Dat kan soms hard gaan en voor u het weet is uw boot 'opgehangen'. Blijf daarom stand-by bij de lijnen en houdt voor noodgevallen altijd een scherp mes voor het grijpen. Maak zo mogelijk vast aan een andere boot, dan hoeft u de lijnen niet in de gaten te houden.





Let op eventuele binnenvaartschepen die hun schroef nog flink hebben aanstaan, met het roer vaak dwars.

Zoet water stroomt over zout water heen. Dat geeft dan ook een stroming in de sluis als u van zoet naar zout gaat of andersom. Van zoet naar zout komt de stroom van achteren en belegt u eerst de achterlandvast.

Oefening 18 - box invaren

Een box invaren met wind voor of achter lukt meestal wel. Maar met wind van opzij wordt het lastig. Als de box diep genoeg is grijp dan even terug op oefening 11, zo kunt u ook een box invaren en met volledige controle rustig dichterbij de kant komen. Maar hang altijd voor de zekerheid extra fenders aan de lijzijde. En als het

kan kies dan een box met een ander schip aan lijzijde waar fenders aan hangen. Bij de voorbereiding hoort ook het beoordelen van de breedte. Als u twijfelt haal dan je fenders naar binnen, dan blijft u niet haken. Kijk ook even of de liggende boten fenders uit hebben hangen, dat scheelt weer.

Tip: check de ontluchters in het vrijboord van uw boot. Als die uitsteken vervang ze dan door platte. Dat kost een paar tientjes en scheelt een scheur in uw boot als u langs een paal schuurt.

Waarom gaat het fout?

Ach, u moet alles een keer meemaken, denk ik. Stel u ligt aan lagerwal en besluit weg te varen op een achterspring. U geeft gas en de punt komt keurig van de kant. Opeens gaat alles heel snel en de

boot ligt al bijna dwars. Hoe kan dat nu? Dan is de punt door de wind gedraaid en is alle controle weg. Snel losgooien is het enige wat er op nog op zit. Moraal: let altijd op de wind. Het gaat altijd wel ergens een keer fout. Blijf rustig. Denk eerst en doe dan pas. Vergeef jezelf en leer ervan.

*De schipper blijft de baas
De beste stuurder staan aan wal.*

In een sluis is de sluismeester degene die u wellicht aanwijzingen geeft. Houdt echter altijd voor ogen dat u zelf verantwoordelijk bent en dat u uiteindelijk beslist! Beschouw een aanwijzing niet als een bevel.

*Rob Zoet
Jot*




De ultieme combinatie op stroomgebied!

POWER CONCEPTS 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.





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



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 : _____

De slangenkuil

de mooie kant van vuile handen

Als het vaarplezier met onze prachtige Bavaria's onbedoeld eens een beetje, of misschien zelfs volledig, uit de klauwen loopt, dan is het goed om te weten dat de mensen van de KNRM klaar staan om u te helpen. Maar voorkomen is natuurlijk altijd beter. De KNRM geeft ons tips.

Pleziervaarders

De beste klanten van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij zijn pleziervaarders. Meestal worden we gewaarschuwd omdat een bootje niet meer verder kan. Dat komt over het algemeen in de boeken als motorstoring, maar kan ook worden veroorzaakt door een probleem met vuile filters, het koelwatersysteem of een losgesprongen uitlaatslang.

Tuinslang

Neemt u eens een kijkje in uw eigen slangenkuil aan boord en heb eens oog voor de opmerkelijke verscheidenheid aan soorten. Slangen die geschikt zijn als tuinslang kunt u absoluut niet voor brandstof gebruiken. Gas, de uitlaat en drinkwater hebben ieder een eigen soort slang.

Er zijn slangen met of zonder waaieropening van kunststof of metaal. Er gaat echt een wereld voor je open. En met een klap weer dicht als er eens één losschiet, want dan krijg je bijvoorbeeld al je koelwater binnen. En dat gaat heel hard. Als daarom ineens uw vlanders beginnen te drijven, zet dan eerst even uw motor uit. Ook aan een diesellekkage aan boord word je nog lang herinnerd.

Kater

Het kopen van een tweedehands boot is een feest, dat met een kater kan eindigen. Menig maintrip levert de KNRM ieder jaar weer een aantal hulpverleningen op. Bijvoorbeeld omdat de tankinhoud toch anders is dan de meter aangeeft.

Als alles aan boord dateert uit het bouwjaar, dan verdient het



aanbeveling om direct na de aankoop alle slangen na te lopen of ze uit voorzorg te vervangen. Slangen van kunststof verouderen doordat de weekmakers eruit verdwijnen.

Veilig idee

Rubber verouderd veel langzamer en verdient daarom de voorkeur. Dat is niet goedkoop, maar wel een veilig idee. Neem de bochten ruim en zorg dat alles na afloop weer goed vastzit met dubbele roestvrijstalen slangklemmen, want er gebeuren heel wat ongelukjes vlak na een reparatie.

Diep adem halen

We hebben het hier natuurlijk wel over klusjes die rommel kunnen geven. Gepaste kleding verdient daarom de voorkeur. En als u dan toch de smaak te pakken heeft, haal dan heel diep adem en geef uw dieseltank een schoonmaakebeurt. Dat voorkomt verstopte filters en nog meer motorpech.

Folder

We hebben een folder gemaakt, die u via onze website kunt downloaden. Kijk op www.knrm.nl. Onder het kopje Zeevast/infomateriaal vindt u daar de folder "Vanmorgen deed hij het nog" en ziet u hoe eenvoudig het is om uw motor een beetje in conditie te houden. Voordat u ook een motorpechvoegel wordt...

*Michelle Blaauw
KNRM*

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



L
A
N
G
S
Z
I
J



Tuigage - tips van Seldén

In de vorige Langsij plaatsten wij een artikel over Seldén als bedrijf. Onder andere via het forum bleek dat er ook diverse vragen leven over het juiste gebruik en onderhoud van de door Seldén geleverde tuigage. Pieter Oenema, verkoopmanager van Seldén Mid Europe BV, maakte tijd en nam een aantal van de vragen door met Peter Steingröver

Druk

Vijf minuutjes later dan afgesproken arriveert Pieter Oenema op de Impulsive en meldt als binnenkomer de uiterste deadline van ons gesprek. Hij heeft het druk, erg druk. Het is begin mei, prachtig weer en watersportend Nederland heeft zich weer massaal op het bootje gestort. Meer dan genoeg te doen dus voor een leverancier van een aantal onmisbare onderdelen. Maar voor de Bavaria Zeilclub maakt hij tussendoor graag tijd.

Expert

Nog voordat ik de koffie kan inschenken zwerft Pieter al over het voordek en onderwerpt Furlex, mast en verstaging aan een snelle inspectie. Ik krijg binnen de kortste keren tips over de slagen van de reefflijn op de trommel, uitleg over mastsecties en profielbreedtes van mijn mast en de diepere redenen voor de drie zalingen van Impulsive. Ook wijst Pieter op de

belangrijke nummers die onderaan mijn mast en voor in de giek zijn gegraveerd. Met die nummers zijn het type en de specificaties van elk onderdeelje van de tuigage direct in de database van Seldén te vinden.

Na een hand aan het stag volgt tenslotte het advies om het in mijn ogen al behoorlijk strakke want misschien toch nog maar een slagje extra te geven. Het is duidelijk, ik heb een expert aan boord. Bij de inmiddels ingeschonken koffie buigen we ons over een aantal van de verzamelde vragen.

Masttrim

Het eerste dat Pieter opmerkt is dat het belangrijk is om te weten dat een fractionele tuigage met naar achter gerichte dubbele of driedubbele zalingen in het algemeen een veel hogere spanning nodig heeft op de zijwaartse verstaging dan een tuigage met zalingen dwars op de mast.

Verder moeten we ons volgens hem realiseren dat het goed trimmen van zo'n type tuigage gewoon lastig, of eigenlijk vrij specialistisch werk is en veel aandacht vraagt.

De basistrim in de haven is een prima begin. Maar wilt u het echt goed doen dan moet u de trim controleren tijdens het zeilen onder diverse omstandigheden met verschillende (al dan niet gereefde) zeilcombinaties en achterstag spanningen, bijtrimmen direct tijdens het zeilen of weer in de haven, opnieuw zeilend controleren en weer bijtrimmen. Een heel gedoe en voor elke boot anders. Maar staat het uiteindelijk goed, dan heeft u daar ook lang plezier van.

Alle polyester boten, en dus ook onze Bavaria's, zullen door de vrij hoge spanningen op de verstaging overigens enigszins kunnen vervormen. De masttrim zal dus na enige tijd varen opnieuw gecontroleerd en zonodig bijgesteld moeten worden. Dit geldt dan vooral voor nieuwe boten en aan het begin van een seizoen.

Eén controle is echter simpel. Als onder helling het hoofdwant aan lij

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

ook maar iets los komt te hangen, dan is de spanning daarop in ieder geval te laag. Het hoofdwant mag nóóit los komen, omdat dan de mast zou kunnen gaan pompen. De intermediates (de schuine stagen tussen de zalingen) en de onderwanten (de schuine stagen vanaf de onderste zalingen naar de puttings) mogen onder helling n t tegen loskomen aan zitten.

Folding rule methode

Als methode voor een goede basistrim beveelt Pieter zondermeer de "folding rule" methode aan. Daarbij wordt de gewenste spanning op de stagen bepaald door uit te gaan van een percentage van de breeksterkte. Dat percentage staat vast, de breeksterkte is afhankelijk van de dikte van het gebruikte staaldraad.

Met behulp van een exact twee meter lange duimstok, een schuifmaat en een tabel wordt een relatie gelegd tussen draaddikte, breeksterkte en rek bij een bepaalde spanning.

In het boekje "Hints and advice" van Seldén wordt deze op zich vrij eenvoudig uit te voeren procedure in detail uitgelegd.

De soms van professionals gehoorde bedenkingen over deze methode worden volgens Pieter waarschijnlijk vooral ingegeven door de tijd die het kost. Voor de professional een punt om rekening mee te houden, maar voor ons is dat natuurlijk meestal niet zo'n probleem.

En daar komt bij, als u zelf twintig keer uw mast goed getrimd heeft, dan kunt u het net als die prof uiteindelijk wellicht ook wel op gevoel.

De methode levert ons als leek dus een goede gemiddelde richtlijn voor de basistrim, maar maakt het bootafhankelijke fijntrimmen onder zeil zeker niet overbodig.

