

# Kuippraat

van de voorzitter

## Mijlpaal

Weer hebben we als Bavaria Zeilclub een mijlpaal bereikt, het 750ste lid heeft zich in april ingeschreven. Wij heten Nancy Verwoerd en Jan Janse met hun "Doe-mediema" van harte welkom in onze club. Hun eerste actieve bijdrage lezen we in deze Langszij.

## Evenementen

De "natte" weekenden zijn weer achter de rug. Deze keer was het drie keer raak, Hemelvaartweekend, Pinksterweekend en het Volendammer weekend (Jan Schokker Regatta).

Ons eigen Hemelvaart- en Pinksterweekend waren weer goed op poten gezet. Het weer hebben we, misschien gelukkig maar, echter niet in de hand. Tijdens het Pinksterweekend is de wedstrijd ondanks heel weinig wind wel gestart, maar diverse boten haalden onder zeil zelfs de startlijn niet.

Na een uurtje dobberen besloot de wedstrijd-leider de race voor gezien te houden en stoomde de BZc-armada op naar Enkhuizen. Daar staat tegenover dat er tijdens het Hemelvaartweekend een perfecte wind stond en alle zeilen bijgezet konden worden. Dank aan de beide organiserende teams voor de twee mooie weekenden en alle tijd die er door jullie weer in is gestoken.

Het Volendammer weekend kenmerkte zich door buig weer en genoeg wind om er zo nu en dan een spannende regatta van te maken. Er waren aanvankelijk 49 aanmeldingen binnengekomen, maar uiteindelijk hebben er 29 schepen deelgenomen aan het weekend.

Graag wil ik namens alle deelnemers de organisatie WSV Volendam, restaurant de Pieterman en Marina Volendam bedanken voor de zeer goede organisatie, de prima ligplaatsen en de uitstekende catering. We begrepen dat deze "Jan Schokker regatta" een jaarlijks evenement wordt waar de BZc opnieuw voor

uitgenodigd zal worden en we komen dan ook in 2008 graag weer terug.

## Workshops

Binnenkort kunt u op de website weer de workshops vinden waarop kan worden ingeschreven. Een en ander moet nog verder worden uitgewerkt en wellicht zullen er nog nieuwe items worden toegevoegd.

Het bestuur heeft afgelopen winter contact gezocht met de Nederlandse vereniging van Toerzeilers (NVvT) om te zien wat we mogelijk voor elkaar zouden kunnen betekenen. Dit werd wederzijds als positief ervaren. Na informatie over onze verenigingen te hebben uitgewisseld is afgesproken, dat dit in de nabije toekomst een vervolg zal krijgen.

## Bestuur

Tijdens onze laatste bestuursvergadering hebben wij in principe besloten (uiteraard te bekrachtigen door de ALV 2008) het bestuur uit te breiden tot vijf personen. Gezien de grootte en de verwachte groei van de club, kunnen taken dan formeel en beter verdeeld worden, zodat dit ook voor de toekomst goed wordt vastgelegd en gewaarborgd.

Inmiddels heeft Wim Pippel de door hem tijdens de ALV 2007 toegezegde en zeer fraai geworden voorzittershamer gemaakt en aan mij overhandigd. Wim, hartelijk dank, tijdens de ALV 2008 komen we hier nog op terug.

Rest mij nog de sponsors en donateurs van de afgelopen natte en droge evenementen te bedanken voor hun bijdragen.

Alle BZc-ers nog een fijn vaarseizoen gewenst!

*Albert en Frieda  
Adanna*

## Inhoudsopgave

Kuippraat	1
Met eigen boot in Griekenland	2
Vertrouw op uw gezond verstand	7
Het aanzien van onze clubvlag	7
De stuurinrichting	8
750ste lid	13
<i>Klustip:</i> Buitenboordmotor	14
Botel aan het water	16
De TWEEpitter	19
Accu's, een bron van energie	21
BabbelVaria	28
Tips voor de Staande mastroute: traject Alphen aan den Rijn	31
Weersvoorspelling aan boord	32
<i>Klustip:</i> Opbergsysteem luikjes	33
Waypoint GPS software	34
London VTS calling	35
Pinksterweekend 2007	37
Hemelvaartevenement 2007	39
Nieuwe leden	41
Volendammerweekend	42
Wees gewaarschuwd	43
In het Kielzog	44

## Colofon

### Bestuur Bavaria ZeilClub

#### Voorzitter:

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

#### Penningmeester:

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

#### Secretaris:

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

#### Divisie Zuid:

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

#### Redactie:

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

#### BabbelVaria:

jeugd@BavariaZeilclub.nl

#### Samenstelling en opmaak:

Ton Mommers

L  
A  
N  
G  
S  
Z  
I  
J



# Varen met je eigen boot in Griekenland

Het lijkt een droom, maar toch kan het. Twee werkende mensen die er tussenuitknippen om maar liefst 4,5 maand te varen in Griekenland. Monique van Asperen beschrijft hier hoe zij samen met haar man Willem Delfgou, na een gedegen voorbereiding van 5 jaar, deze droom verwezelijkten. Vanaf de oplevering van hun Wiedewaai (Bav 34-2) in januari 2001 zijn ze gaan werken aan hun projectplan. Een geluk was dat hun beider werkgevers net een regeling in de maak hadden, waarbij ze konden sparen voor extra verlof.