Pieter geeft de tip om de mast eens een keer perfect te laten trimmen door een specialist en vervolgens alle ruimtes (in millimeters) tussen het schroefdraad van de spanners exact te noteren. U weet dan een volgende keer, als de mast eraf is geweest, precies hoever u de spanners aan moet draaien.

Achterin het boekje "Hints and advice" staat een schema'tje voorgedrukt waarin u die maten simpel kunt invullen. Net zoals alle handleidingen van Seldén is dit boekje via de Seldén site te downloaden. Te vinden via www.seldenmast.com en dan klikken op "Manuals".

Onderhoud

Over het algemene onderhoud van de tuigage wordt in de manuals van Seldén alle noodzakelijke informatie gegeven, in de vorm van tekst en tekeningen. Op de site van Seldén staan altijd de laatste bijgewerkte

versies van die manuals. U kunt die zoals gezegd op elk moment en naar hartelust downloaden. Pieter geeft daarnaast echter een paar extra tips.

De levensduur van het mechaniek voor de rolgenua en het rolgrootzeil wordt in belangrijke mate bepaald door het onderhoud. Zo goed mogelijk schoonhouden, eventueel zoute aanslag direct afspoelen, regelmatig alles smeren. Het draagt allemaal bij aan het gedurende vele jaren probleemloos en soepel werken, en dus ook aan het comfort.

Aluminium

Het aluminium heeft een relatief dikke (ca. 20 micron) kraswerende anodisatielaag. Deze hardingslaag kan gewoon met water en een mild schoonmaakmiddel worden gewassen en desgewenst in de was worden gezet.

Om de mast en de giek een beetje op te helderen kunt u ook gebruik maken van paraffineolie. Wees heel voorzichtig met het polijsten van aluminium, als u dat al doet. U loopt het risico dat u met teveel polijsten de beschermende hardingslaag zou verwijderen.

Krassen, die t ch in het aluminium ontstaan, zijn niet echt bij te werken en Pieter's advies is om er ook niet teveel aan te doen. Een kras is slechts een cosmetisch probleem, maar van geen enkele invloed op de sterkte of de levensduur.

Bevestigingsmateriaal

Het beste materiaal om onderdelen op de mast of de giek te bevestigen zijn Monel popnagels. Niet de goedkoopste, maar deze kunnen wel zondermeer in het aluminium gepopt worden.

Het is ook mogelijk om draad te tappen in het aluminium en gebruik te maken van RVS bouten. Houdt er echter rekening mee dat RVS dat in contact komt met het aluminium moet worden geïsoleerd om corrosie te voorkomen. Doop een RVS bout dus altijd eerst even in isolatiepasta en gebruik voor onderdelen (bijvoorbeeld een RVS steun voor een antenne) een isolerende pakking.

Parkers zijn minder geschikt. Deze snijden hun eigen draad, en zijn daardoor niet of nauwelijks te isoleren. Het risico op corrosie wordt daarmee levensgroot.

Tweede kop koffie

Na het doornemen van de folding rule methode, het onderhoud en het monteren van onderdelen zijn Pieter en ik toe aan een tweede kop koffie. We hebben het ondertussen over de club, ons actieve forum en de Langszij. En over het feit dat het voor de gemiddelde amateur, zoals wij allen natuurlijk zijn, toch wel lastig is om het optimale rendement uit onze tuigage te halen. Pieter beaamt dat en geeft toe dat Seldén specialisten ook geen gebruik maken van de folding



veelzijdig professioneel met schepen



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

MAKMA
YACHTING

MASTERVOLT
STROOM OP MAAT

Raymarine
ON BOARD

YANMAR



 **SHIPSHAPE**
JACHTSERVICE

rule methode als het écht perfect moet. Voor het bepalen van de juiste spanning gebruiken zij dan een apparaatje.

Pieter belooft er eens één mee te nemen om te demonstreren. Zo'n ding lijkt me ook wel handig voor Impulsive. Pieter grijnst en noemt de kosten, een kleine zeventuizend euri's. Juist...we gaan verder.

Achterstag- en valsparing

Na de workshop met Harry Amsterdam had ik min of meer besloten de val van de genua naar de kuip te voeren. Zoals met hulp van onze voorzitter en secretaris zo mooi werd gedemonstreerd, moet immers bij toenemende wind de bolling in het zeil naar voren en de val daarom worden doorgezekt. Het nadeel is dat er nóg een lijn in de kuip komt om te trimmen.

Pieter is het op zich met de theorie van deze zeiltrim eens, maar legt uit dat met de juiste afstelling van stag en val een uitstekend compromis tussen een prima trim en het gewenste comfort kan worden bereikt.

Hij adviseert om met de folding rule methode eenmalig de juiste maximale spanning op het achterstag vast te stellen en een merkje aan te brengen. Vervolgens kunt u de val van de genua stevig doorzetten, zodat de bolling ver voorin zit. Daarna zet u de val vast en kunt u de achterstag weer vieren.

Als u dan later bij toenemende wind het achterstag doorzet, maximaal tot aan het merkteken, dan wordt in één moeite het grootzeil afgevlakt, de doorhang van het voorstag verminderd en de bolling van de genua naar voren verplaatst.

De echt fanatieke westrijdzeiler zal zélf de laatste millimeters in de valsparing willen regelen, maar voor de gemiddelde toerzeiler biedt deze methode een uitstekende, maar vooral ook eenvoudig en comfortabel te bereiken trim.

Als het achterstag reeds flink is doorgezekt en het gaat nog harder waaien, dan is er geen bezwaar om de

genua een stuk in te rollen terwijl de spanning nog op het achterstag staat.

Pas als het grootzeil moet worden gereefd, moet het achterstag even gevierd worden, omdat anders het zeil in een soort bocht de mast in zou gaan en daarvoor moeilijk en lelijk oprolt.

Overigens beveelt Pieter aan om ook de val van het rolgrootzeil een redelijke spanning te geven en voor de val dan ook gebruik te maken van een rekvrije lijn. Een enigszins strak zeil rolt makkelijker op en zal minder kreuken. Het mechanisme kan ertegen.

Rodkick

Het gebruik van de Rodkick bij de zeiltrim werd behandeld door Harry Amsterdam. Belangrijkste les: vieren indien we aan de wind varen en de beroemde twist willen creëren.

Pieter noemt echter nog een andere handige functie van de Rodkick. Zoekt u eens uit bij welke hoogte van de Rodkick het grootzeil het makkelijkst en zonder vouwen of plooiën in de mast rolt en merk bij die stand de bedieningslijn van de Rodkick. Die ideale stand is vanaf dat moment altijd eenvoudig en in alle omstandigheden te vinden en het grootzeil snel en in de goede stand in de mast te rollen. Overigens zult u bemerken, dat de giek dan een hoek van ongeveer 90° met de mast maakt, en dus zo goed als horizontaal hangt.

Deadline

Ik zou nog uren met hem kunnen praten en merk dat ook Pieter graag en gedreven over zijn vak en producten vertelt. Maar ook zie ik hem af en toe steeds op zijn horloge kijken. Tja, de deadline, andere verplichtingen wachten.

Met dank namens de club neem ik afscheid van hem. Ik, en ik hoop ook u, heb weer het nodige opgestoken.

*Peter Steingröver
Impulsive*

Programma



2006/2007

28 oktober '06	Workshop Communicatie en Navigatie (Zierikzee)
11 november '06	Snertrace IJsselmeer
16-17 november '06	Excursie Bavariawerf (Giebelstadt, Duitsland)
9 december '06	Snertrace Zeeland
16 december '06	Workshop EHBO voor aan boord (Muidersand)
3 februari '07	Winterbijeenkomst: ALV en lezing (Haarzuilens)
17 maart '07	Workshop Dieseltechniek door Volvo Penta (Workum)





Financiële zekerheid boven alles

U kunt pas echt zorgeloos van uw Bavaria genieten als u daarvoor de beste **verzekering** heeft. Wij hebben al zo'n 60 jaar ervaring in het verzekeren van pleziervaartuigen en kennen als geen ander de risico's die aan uw hobby verbonden zijn. Voor Bavaria zeiljachten hebben wij een speciale polis tegen een zeer gunstige premie ontwikkeld.

Ook uw **jachthypotheek** is bij ons in vertrouwde handen. Goede contacten met diverse banken stellen ons in staat snel en flexibel te handelen. Bovendien maken wij het u gemakkelijk. Alles loopt via één adres: de hypotheek, de kadastrale registratie, de taxatie, de eventuele overlijdensrisicoverzekering, de notariële afhandeling en natuurlijk de verzekering.

Wilt u meer informatie? Bel ons, of bezoek onze website www.kuiperverzekeringen.nl

 **KUIPER**
VERZEKERINGEN

 **KUIPER**
HYPOTHEKEN

Postbus 116
8440 AC Heerenveen

Tel. (0513) 61 44 44
Fax (0513) 62 37 42

NVA  LID 

BZc Hemelvaartweekend - deel 1

het verslag van de overall winnaar

Carel Scholtes beschrijft hieronder hoe hij zijn doelstellingen realiseerde en overall winnaar werd met de Ya Está tijdens het hemelvaartweekend in barre weersomstandigheden.

Eerst even een stukje geschiedenis. Ik (Carel) ben al fervent watersporter vanaf mijn 14e, ik heb leren zeilen in een Sunflower. Daarna heb ik een Flying Junior gekocht. Ik heb veel wedstrijden gevaren in een 470 van mijn vriend, meegedaan aan een WK, NK's en internationale wedstrijden. Sneekweek gevaren in een Spanker en IOR wedstrijden op een kwart tonner. Dit was allemaal voordat ik mijn echtgenote Alice leerde kennen.

Motorboot

Toen ik met Alice verkering kreeg en na een jaar ging trouwen, verdween het wedstrijdzeilen naar de achtergrond. Ik had een eigen bedrijf, waardoor ik weinig tijd had voor de watersport. Maar ja, het bloed kruipt waar het niet gaan kan, dus na 15 jaar huwelijk ben ik voorzichtig weer aan watersport gaan denken. Een eigen boot was wel wenselijk. Voor mij stond een zeilboot op het verlanglijstje, maar Alice en de kinderen vonden dat wel erg veel werken met die zeilen en zo. Bovendien, z'n boot kan ook schuin gaan. Als we aan de watersport gingen dan maar een motorboot.

Na twee jaar op z'n "ding" gevaren te hebben, hield ik het niet meer en wilde toch echt een zeilboot. Ik had op het IJsselmeer Bavaria's zien varen en vond dat toch wel mooie schepen. Toen bleek dat ze ook nog betaalbaar waren, was het besluit snel genomen. In 2001 kocht ik een Bavaria 38 uit 1998 en was helemaal gelukkig. Uiteindelijk vonden de overige familieleden het ook leuk op een zeilboot. We gaan bijna elk weekend naar de boot. 's Zomers gaan we met de boot op vakantie.

Bavaria Zeilclub

Ik had wel gehoord dat er een club was voor Bavaria's maar had er op dat moment niet zo veel mee. Tot ik vorig jaar op de site ging kijken en toen werd mijn nieuwsgierigheid gewekt. De BZC organiseerden een hoop evenementen en workshops met veel gezelligheid. Dit sprak ons wel aan. We zijn lid geworden en hebben daar veel profijt van, vele workshops en het forum is een waar paradijs van kennis en ervaring. Dank hiervoor aan de webmaster.

Randvoorwaarden

Wedstrijdvaren had ik dus al jaren niet meer gedaan en meedoen met allemaal Bavaria's onder elkaar leek me dan ook een uitdaging. Dit gecombineerd met een gezellig weekend met allemaal

mede Bavarianen was voor mij de ideale combi. Als je eenmaal wedstrijden gevaren hebt, zit het in je bloed, winnen van de overall prijs was voor mij de uitdaging van dit weekend. We hebben een nieuwe High Aspect en een uitgebreid rolgrootzeil van laminaat zeilen besteld bij Hagoort Sails, het roer laten modificeren en een klap-schroef aangeschaft. Boot netjes in de antifouling gezet, zo was de boot er helemaal klaar voor. Nu nog de bemanning. Alice en mijn zoon Jeroen zagen wedstrijdvaren niet zo zitten, mijn dochter Denise wel. Als je er alles uit wil halen moet alles kloppen, ik kan wel aardig sturen maar ik heb een vriend die fanatiek wedstrijdzeiler is en al veel prijzen gewonnen heeft. Dus gevraagd of hij wilde sturen, dan deed ik de trim en navigatie



de bemanning van de Ya Está is de winnaar klasse II en winnaar overall prijs en ontvangen de wisselbeker en een portable kaartplotter



en Denise ondersteunde het geheel. Met deze voorwaarden kon ik mijn doelstelling verwezenlijken. Nu zullen er mensen zijn die zeggen: oh, maar zo kan ik ook die prijs winnen. Oké, wie gaat ons volgend jaar uitdagen als we de beker verdedigen?

Stromende regen

Om 9.00 uur was het palaver in de stromende regen, dat begon goed! Daarna voorbereidingen treffen en de baan bestuderen. Nog wat broodjes smeren voor onderweg. Een zeilbroek scoren voor mijn dochter (met dank aan Sailmate) De laatste kop koffie en we waren er helemaal klaar voor.

We starten om 11.15 uur in de tweede groep voor 37-39 voet, gingen in onze klassen als eerste over de lijn en zijn in de wedstrijd de andere boten niet meer tegen gekomen. Voor ons lagen de boten uit de eerste groep, dat was uitdaging om die in te halen. Het was eerst nog windkracht 4-5, een leukere wind om te zeilen. Al snel ging de wind toenemen en het bleef ondertussen maar regenen. Het maakte niet meer uit of je onder of boven water zat. De vlaggen waren behoorlijk gemeen en liepen op tot steeds z'n 30 knopen, we hebben zelfs een uitschietter gehad van 37 knoop.

Uit het roer lopen

We moesten uiteindelijk het groot-

zeil reven, we zagen toen al om ons heen dat er veel schepen problemen hadden om de boot te houden. Uit het roer lopen was meer regel dan uitzondering. Een groot deel besloot te stoppen. Ik was op dat moment heel blij dat ik niet met het gezin aan boord zat, want dan had ik ook moeten opgeven. Nu was het gas geven en zo snel mogelijk finishen. Ik had de boot nog nooit zo snel zien varen en was voor mij een kick. Nadat we de banen op en neer gekruist hadden moesten we door de geul richting Herkingen. Dat was een stuk waar je halve wind kon zeilen. Met een wind van 25-30 knopen ging dat als een speer, we liepen constant 8-8.5 knoop, de spiegel zat steeds wel 25 cm onderwater. De enige die nog voor ons zat uit de eerste groep was Planeur de Bavaria 36 van Martin Verhage die bekend staat als snelle combinatie.. We hebben hem dan ook niet kunnen inhalen voor de finish. We kwamen als tweede boot over de finishlijn.

Aanmeren gevaarlijk

Na de finish gingen we richting haven, daar aangekomen bleek het nog een kunst om goed aan te leggen in 30-33 knopen wind. Er waren dan ook een aantal schepen die daardoor nog schade opliepen. Het was gevaarlijker om aan te meren dan om een wedstrijd te varen. Later hoorde we dat het fi-

nishschip van het anker geslagen was omdat de ankerketting afbrak, zo ging het tekeer. Eindelijk aangelegd waren we helemaal doorweekt, maar wel voldaan dat we de wedstrijd uitgevaren hadden. Later bleek dat er 14 boten gefinished waren van de 41. Ik wil benadrukken dat de mensen die de wedstrijd niet uitgevaren hebben, ook een verstandige keus hebben gemaakt onder deze omstandigheden. Waarom het risico opzoeken als het niet nodig is. Het blijft een wedstrijd voor de gezelligheid.

Na de wedstrijd

De steigerborrel werd verplaatst naar een loods, maar was er niet minder gezellig om. Verhalen genoeg natuurlijk na z'n avontuur. 's Avonds was er een buffet in "Ons Huis" met heerlijk eten en een fantastische catering. Alles was tot in de puntjes verzorgd. De band speelde Zuid Amerikaanse muziek.

Halverwege was de prijsuitreiking waarbij de winnaars bekend gemaakt werden. Naast de 1e plaats in de groep kregen we dus ook de overall prijs, een mooie wisselbeker. Daarnaast ontvingen we als extra prijs een kaartplotter. Deze was beschikbaar gesteld door Thijssen. Hier waren we zeer blij mee, want die hadden we nog niet. Ook waren er diversen "poedelprizen" en prijzen voor de kin-



Gepke, Gerben en dochter Mariska van Bers hebben nu vijf jaar op rij het Hemelvaart weekend georganiseerd. Daar moeten we natuurlijk even bij stilstaan met een glas champagne.

deren. Iedereen genoot hiervan en de prijswinnaars kregen allemaal een warm applaus. De prijzen werden uitgereikt door Gerben en Gepke en hun dochter, die tevens het weekend voor de 5e keer verzorgd hadden. Hulde voor deze familie, want ze hadden het weer fantastisch gedaan.

Gerben kon zelf niet aan de wedstrijd meedoen want zijn schip lag door alle drank 10 cm lager in het water! Er is dan ook heel wat doorheen gegaan, wat aan de gezelligheid te merken was.

Slotdag en afscheid

Zaterdagochtend hebben we nog heerlijk ontbeten, wat weer verzorgd was door de mensen van Ons Huis in Herkingen. Daarna was het voor iedereen afscheid nemen en huiswaarts keren. We hebben een heerlijk weekend gehad, waar we vijf jaar eerder al aan hadden mee moeten doen. Het begon allemaal in Port Zélande waar we wel buiten van de steigerborrel genoten hebben met lekkere hapjes. 's Avonds hebben we lekker gegeten met muziek van "Duo

Ut Gedonder". We hebben veel nieuwe mensen leren kennen waaronder een heel enthousiast bestuur en de organisatie.

We willen vanaf hier dan ook de familie Van Bers en het bestuur hartelijk bedanken. Daarnaast ook de diversen sponsors, die dit weekend mogelijk gemaakt hebben. Volgend jaar zijn we zeker weer van partij.

*Carel, Alice, Denise en
Jeroen Scholtes
Ya Está*



Uitslagen Hemelvaartweekend

Zeilwedstrijd

Veld I

	<i>berekende tijd</i>
1. Planeur	4:10:37
2. Aeolus	4:14:26
3. Aquabelle	4:15:17
4. Dwarstuig	4:23:40
5. Sailmate	4:24:20

Veld II

	<i>berekende tijd</i>
1. Ya Esta	3:42:09
2. Oliver	4:06:34
3. Sir John	4:08:59

Veld III

	<i>berekende tijd</i>
1. Grey Pearl	3:42:41
2. Ebijmar	3:44:38
3. Zeemeeuw	3:45:07
4. Heer Bommel	3:49:57
5. Picollini	3:54:17
6. Wavelength	4:02:23

Overall winnaar: Ya Esta (38)

In verband met de harde wind zijn de overige schepen niet gestart (DNS) of niet gefinisht (DNF)

De kinderpuzzel:

1. Maurits Verhage (planeur)
2. Willemijn Gravendeel (Dwarstuig)
3. Jeroen Scholtes (Ya Esta)



J E U G D B A B B E L S H E M E L V A A R T

"EEN HEER VAN STAND" LAAT IEDEREEN VOOR GAAN!

Heerlijk eindelijk weer een paar dagen er tussenuit met de boot, lekker na al het vele huiswerk en proefwerken van de laatste tijd... Donderdag 25 mei, 's morgens om 10.30 uur alle trossen los.

We vertrekken vanuit de Roompot Marina in Kamperland, onze vaste ligplaats, richting Zierikzee. Met een lekker 4tje, halve wind en stroom mee, gaat het in rap tempo naar de Zeelandbrug. Met enig geluk kwamen we precies op tijd bij de brug en konden we op zeil verder. Vervolgens richting Bruinisse.

Bruinvissen

Wat schetst onze verbazing.....plotseling aan bakboord een drietal bruinvissen. Dit is eigenlijk de eerste keer dat we ze hier in de buurt (1 mijl voor de sluis) tegenkomen. Normaal zien we ze in de buurt bij Zierikzee. Dat is toch weer mooi meegenomen! Ook bij de sluis liep alles op rolletjes, 5 minuten na aankomst konden we naar binnen. De maagjes begonnen al een beetje te knorren.....dus, moest mamma lekkere sandwiches voor ons maken.....mmmmm.

Gezelligheid tot in de kleine uurtjes

De rest van de tocht verliep prima en om 16.30 liepen we Port Zélande binnen. We kregen een prachtige plek aangeboden naast onze vroegere buurman: the Sailmate. We werden met alle egards ontvangen door Aart en de Veurzitter (toevallig). De stijgerborrel was als vanouds weer zeer indrukwekkend, leuk om alle bekenden en onbekenden weer te zien, veel drank, veel hapjes en een stralend, blauwstrakke hemel met erg veel zon. Zonde om weg te gaan, maar het was ondertussen al half zeven geworden. Dus..... een lekkere douche en opmaken voor het diner. Alles wederom perfect geregeld, een prachtig restaurant, prima plaatsen, heerlijk eten en lekkere drankjes. De muziek en de gasten zorgden voor een leuke sfeer en veel gezelligheid, wat tot in de kleine uurtjes duurde.....

Stromende regen

Vrijdag 26 mei, lekker uitgeslapen tot 8.45uur en toen rennen naar het Palaver. Leuk om te zien, allemaal zeilers met een parapluie in de stromende regen. Er werd gekozen voor baan 3, volgens Gerben zou de wind 's middags iets aantrekken, maar dat mocht de pret niet drukken, want dan was iedereen al op de terugweg (halve wind) naar Herkingen.

Opgeven, nee gaan met die banaan!

Er werd in 3 groepen gestart, wat altijd een erg indrukwekkend schouwspel is. Mijn vader had in de laatste groep de beste start en knalde over de startlijn met een snelheid van 8 knopen. Hij had ook geen seconde vroeger moeten zijn! Kunst.....had hij natuurlijk afgekeken van die vorige groepen. Ondertussen begon het al iets harder te waaien, en na een half uurtje wedstrijd kwamen de eerste geluiden door de marifoon. Hallo Gerben....hier de.....wij houden het voor gezien.....over..... Ja, voor je plezier doe je dit ook niet. Het was ondertussen behoorlijk gaan regenen..... je weet wel.....zo'n buitje voor de hele dag. Maar ja, het woord opgeven komt bij mijn vader niet in z'n vocabulaire voor.....dus.....gaan met die banaan!!! Windkracht 7, striemende regen. Wij lekker onderdeks, een drankje en een hapje ondanks de helling.

Er moest wel een rif gezet worden, we liepen n.l. herhaaldelijk uit het roer, volgens pa. Ik dacht dat het stuurfouten waren..... maar uiteindelijk heeft hij ons toch veilig naar de finishlijn geloodst. Uiteindelijk hadden we een prima plek in Herkingen, waar iedereen meehielp om ons veilig af te meren, want het stormde nu echt!

Loodsborrel

Heerlijke douche en schone vooral droge kleren maken een ander mens van je.....en dan maar weer op zoek naar de steigerborrel, in dit geval de "loodsborrel". De weersgoden waren ons nog steeds slecht gezind dus was dit een prima alternatief. Leuk voor de Papa's en Mama's (Gerben +) hadden alles weer prima voor elkaar en ook leuk voor de kinderen, clowns en ballonnen, voor elk wat wils. Ook moesten de kinderen het vragenformulier (van de kinderquizz) inleveren. Dit keer, denk ik dat ik alles goed heb en mijn zusje ook, want die heb ik een beetje geholpen. Na de borrel gelijk doorgeschakeld naar "Ons Huis" waar een geweldig goed verzorgd "Buffet" op ons wachtte. Er was ook een heuse band met leuke muziek waardoor de sfeer er al gelijk in zat. Je kon net zoveel eten als je wilde, ze bleven steeds maar weer aanvullen..... mmmmmmmmmmm.

Ja, en toen was het tijd voor de prijsuitreiking.

Grotere boot?

Uit onze groep had de "Grey Pearl" de snelste tijd gevaren een prachtige Bavaria van 46 ft. Wij waren geloof ik vierde, maar Pa zegt altijd dat een Heer van Stand (de Heer Bommel) iedereen voor moet laten gaan. Ik denk, dat hij een groter schip moet kopen want hoe langer de waterlijn hoe sneller je kunt varen, tenminste dat heb ik op zeilles geleerd.

Weer geen prijs!

Toen het ultieme moment, de prijzen voor de kinderen, en ja hoor, weeeeer geen prijs. Gelukkig kregen alle kinderen een medaille zodat ik toch nog een leuke herinnering heb aan de wedstrijd. Vervolgens nam de veurzitter het woord en bedankte iedereen die zich ingezet heeft om van dit weekend een feest te maken. Tot volgend jaar!

Marloes Pannekoek (Heer Bommel)

BZC Hemelvaartweekend - deel 2

Port Zélande - Herkingen

Donderdag 25 mei

Alle Bavaria's kwamen tussen 14.00 uur en 16.00 uur aan in Port Zélande en werden welkom geheten door Gerben van Bers en ondersteunende bemanning. Vanaf het eerste moment bleek dat alles perfect was geregeld. De organisatoren gaven meteen aan waar iedereen moest liggen en na het afmeren ontving iedereen een informatiepakket.

Rond 16.00 uur begon de steigerborrel onder het genot van een heerlijk zonnetje. Er werd reuze gezellig door iedereen bijgekletst en vooruit gekletst op de wedstrijd van morgen. Van al dat kletsen en natuurlijk dat zonnetje kreeg iedereen heel veel dorst, maar ook daarop had de organisatie uitstekend geanticipeerd. De jeugd tussen 10 en 13 jaar ging tussen de steigerborrel en het diner even zwemmen in het zwembad

Vrijdag 26 mei

Om 9.00 uur stond het palaver op het programma, helaas werd dit vergezeld van een regenbuitje. De weersvoorspelling voor deze dag was dat de wind zou gaan aantrekken, in de middag naar windkracht 6. Regen hebben wij ook in overvloed gekregen. De start van 30 ft - 36 ft was om 11 uur. 37 ft - 39 ft en 40 ft - 46 ft steeds een kwartier later.

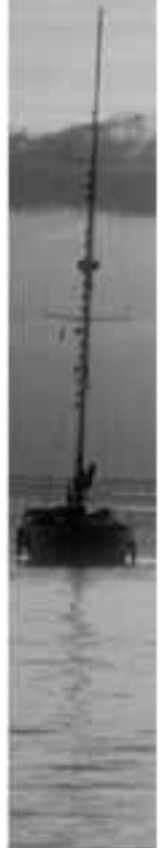


Dua Ut Gedonder in "La Bavaria"

van Port Zélande. Zee-mansduo "Duo Ut Gedonder" toverde Le Bateau natuurlijk direct om in La Bavaria. De sluitingstijd van Le Bavaria is ons onbekend maar gezien de sfeer denken wij dat het in de kleine uurtjes geweest zal zijn.

Voor de start stond er nog bijna geen wind en als nieuw lid van de club wil je natuurlijk ook wel wat laten zien tijdens je eerste wedstrijd. We hebben dus de genua 1 erop laten staan en voor de zekerheid hadden we ook nog even nagevraagd of we de halfwinder mochten gebruiken.

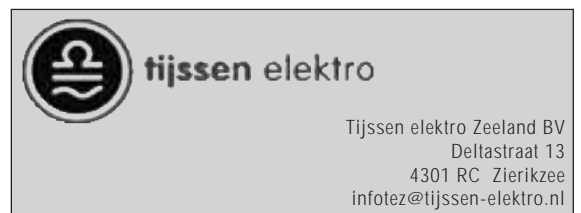
Dat laatste hadden we dus net zo goed achterwege kunnen laten,



Donateurs
"Natte Evenementen"

Hoofdsponsor

Gevoon méér boot voor je geld
Van den Bosch  **Yachting**
I N T E R N A T I O N A L



'Uw bestuurslid weet ook veel over energie.'



Het Shell Vrijwilligersfonds
Op vrijwilligers kun je bouwen. Hun inspanningen voor verenigingen, instellingen en stichtingen zijn goud waard. Een van uw vrijwilligers werkt bij Shell in Nederland. Dat waardeert Shell zeer. Want juist maatschappelijke en sociale inzet maakt onze medewerkers completer en meer betrokken. Het Shell Vrijwilligersfonds doet donaties aan instellingen waar medewerkers van Shell als vrijwilliger actief zijn. Ook in sport steekt Shell graag energie!

Invest in Social Energy
www.shell.nl/socialinvestment

want al vrij vlot na de start begon de wind al aan te trekken. Met een bemanning bestaande uit beide ouders en drie dochters (9, 11 en 12 jaar) werd het al snel duidelijk dat we teveel zeil op hadden. We moesten dus reven. Eerst maar een stukje genua weggedraaid, maar al snel volgde er ook een rif in het grootzeil. Niet lang daarna, de wind was inmiddels aangewakkerd tot zo'n 6 beaufort, hebben we het zeiloppervlak nog verder gereduceerd door de genua nog wat in te rollen. Later volgde ook het 2de rif in het grootzeil.

Het bleef niet beperkt tot 6 en diverse schepen besloten de wedstrijd te staken. Aangezien wij ons niet wilden laten kennen (niet als nieuweling, maar anders overigens ook niet) hebben wij alles wel uitgezeild. Het werd geen scherpe tijd. Eén van de redenen daarvoor hebben onze dochters pijnlijk verwoord toen ze moesten invullen wat het stomste was dat hun ouders hadden gedaan: een extra boei meepakken door niet goed te navigeren. En dat ook nog eens met een indewindse boei, en dat met deze wind!

Door het slechte weer en de aanhoudende regen werd de steigerborrel verplaatst naar een loods.

Hier was dan toch een verrassing voor jong en oud: "een clown" was gevraagd om allerlei mooie dieren en hartjes en andere figuren van ballonnen te maken voor de kinderen onder ons. Om 19.30 uur werd iedereen verwacht voor een schippersbuffet in Ons Huis, en tijdens het diner werden alle prijzen uitgereikt. Wederom was het een geslaagde avond met muziek van Eugenio Marinez. Goeie gezellige latin, spaanse muziek. Degenen die niets gewonnen hadden, maar met deze weersomstandigheden wel de wedstrijd hadden uitgezeild, kregen een Bavaria pet. Ook in Ons Huis was het tot in de late uurtjes gezellig.

Zaterdag 27 mei

Voor de vroege vogels onder ons (tevens het bestuur en organisatie) stond er om 8.30 uur een heerlijk ontbijtbuffet klaar. Met warme broodjes, croissantjes en eieren. Na het nuttige van dit voortreffelijke ontbijt ging een ieder zijns weegs.

Wij hebben genoten van het weekend en willen de organisatie, bestuur en sponsors hartelijk danken voor alle geïnvesteerde tijd en goede sfeer die onder de leden van de BZC heerst.

*Bart Gravendeel en bemanning
Dwarstuig*



BZc Hemelvaartweekend - deel 3

Het was nat maar gezellig!

Ook dit jaar hebben wij het Bavaria Hemelvaartweekend afgesloten met een goed gevoel. Heel veel gezelligheid met een (nog nooit zo'n) grote groep mensen. Het weer zat deze keer niet echt mee, we had-

den net zoveel water boven ons als er onder, maar de stemming leed er niet onder. Iedereen heeft het weer genomen zoals het kwam. Elkaar helpen met aanleggen was geen enkel probleem en dat was erg prettig.

Graag willen wij vanaf deze plaats onze medebestuurleden bedanken voor de hulp en inzet. Een extra handje met zo'n grote groep was geen overbodige luxe. Bedankt mensen, jullie zijn geweldig geweest!

Natuurlijk willen wij alle leden met hun gasten, die het weekend aanwezig waren, bedanken voor de gezellige sfeer. Mochten jullie de Senang ergens zien liggen en wij zijn aan boord, kom dan een drankje halen.

*Gerben, Gepke en Mariska van
Bers (Senang)*



de voorbereidingen in de keuken



Baat-je

Speeltafelkleed



Ook als het weer wat minder is om buiten te spelen willen we dat de kinderen zich in de boot kunnen vermaken. Daarom hebben wij een oud laken genomen en daar met watervaste stift een weg, een spoorweg, een strand, een garage en dergelijke op getekend. De kinderen kunnen nu het speelkleed naar hartelust in kleuren en bij tekenen. En dan wat auto's en dergelijke erbij en spelen maar. Gebruik voor de kinderen wel kleurpotloden want stiften drukken door en kunnen strepen op de tafel geven.

*Frans de Wit
Vita Parlan*



lakwerk
spuitwerk
schilderwerk

Rainbow Jachtschilders
Klipper 11
NL-8721 EN Warns
Tel. 0514 682464
Fax 0514 682468

polyesterreparatie
osmosebehandeling



BZc Pinksterweekend - deel 1

Lelystad - Enkhuizen

De weekenden in het noorden en zuiden worden door ons op bijzondere wijze met elkaar verbonden. We hebben namelijk een familie-aangelegenheid gemaakt van de verslaglegging (familie Gravendeel is familie van ons).

63 schepen en 180 gasten, dat is in het kort de omschrijving van de omvang van het pinksterweekend 2006 in het noorden. Het is een illusie om alle schepen en bemanningen bij zo'n groot evenement te leren kennen, maar met steigerborrels en diners ontmoet je altijd wel weer iemand. 63 schepen en 180 gasten vraagt om een organisatie die niets aan het toeval overlaat. Petje af voor de organisatoren. Het was perfect geregeld.

Zaterdag 3 juni

De bemanning van de Indigo staat vrijdagavond al in de startblokken voor de wedstrijd op zondag. Zaterdagochtend is het nog even onzeker of we Lelystad zullen bereiken, want 'wegens personele problemen' draait de brug over het Ketelmeer niet. Maar na enige tijd draait de brug en zijn we onderweg naar Lelystad. Tijd om te oefenen met onze bemanning in opleiding: snel overstag, zeilen trimmen, rif erin, rif eruit. In Lelystad krijgen we, net als iedereen, een plaatsje aangewezen in de Bataviyahaven. Vervolgens krijgen we een envelop met zeer complete info voor de komende dagen, waaronder naambadges (dat heb je wel nodig met 180 gasten). De schepen komen geleidelijk aan binnendruppelen. De kinderen zijn al snel aan het varen met de Micro Magics. En van lieverlee start de steigerborrel. In schril contrast met het hemelvaartweekend, staan we nu buiten in het zonnetje te borrelen. Het diner in het restaurant bij Bataviastad is de afsluiter van de dag.



palaver door wedstrijdleader Popke Schaap

Zondag 4 juni

De organisatie verstrekke een kaartje met onder andere de HR-B, UK-14. Voor de niet uitverkorenen betekenen deze combinaties waarschijnlijk niets. Voor degene die er wel bij mochten zijn betekende dit een mooie wedstrijd baan op het IJsselmeer. De dag begon door met veel enthousiasme allemaal tegelijk door de sluis bij Lelystad te schutten onder het motto van een recordpoging. Na een compliment van de sluiswachter vanwege de vlekkeloze organisatie in de sluis, opende na korte tijd de toegang tot het IJsselmeer en wachtte een gretige, circa 17 knopen waaiende noordwestenwind op een vloot van 63 strijd lustige boten. In vier verschillende etappes spoten de boten over de startlijn richting de eerste boei. Aan boord van de Indigo werd fanatiek gezeild met een blik op het LOG en af en toe een blik over de schouder hoe we lagen ten opzichte van de concurrentie. Na twee uur en een kleine 55 minuten werd het finishschip door de verrekijker gespot en kwam er een einde aan een heerlijk dagje wedstrijden op het water.

Na afloop van de wedstrijd weten we dat we goed gevaren hebben, we weten ook waar we een minuutje hebben laten liggen. Bij de steigerborrel op de kade in Enkhuizen worden de wedstrijdervaringen uitgewisseld. Ondertussen zijn de kinderen in een felle strijd verwickeld bij de roeiwedstrijd. Er blijkt meer nodig te



sluis Lelystad: de beide kolken vol met Bavaria's





de jonste deelnemers wonnen dit jaar allemaal een echte beker

zijn dan alleen goed kunnen roeien om de wedstrijd te winnen. 's Avonds is er een lopend buffet in de Doelen in Enkhuizen. Of het aan de lange tafels ligt of aan het uitwisselen van ervaringen over de wedstrijd, maar de 180 bemanningsleden van de 63 schepen mengen zich makkelijker. Tijdens het diner volgt de prijsuitreiking. Dit jaar is de Cayenne de overall winnaar. De Ebijmar 2e en de Indigo 3e. Onze bemanning gaat nog eens nadere studie van de ratings maken, want hoeveel sneller moeten we varen om een 42 te kloppen?

Maandag 5 juni

Het is bijzonder wakker worden in de oude haven van Enkhuizen waar alle schepen verzameld liggen, met de klanken van het carillon van de Dromedaris. De ochtendzon doet er nog een schepje bovenop, het belooft weer een prachtige dag te worden, veel wind lijkt er niet te zijn. Om 9.00 uur naar het ontbijt, heerlijk zo onbezorgd varen. Ton van de Cayenne verloot nog even een prachtige kaartplotter die hij de vorige dag gewonnen heeft. De trekking wordt gedaan door twee heuse notarisdochters. Na de koffie en een uitstekend ontbijt gaan we naar de schepen, de brug draait om het half uur. Rustig pruttelen we de haven uit, op naar de binnenkort beginnende langere zeilvakantie, met alvast een zeer geslaagd zeilweekend in het geheugen.

Peter Veldhuijzen en bemanning Indigo



voorzitter Albert Rink bedankt Wilma Steingröver en Evelyn Eman voor de geweldige organisatie



winnaar van de overall trofee: de Cayenne van Ton en Evelyn

BZc Pinksterweekend - deel 2

Het "Nieuwe Zeilen...?"

De mannen van Van den Bosch Yachting zaten bij de start en de finish van de wedstrijd eerste rang. Dat er van zo dichtbij het nodige te beleven valt, blijkt uit het verslag dat zij voor ons maakten.

Achteruit zeilen Ook dit pinksterweekend 2006 waren wij als team van Van den Bosch Yachting aanwezig. Vol trots waren wij weer paraat als start en finish schip. En of het nou gaat over het professioneel met 62 schepen tegelijk in twee sluiscolken varen, of het gedisciplineerd binnenvaren en aanleggen in de haven van Enkhuizen, veel watersporters hebben zich positief verbaasd over al die Bavaria's.

Toch willen wij als start en finish schip u graag laten delen in de belevenissen rond het starten en finishen van de Bavariacub. Is dit misschien wat de ANWB bedoelt met "het nieuwe zeilen"?

Want kunt u het zich voorstellen, een Bavaria die bij de start recht op het startschip afvaart en het niet gaat halen (of juist wél als dat de bedoeling was)? En vervolgens volgas achteruit gaat met alle zeilen op? Dat ziet er zeer gaaf uit, vol achteruit zeilen op de motor. We zullen niet verklappen wie het was.

Ach, je kunt natuurlijk ook gewoon zó hoog aan de wind over de start proberen te gaan dat je zónder de motor aan óók achteruit vaart, wij wisten eigenlijk niet dat je ook die richting op kunt zeilen. Zo zie je maar weer, die Bavjes kunnen alles aan!

Onzichtbaar Maar sterker nog, er zijn Bavaria's bij die zo snel zijn, die komen gewoon "onzichtbaar" over de finish scheuren. Of zouden de mannen van het startschip de avond ervoor te diep..? Helaas hebben we de naam van het schip niet kunnen noteren. Of een niet nader te benoemen Bavaria die start vanaf de andere kant van de startlijn en vlak vóór die lijn gewoon weer overstag gaat... en vrolijk aan zijn wedstrijd begint. Maar goed dat we streng waren op het startschip, want dat werd een nieuw ererondje voor deze Cruiser. Maar tja, wie vindt dat erg met zo'n fijne Bavaria. Zand erover....



alle 62 Bavaria's passen in de oude haven van Enkhuizen

Mét anker En hulde wie hulde toekomt. Na 3 clubweekenden is het het Van den Bosch Yachting team dan toch echt een keer gelukt om mét anker terug te keren in de haven. We waren er zelf ook nogal van onder de indruk. En ja, we horen het u denken, we hadden zelfs de ketting meegebracht.

Schijnbeweging Maar het kan allemaal nog mooier. Een Bavaria 37 die aan de verkeerde kant van het startschip aan zijn wedstrijd begint fluiten we uiteraard terug voor een nieuwe start. Maar dan blijkt dat ze gewoon nog niet aan de beurt zijn maar in de volgende te starten groep zitten. Je moet ook weer niet zó gaan oefenen dat het écht lijkt...

En oh ja, voor wie het nog niet wist: pas op met die sterke elektrische lieren van Lewmar! Je lijn van het onderlijk loopt er zo in vast. Waar een keukenmes dan al niet goed voor is. Misschien hadden ze beter de rond waaiende radarkabel er in vast kunnen zetten.

Trappelen Wie trouwens dacht dat John Stalman helemaal alleen en zonder hulp over de start raasde heeft het mis. Wij zagen toch echt zijn kinderen al water trappelend aan het zwemplateau hangen...

Opvallend was ook dat onze Alberti dit keer de hele race volbracht heeft. En daarbij niet eens de "kuiertaten" heeft genomen....

Vergeet ook niet dat de finishlijn soms een grote stap is om te nemen. Je zult er maar last van hebben dat je er niet langs durft. Gelukkig kon één van de Bavjes dat nog even uitstellen door 50 meter voor de finish nog een keer of vier overstag te gaan....

Om zijn as Een valse start was er natuurlijk ook bij, maar ze waren wel zo eerlijk om direct erna een nieuw startrondje te maken. Wel effe vergeten dat er nog wat meer Bavjes rondom in het water lagen. Maar gelukkig draait zo'n Bavaria 32 makkelijk om zijn as.

Los van al deze leuke belevenissen en ervaringen willen wij het bestuur van de club bedanken voor de organisatie van dit fantastische evenement.

Met 62 schepen en een kleine 200 personen in twee verschillende havens en op uitstekende locaties is een prestatie die naar onze mening nog niet eerder is geëvenaard. Gefeliciteerd en heel veel succes met het volgende evenement. Wij kijken er alweer naar uit!

Team Van den Bosch Yachting



Uitslagen Pinksterweekend

Zeilwedstrijd

Veld I

	<i>berekende tijd</i>
1. Reprise (32)	3:42:26
2. Hester (33 Cr)	4:04:31
3. PersePhone (34/2)	4:04:53
4. Samarosa (34)	4:06:47
5. Taegewindj (32)	4:13:01
6. Unlimited (34)	4:14:24
7. Phoenix (32)	4:17:04
8. Christina (35 H)	4:29:21
9. Permanent Wave (30)	4:36:24
10. Aruba (340)	4:39:51
11. Main (300)	4:42:57
12. Have fun (32)	5:08:39
13. Voyager (31)	DNF
14. No Limit (32)	DNF
15. Florent (35 H)	DNF

Veld II

	<i>berekende tijd</i>
1. Vlaflip (36)	3:31:17
2. Thalia (37 E)	3:44:43
3. Avalon (36)	3:45:00
4. Ruimschoots (37)	3:45:37
5. Cadans (37)	3:54:05
6. Nou Goed (37)	3:59:19
7. Summertime (37)	3:59:51
8. Njord (36)	4:05:03
9. Breezy Anna (37)	4:08:01
10. Marea (37)	4:11:06
11. 't Lieverdje (37)	4:13:38
12. Courage (36)	4:16:56
13. Memories (36)	4:18:23
14. Gaviota (37)	4:20:16
15. Cappero (37 N)	4:20:41
16. Grouville (37)	4:35:12
17. Carpe Diem (36)	4:38:59
18. de Otter (36)	DNF
19. Icarus (37)	DNF
20. Aegir (37)	DNF

De kinderpuzzel:

1. Cas Willems
2. Diewertje Hiemstra
3. Paulette Swerms Suwijn

Veld III

	<i>berekende tijd</i>
1. Kokopelli (39 Cr)	3:31:51
2. Diva (38)	3:35:09
3. Jolijn (38)	3:45:22
4. Senza (38)	4:01:13
5. IRCA (38)	4:03:43
6. Flegma (38)	4:05:30
7. Mistral (38)	4:07:31
8. Dribbel (38)	4:08:01
9. Laura (38)	4:09:58
10. Krullebaar (38)	4:18:30
11. Sir John (38 H)	4:19:13
12. Marmick (38)	4:19:31
13. SixPack (38 H)	4:20:34

Veld IV

	<i>berekende tijd</i>
1. Cayenne (42 Cr)	3:22:48
2. Ebijmar (42 Cr)	3:25:17
3. Indigo (44-4)	3:26:11
4. Adanna (44)	3:30:59
5. Brizo (42 Cr)	3:45:56
6. Van den Bosch (42 Cr)	3:46:11
7. Novo-Mundo (42 Cr)	3:46:58
8. New Limit (40)	3:52:28
9. Center One (44)	3:56:39
10. Schuitezand (41)	4:06:48
11. Y-linX (40 Ocean)	4:07:01
12. Kemphaan (40)	4:31:24
13. Bootema (42 Cr)	DNF
14. Impulsive (44)	videoboot - DNS

Overall winnaar: Cayenne

De roeiwedstrijd voor de kids:

1. Sofie Ligtenstein & Nicolette Swerms Suwijn
2. Kasper Iseger & Tom Stalman
3. Diewertje Hiemstra & "De Kroket"

Maritin Watersport

**Mobiele jachtservice
Watersportartikelen**

www.maritin.nl info@maritin.nl

013-5720410 / 06-27584423

**Voor alles
wat uw
boot wenst**

Nieuwe leden

Nieuwe leden sinds 22 december 2005 in volgorde "van opkomst". Stand per 12-07-2006, totaal 663 leden.

naam

Arno van Eeuwen
Sarah en Ricky Postma
Kurt van Daele & Marleen Cuypers
Kars & Karen Tolsma
Peter & Femmy van der Wal
Frank van Eeuwen & Erica Huberts
Theo Elbersen
Peter & Agaat Oort
Stefan & Irene 't Hart
Maarten Jan & Nicole Suttorp
Erno & Anneke Fleijnsman
Clemens & Hellen Stavenuiter
Piet & Joke Visser
John & Magda de Koning
Marcel & Brigitte Copper
Peter Vereecken & Jolanda Oosterhof
Hennie & Elly Staal
Mirjam van Avezaath & Mick van den Dries
Peter & Rinske de Kuiper
Frans & Ans Engel
Harry & Greetje Hartemink
Marc Ong & Annelies Saman
André & Beitske Faber
Bob & Lilian Houtenbos
Patrick & Martine van Oosterhout
John & Annette Jansen
Louwrens van der Zee
Mariska Volkmaars & Roel Verhagen
Rob & Henny Elert
Edsel de Graaf & Mariska Maas
Michele Nilles & Denne Gunter
Chris & Leonie Hagedoorn
Erwin & Stella Scheepers
Dick & Louise van 't Oever
John & Guda Kempees
Frank & Monique Baas
Jan & Marion Beenhakkers
Joost & Astrid Krimpenfort
Evert & Trudy de Bruin
John & Karina Stalman
Henk & Lieke van Herk
Luuk & Natasja Jager
Bart Oudraad
Eduard Jansen & Tessa van der Linden
Sander Spit & Ciska Koenis
Marcel & Wilma Temming
Endy & Angela van den Berg
Jan & Erna Charbon
Wil & Janke Witting
Robin & Corine de Beer
Jans en Annette Jager
Eric de Jong & Leo Smit
Cees & Ingrid Reinders
Filip & Nel van 't Hof
Christiaan Rijkers
Lars & Annemiek van Zon
Jaap & Els Noteboom
Eduard & Linda van der Weide
Lex & Marga Pullen
Hans & Jeanette Rijkuijter
Rob en Emmy Hakvoort
Ulrich & Karin Berghoff
Gerhard & Jolanda Kippers
Gerrie & Corrie van Leeuwen
Jacob & Jetje Ossel
Tjerk & Chris Richarosan
Ron & Janny Putto
Peter & Natasja Gest
Thom van den Kroonenberg & Margriet Houwen
Robert Teske & Ellen Klaver
Rob Metselaars & Petra Albers van der Linden
Henk & Denise Atteveld
Ronald & Esmee Mos
Rob en Carla Gruintjes
Guy Dewevre
Richard & Henriette Vermeulen
Bart van Hell & Aritte Heij
Serge & Emily Veenman
Jan & Ine de Boer
Jan & Jolanda de Vries
Rob Mennes & Robert Meijer
Wiebren & Dora Leij

scheepsnaam

Helios
Myway
Andoma
Strandloper
Mazarin
Scorpio
Voyager
Hester
Dame Sirith
Blue Wave
Avra
Librium
Locki
Maria Magdalena
Corrente
El Start
No Limit
Matabia
The Barrel
Thieu
Edin
Ming Men
Windroos
Cygnus
Avalon
Vivace
Sally Dog
Enki
Lazy Uno
Azzurro
Dutch Lady
Il Sogno
Droom-ster
Xenia
The first of June
Hertog Jan
Baloe
Flabbergasted
Kiwi

Christal
Lukas
First Alternate
Pole Pole
Waterman
Navis
Triple Ten
Pegasus
Wittingly
Arktos
Jakob
AEoLuS
Regt door Zee
Zefiros
Dansen aan zee
Beau-T
Take Five
Pre du Pre
Mai
Blauwe Draeck
Trottola
Ulka
Lagus
Emily
Cheers
Dolle Dries
Ziit
Meester B
Fungswae
Norne
White Elephant
Argos
Challenger
De Blauwe Engel
Artis Amor III
Double Dutch
Time out

Fuego II
Festina Lente
2Rome
Pelagie

thuishaven

Stellendam
Leystad
Bruinisse
Lemmer
Hellevoetsluis
Workum
Breukelen
Monnickendam
IJmuiden, Seaport Marina
Lelystad
Medemblik
Nauerna
Medemblik
Port Zélande
Muiderzand
Lemmer
Sneek
Lelystad
Lelystad haven
Strijen Sas / Stad aan het Haringvliet
Makkum, Marina
Willemstad
Makkum
Medemblik
Hellevoetsluis
Veere
Delfzijl
Andijk
Monnickendam
Varazze (Italië)
Lanzarote, Marina Rubicon
Port Zélande
Lelystad haven

hindeloopen
Lelystad, Flevo Marina
Dinteloord
Muiderzand
Port Zelande

Herkingen, WSV
Schokkerhaven
Lemmer
Lelystad, Haven
Lemmer

Zeewolde
Monnickendam
Nes (Boarnsterhim)
Zeewolde
Schokkerhaven
Dintelsas
Makkum
Hellevoetsluis
Monnickendam
Enkhuizen
IJmuiden
Strijensas
Lemmer
Stellendam, Hellevoet
Roermond
Enkhuizen
Kampen, Roggebotsluis
Urk
Sneek
Lelystad, Deko Marine
Medemblik, Regattahaven
Zaandam
Roermond, Nautlus
Lelystad, Lelystad Haven
Medemblik
Port Zélande
Wemeldinge
Corsica, Bastia
Den Osse
Sassenheim
Muiderzand
Ketelhaven
Wemeldinge
Dintelmund
Enkhuizen, Buijshaven
Stavoren, Roggebroek

L
A
N
G
S
Z
I
J





Michiel Mirandolle & Josephina Packbier
 Nick & Marjan Bentley
 Floris & Gaby Gerritsen
 Wybrand & Laura Nauta
 Co & Wilma Albers
 Henk Booij
 Rob & Cindy Koebergen
 Roel & Nel Gort
 Hans & Karen Klein
 Albert & Christien Wijnen
 Leen & Jenny de Jongh
 Joop Donders & Karen de Wit
 Jan & Annet Hendriksma
 Ewald Groeneveld
 Bert & Femke Kleinlugtenbeld
 Martin & Carin de Wit
 Henk & Els Nijhuis
 Brord & Anna van Dusseldorp
 Curt & Bea Burger
 Jan & Marijke van Wijgerden
 Charles & Irene ten Berge
 Henno & Irene van den Ende
 Peter & Elly Schröder
 L. P. Heukels
 Rob Seijerlin & Angela Brenninkmeijer
 Andele & Hanha de Zwart
 Robert & Pia Oost
 Cees & Ankie van Dijk
 Jack Botter
 Henk & Marga Jansen
 Lex & Monique Griffioen
 Wouter Zwart
 Henk & Hanneke Levers
 Anne- Marie van 't Hullenaar & Kenneth Koster
 Harry & Trudy Meijerink
 Margriet & Jan Spiering
 Chris & Petra Borsboom
 Edward & Natasja van der Meulen
 Gert & Ineke van Geest
 Bertus & Donny Nijboer
 Bart Zootjes & Mirella Verhoef
 Jack & Klazien Jonker
 Thijs & Tilly Dorst
 Gijs & Erica Roest
 Cees Zootjens & Petra Verbeek
 Cor Aalbers
 Rik & Annemiek Diederiks
 Vincent Muller & Irene Huyts
 Ko & Ella Droogers
 Frank & Iris Alandt
 Houkje Kooistra
 Gert-Jan & Saskia de Roo
 Nico & Alexa Peijnenborgh
 Rob & Els van Rooy
 Arnoud Cornet & Karina
 Bart Käller & Minka A. Holkema
 Johan & Janny Messink
 Allert Gort & Marloes Hogenelst
 Gerrit & Dianne Littouw
 Edward van Mieghem
 Marco Frijlink & Monique van den Berg
 Alex & Charlotte de Klerk
 Ed Bijnsdorp & Lidwyn Broxk
 Arjan & Ineborg Rudolphus
 Marc & Annet van der Zandt
 Joost & Renee van Avendonk
 Robert & Lisette Boeren
 Rob & Hanneke ter Horst
 M Kuipers
 Berend van Straten & Carola Sitton
 Peter Harsveldt & Joan Spee
 Robert & Saskia Beelen
 Willem & Helle Jurjaanz
 Hans & Marian van Steenoven
 Wilbert van Putten & Anke Vollmuller
 Rob & Margriet Osewoudt
 Anne Willem & Gerda Alberda
 Jan & Allie v.d. Weij
 Frank & Miranda Minderhout
 Wilko Minderhout & Daniela Pandolfi
 Jolanda Griffioen & R van der Vlag
 Marco & Ingeborg Riemens
 John & Marleen Peerenboom
 Hans Arentsen & Karin Groeneveld
 Andre & wilma de Wilde
 Eppie & Sjolly Bleeker
 Albert & An Bruijns
 Ben & Louise Lak

Raidho
 Loet
 Sirocco 2
 Koh-1-noor
 Time - Bandit
 Mår Galliti
 Prima Donna
 Zefyros
 Weekend Affair
 Shalom
 Next Courier
 Dondervogel
 Aquaholic
 Blue Marlin
 Noordtij
 Carpe Ventum
 Impuls
 Annabelle
 Dictum Factum
 Fortune
 Sirmione 1
 Endeavour
 Calypso
 Driemar
 Windbreker
 Hanna Maria
 Pietertje
 Nomas
 Time-Out!
 De Griffioen
 Idefix
 Pleasere 4 all
 I Sail
 Agile
 Grand Cru
 Sylle
 Pink Panther
 Charlot
 Never Mind
 Truffel
 Water Music
 Jofel
 Volgt
 Troy
 Smaus
 Time Out
 IJsvogel
 Zinderella
 A Whiter Shade Of Pale
 Mizar
 Going Knots
 Walvis
 midship
 Quinten
 Alderraast
 Ocean Breeze
 The Grand
 Esperance
 Aegidium
 Welvaren
 Elka
 aspirant
 Stella Bella
 Catharina's Pride
 SPUR
 Markies de Canteclaer
 Joy4ever
 Kia Ora
 LAGA
 ?
 Insieme
 JEAN
 Tjabbe
 Bries
 4Seasons
 Guinness II
 Esperance
 La Chimera
 Brezza
 Vrijheid
 Eclips
 Witte Draeck
 Seresta
 Seavus
 The Fifth of May
 Polar Bear
 Suerte

roompot - kamperland
 Port Zelande
 Indijk (Fr)
 Leeuwarden
 Monnickendam, Waterland
 Lemmer
 Hellevoetsluis
 Oud-Alblas
 Ketelhaven
 Middelburg
 Hellevoetsluis
 Lelystad, Flevomarina
 Heeg
 Monnickendam
 Dintelmond
 Oude Tonge
 Enkhuizen
 Monnickendam, marina
 ?
 ?
 Port Zelande
 Andijk
 Stavoren, Marina Buiten
 Lemmer
 Amstelmeer
 Hellevoetsluis
 Portimao, Portugal
 Lelystad
 Lelystad, Deko Marine
 Hoorn
 Makkum
 Gaastmeer
 Lelystad, Deko marine
 Lelystad
 Monnickendam
 Stellendam
 Port Zelande
 Woudsend
 Makkum
 Dinteloord
 Dinteloord
 Hellevoetsluis
 Dordrecht
 Willemstad
 Muiderzand
 Ketelhaven
 Teylingen, Jonkman
 Enkhuizen
 Zeewolde
 Lelystad, Houtrib
 Loosdrecht
 Den Osse
 Port Zelande
 Buyshaven-Enkhuizen
 Franeker
 Zwartsluis
 Leimuiden
 Stellendam
 Monnickendam
 Lelystad
 Las Palmas Gran Canaria
 Monnickendam
 Marina Muiderzand
 Herkingen Marina
 Port Zelande
 Lelystad, Flevo Marina
 Diemen
 Lauwersoog
 Hellevoetsluis
 Veere
 Lelystad
 Svendborg
 Lemmer
 Muiderzand
 Ermelo
 Lemmer
 Workum
 Hellevoetsluis
 Hellevoetsluis
 Jirnsun
 Breskens
 Maasbommel, WSV Hanzeland
 Lemmer
 Lelystad, Flevo Marina
 Balk (Fri)
 Nijmegen
 Medemblik

Hans & Joanda Halvensteijn
 Theo & Jansje Andela
 Festina Lente
 Rob Mennes & Robert Meijer
 Wiebren & Dora Leij
 Michiel Mirandolle & Josephina Packbier
 Nick & Marjan Bentley
 Floris & Gaby Gerritsen
 Wybrand & Laura Nauta
 Co & Wilma Albers
 Henk Booij
 Rob & Cindy Koebergen
 Roel & Nel Gort
 Hans & Karen Klein
 Albert & Christien Wijnen
 Leen & Jenny de Jongh
 Joop Donders & Karen de Wit
 Jan & Annet Hendriksma
 Ewald Groeneveld
 Bert & Femke Kleinlugtenbeld
 Martin & Carin de Wit
 Henk & Els Nijhuis
 Brord & Anna van Dusseldorp
 Curt & Bea Burger
 Jan & Marijke van Wijgerden
 Charles & Irene ten Berge
 Henno & Irene van den Ende
 Peter & Elly Schröder
 L.P. Heukels
 Rob Seijerlin & Angela Brenninkmeijer
 Andele & Hanha de Zwart
 Robert & Pia Oost
 Cees & Ankie van Dijk
 Jack Botter
 Henk & Marga Jansen
 Lex & Monique Griffioen
 Wouter Zwart
 Henk & Hanneke Levers
 Anne- Marie van 't Hullenaar & Kenneth Koster
 Harry & Trudy Meijerink
 Margriet & Jan Spiering
 Chris & Petra Borsboom
 Edward & Natasja van der Meulen
 Gert & Ineke van Geest
 Bertus & Donny Nijboer
 Bart Zootjens & Mirella Verhoef
 Jack & Klazien Jonker
 Thijs & Tilly Dorst
 Gijs & Erica Roest
 Cees Zootjens & Petra Verbeek
 Cor Aalbers
 Rik & Annemiek Diederiks
 Vincent Muller & Irene Huyts
 Ko & Ella Droogers
 Frank & Iris Alandt
 Houkje Kooistra
 Gert-Jan & Saskia de Roo
 Nico & Alexa Peijnenborgh
 Rob & Els van Rooy
 Arnoud Cornet & Karina
 Bart Käller & Minka A. Holkema
 Johan & Janny Messink
 Allert Gort & Marloes Hogenelst
 Gerrit & Dianne Littouw
 Edward van Mieghem
 Marco Frijlink & Monique van den Berg
 Alex & Charlotte de Klerk
 Ed Bijnsdorp & Lidwyn Brox
 Arjan & Ineborg Rudolphus
 Marc & Annet van der Zandt
 Joost & Renee van Avendonk
 Robert & Lisette Boeren
 Rob & Hanneke ter Horst
 M Kuipers
 Berend van Straten & Carola Sitton
 Peter Harsveldt & Joan Spee
 Robert & Saskia Beelen
 Willem & Helle Jurjaanz
 Hans & Marian van Steenoven
 Wilbert van Putten & Anke Vollmuller
 Rob & Margriet Osewoudt
 Anne Willem & Gerda Alberda
 Jan & Alie v.d. Weij
 Frank & Miranda Minderhout
 Wilko Minderhout & Daniela Pandolfi
 Jolanda Griffioen & R van der Vlag

dol-fijn
 ?
 Dintelmond
 2Rome
 Pélagie
 Raidho
 Loet
 Sirocco 2
 Koh-i-noor
 Time - Bandit
 Mår Galliti
 Prima Donna
 Zefyros
 Weekend Affair
 Shalom
 Next Courier
 Dondervogel
 Aquaholic
 Blue Marlin
 Noordtij
 Carpe Ventum
 Impuls
 Annabelle
 Dictum Factum
 Fortune
 Sirmione 1
 Endeavour
 Calypso
 Driemar
 Windbreker
 Hanna Maria
 Pietertje
 Nomas
 Time-Out!
 De Griffioen
 Idefix
 Pleasere 4 all
 I Sail
 Agile
 Grand Cru
 Sylle
 Pink Panther
 Charlot
 Never Mind
 Truffel
 Water Music
 Jofel
 Volgt
 Troy
 Smaus
 Time Out
 IJsvogel
 Zinderella
 A Whiter Shade Of Pale
 Mizar
 Going Knots
 Walvis
 midship
 Quinten
 Alderraast
 Ocean Breeze
 The Grand
 Esperance
 Aegidius
 Welvaren
 Elka
 aspirant
 Stella Bella
 Catharina's Pride
 SPUR
 Markies de Canteclaer
 Joy4ever
 Kia Ora
 LAGA
 ?
 Insieme
 JEAN
 Tjabbe
 Bries
 4Seasons
 Guinness II
 Esperance
 La Chimera
 Brezza
 Vrijheid

Monnickendam
 HeegJan & Jolanda de Vries
 Enkhuizen, Buijshaven
 Stavoren, Roggebroek
 roompot - kamperland
 Port Zelande
 Indijk (Fr)
 Leeuwarden
 Monnickendam, Waterland
 Lemmer
 Hellevoetsluis
 Oud-Alblas
 Ketelhaven
 Middelburg
 Hellevoetsluis
 Lelystad, Flevomarina
 Heeg
 Monnickendam
 Dintelmond
 Oude Tonge
 Enkhuizen
 Monnickendam, marina
 ?
 ?
 Port Zelande
 Andijk
 Stavoren, Marina Buiten
 Lemmer
 Amstelmeer
 Hellevoetsluis
 Portimao, Portugal
 Lelystad
 Lelystad, Deko Marine
 Hoorn
 Makkum
 Gaastmeer
 Lelystad, Deko marine
 Lelystad
 Monnickendam
 Stellendam
 Port Zelande
 Woudsend
 Makkum
 Dinteloord
 Dinteloord
 Hellevoetsluis
 Dordrecht
 Willemstad
 Muiderzand
 Ketelhaven
 Teylingen, Jonkman
 Enkhuizen
 Zeewolde
 Lelystad, Houtrib
 Loosdrecht
 Den Osse
 Port Zelande
 Buyshaven-Enkhuizen
 Franeker
 Zwartsluis
 Leimuiden
 Stellendam
 Monnickendam
 Lelystad
 Las Palmas Gran Canaria
 Monnickendam
 Marina Muiderzand
 Herkingen Marina
 Port Zelande
 Lelystad, Flevo Marina
 Diemen
 Lauwersoog
 Hellevoetsluis
 Veere
 Lelystad
 Svendborg
 Lemmer
 Muiderzand
 Ermelo
 Lemmer
 Workum
 Hellevoetsluis
 Hellevoetsluis
 Jirnsum



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

in het Kielzog...

laatste pagina van de redactie

Beschouwingen aan de kustlijn

Dit voorjaar hadden Marianne en ik een korte vakantie in Dorset, Zuid Engeland. Nee, niet met de boot maar met de auto. Ook dat moet kunnen. Natuurlijk zoeken we dan de kust op. Het bloed kruipt...

Coastal walks

We maken dan graag coastal walks die vaak langer duren dan de afstand doet vermoeden. Later hoor je dat deze afstand gemeten wordt "as the crow flies". We bekijken dan altijd één van de vele markante vuurtorens aan de talloze kapers die Engeland kent. Deze keer beklommen we de vuurtoren "Bill of Portland". Jarenlang heb ik deze en andere vuurtorens als stuurman Grote Handelsvaart vanaf het water bekeken toen ik van de Atlantic het Kanaal met een bulkcarrier, passagiersschip, tanker of vrachtschip invoer. Dat is overigens alweer geruime tijd geleden, ruim voor het tijdperk van GPS.

Navigeren toen en nu

Zo'n bezoek, met de geschiedenis van de vuurtoren, de strandingen en een kustwandeling dicht bij de natuur, geeft aanleiding voor beschouwingen over vroeger en nu. Het is dus niet gek dat ik dan terugdenk aan de jaren zestig en zeventig. In die tijd was navigatie toch wel anders dan nu. Denk aan de vele mogelijkheden die satellietnavigatie biedt, de communicatiemogelijkheden van nu, de weerberichten, radar, etc., etc. Dat zijn dan ook de momenten waarin ik stilsta hoe we toen moesten navigeren om op een verantwoorde manier het Kanaal aan te lopen en naar één van de West-Europese havens te varen. In een enkel geval had je via Radio Holland een gehuurde Decca aan boord, maar vaak moest het met gegist bestek, aan de hand van het laatste sters- of zonsbestek, de (Walkers)-log, de radiorichtingzoeker, VHF, het echolood en uiteraard zicht- en/of kruispeilingen en bij mist de radar.

Terug naar de basis

Met veel respect en genoeg lees ik dan ook het recente artikel van Hans Vandersmissen in de Waterkampioen, waarin hij met zijn Dracombe "Pride of the Fleet" met alleen een aantal basisinstrumenten naar Engeland vaart. Hij schiet zelfs met z'n sextant, op de Noordzee, een middagbreedte om na te gaan of zijn gegist bestek aardig klopte. Let wel, ik zou niet terug willen naar die tijd, integendeel. Ook wij zijn trotse Bavariazeilers "met alles d'r op en d'r an" en maken maar al te graag gebruik van al die moderne middelen. Ik had in de 60er en 70er jaren nooit kunnen dromen dat wij nog eens een 36' jacht zouden hebben met al die mogelijkheden.

Voldoende navigatiekennis en goed zeemanschap

Maar het is af en toe goed om je te realiseren dat we met al deze middelen bevoorrecht zijn, de grenzen steeds gemakkelijker worden verlegd en te beseffen dat het ook moet kunnen zonder al die "toeters en bellen". Uiteindelijk ligt de basis bij voldoende navigatiekennis en goed zeemanschap en we moeten blijven genieten van de "eenvoud van het zeilen". Sommige discussies op het - overigens uitstekende - forum lijken af en toe voorbij te gaan aan de basis van het varen. Dat neemt niet weg dat het forum juist een uitstekend middel is om van elkaar te leren en ervaringen uit te wisselen. Los van onze Bavariaclub maak je af en

....de vaste redactiepagina waarin de redactie, naast alle bijdragen van de leden van de club, zelf haar mening of visie kan geven op zaken die haar bezighoudt of waarvan ze het gewoon leuk vindt om er eens aandacht aan te besteden. Dit keer door Marianne Schot en Bernard Korving.



toe wonderlijke staaltjes mee. Het is nog niet zo lang geleden dat ik in de Compagnieshaven in Enkhuizen aan één van onze oosterburen die een Bavaria had gehuurd en die koers wilde zetten naar het Wad, moest uitleggen dat je daar eb en vloed had, rekening moest houden met stroom en last had van ondieptes...

Bevoorrecht

Als Nederlandse jachtschippers zijn we nog eens extra bevoorrecht. Ook dat is af en toe goed om eens bij stil te staan. In menige Engelse jachthaven moeten jachteigenaren hun Bavaria aan een boei afmeren en moeten zij vele "capriolen" uithalen om een weekendje te kunnen varen. Wij hebben daar nabij de Bill of Portland veel voorbeelden van gezien en met de nodige verbazing er naar zitten kijken wat een

echtpaar moest organiseren om aan boord te komen. Eerst hun buitenboordmotortje uit de auto halen, bevestigen op hun vletje dat op de kant ligt. Het vletje te water laten, al de boodschappen inladen. Eerst van de lage wal wegroeien, dan blijkt de BB-motor niet te starten, raken ze weer aan lager wal, weer wegroeien, etc. Als zij vervolgens bij hun Bavaria komen dan moet alles er weer uit, het vletje weer aan de meerboei vastgelegd worden en dan pas kunnen ze "ontmeren". Vanzelfsprekend komt datzelfde ritueel weer terug als het weekend om is. Ondanks de prachtige watersportomgeving werden wij hier niet jaloers op en hadden een gevoel dat wij toch flink bevoorrecht zijn.



Met dank aan de adverteerders; Kuiper yacht verzekeringen, De Vries zeilmakers, Shipshape, L.J. vd Velde Watersport bv, Autobedrijf van der Wulp, Volvo Penta, Barco Marine Equipment, V&S Zeilmakers, Blaauwhof Jachtmakelaardij, Mov'on Logistics bv, Expertiseburo R.C. Schuijt, Neptune nautisch slaapcomfort, DSH Trading, Rainbow jachtschilders, JFB bv, Nautica Insurance & Finance, Maritin Watersport.

L
A
N
G
S
Z
I
J

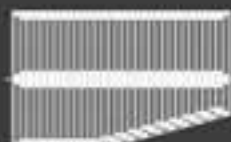
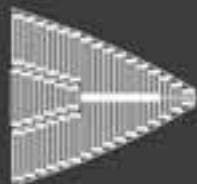
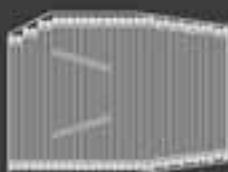


**NAUTICA
INSURANCE**

Pleasure in finance & insurance!

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

De Bavaria Jachtverzekering, kies ontspannen het ruime sop!



*Polyether
Lastilux
Pocketvering*

*Koudschuim
Latex
Custom Build*



HET NAUTISCH SLAAPCOMFORT

*Ruimste keuze kwaliteits matrassen en lattenbodems op maat
Electrisch verstelbare lattenbodems in bijna elke gewenste maat*



MEDEMBLIK

*Kwaliteits-
matrassen
in elke
gewenste
maat en
kwaliteit*



ZWAAGDIJK

Showroom in Zwaagdijk & Medemblik.

Graanmarkt 4 • 1681 PA Zwaagdijk-Oost
Pekelharinglaan 51 • Medemblik (bezoek op afspraak)
TEL. +31 (0)228-562045 • WWW.NEPTUNE.NL