De Wiedewaai staat klaar voor transport

## Hoe regel je zo iets?

Vrij snel waren we het erover eens: we willen varen in Griekenland. Maar, hoe komt de boot in Griekenland? Er helemaal heen varen is geen optie. Dit duurt te lang. De boot door derden daar heen laten varen vinden we toch ook niet zo'n goed idee. Te veel risico's en nog vrij kostbaar ook. Een transport naar Griekenland is wel erg duur. Maar een goed alternatief lijkt Kroatië te zijn. Ondertussen vragen we ook na wat het kost om ter plekke een boot te huren. Dit is in het hoogseizoen toch wel zo kostbaar dat een transport over de weg naar Kroatië vice versa al rendabel is als je langer dan acht weken kan blijven. Dan heb je wel je eigen boot daar. We willen ons schip naar Kroatië laten transporteren en varen dan hoppend langs diverse eilanden, steken over naar Italië, zakken af naar de hak van de Laars en steken dan over naar Griekenland.

### Projectplan Sabbatical

Alles wat we bedenken, lezen en horen wat relevant kan zijn schrijven we op in ons "Projectplan Sabbatical". Er zijn veel vragen te beantwoorden.

Zoals:

- Welke papieren hebben we nodig in welk land? Voor de boot en voor onszelf?
- Welke uitrusting van de boot is wenselijk? Bijvoorbeeld ten aanzien van de stroomvoorziening, want we willen vooral veel in baaien liggen en niet steeds de motor hoeven starten om stroom te draaien.
- Welke veiligheidsvoorzieningen moeten we en willen we aan boord hebben?
- Welke navigatieapparatuur is noodzakelijk?
- Wat zijn onze extra wensen?
- Wat voor soort verzekeringen hebben we nodig?

We maken lijstjes van "beslist

nodig", wat "handig zou zijn" en wat in "ieder geval geregeld" moet worden. Aangevuld met een begroting en een tijdsplan, teruggerekend van over vijf jaar naar nu. Onze conclusie: niet goedkoop maar wel haalbaar. We gaan het doen! Enthousiast strepen we steeds wat af van wat we ons "€ 10.000,- lijstje" zijn gaan noemen, als we weer wat gerealiseerd en aangeschaft hebben.

### Lange voorbereiding noodzakelijk

Een ruime voorbereiding geeft een lange periode van voorpret. Maar het is ook handig, want je kunt steeds iets doen (de installatie van voorzieningen kost tijd) en je spreidt de kosten. Op het werk kunnen ze er aan wennen dat je straks toch echt een tijd weg bent. Je hebt ook tijd nodig voor het halen van diploma's en het regelen van papieren. Elk land heeft weer zo zijn



eigen regels en douanebepalingen. Voor Griekenland is het noodzakelijk dat we allebei een ICC Coastal Waters hebben. Dus dat betekent het behalen van het volledig Klein Vaarbewijs. Omdat we een DSC marifoon gaan aanschaffen moeten we ook Marcom-B met GMDSS module halen. En ook voor de boot heb je diverse papieren nodig zoals een ICP en een BTW-verklaring.

### Informatie verzamelen

Voor het verzamelen van al deze informatie is Internet en het blad Zeilen van onschatbare waarde. Ook schaffen we diverse pilots aan waar het nodige in beschreven staat. Maar let op: het is wenselijk om de in de pilots opgenomen informatie over eisen ten aanzien van schip en bemanning en de af te wikkelen douaneformaliteiten voor vertrek te checken. Dit kun je doen door de officiële sites van de autoriteiten in de diverse landen op Internet te raadplegen. Een vertaling in het Engels is voor handen. Want soms worden de regels weer bijgesteld en blijkt de info in de pilots verouderd te zijn!

### Verzekeringen en dekking niet onbelangrijk

Let ook op de verzekeringspapieren en dekking, want ook hiervoor heeft elk land zijn eigen eisen. Italië verwacht een beschrijving van de dekking in het Italiaans. Griekenland en Kroatië volstaan met een beschrijving in het Engels, maar Griekenland stelt expliciete eisen aan de dekking en dit moet ook zo op je verzekeringspolis staan. Niet

elke verzekeraar kan de gevraagde dekking en vertalingen leveren. Wij moesten daarom switchen van verzekeraar.

### Navigatie en andere hulpmiddelen

Een ander punt van zorgvuldige overweging is de aanschaf van navigatie- en randapparatuur. Naast het standaard log, tridata en de stuurautomaat schaffen we in ieder geval een kaartplotter aan met de C-Map kaarten van de te bevaren gebieden. Voor het geval de apparatuur uitvalt, maar ook voor de routeplanning, schaffen we de beschikbare papieren Imray kaarten aan. Aangevuld met twee Admiralty kaarten van de Italiaanse kust en de oversteek naar Griekenland. Want vreemd genoeg heeft Imray deze kaarten niet. Verder mag een zee-marifoon klasse D niet ontbreken. We hebben als back-up voor de kaartplotter een GPS-muis voor de laptop aangeschaft en we beschikken nog over een handheld Garmin GPS.

### Weerberichten

Ook willen we graag weerinformatie ontvangen. Na overleg met diverse deskundigen blijkt de NASA Weatherman in het Middellandse-Zeegebied de beste ontvangst te hebben. Via dit apparaat kun je de weersverwachting van de diverse secties met een vijfdaagse verwachting vooruit ontvangen, wat dagelijks door de Deutsche Wetterdienst in Hamburg wordt verzonden. De informatie is op het scherm uit te lezen. We hebben niet

gekozen voor informatie via Internet op de laptop. Terecht, want het bleek tijdens onze reis dat een Internetverbinding niet gewaarborgd is. Daarbij is een laptop niet waterbestendig, terwijl je wel buiten wilt blijven om zonnig de informatie te toetsen aan de omgeving.

### Radar of AIS?

Een ander punt van overweging is de aanschaf van een radar. Eén groot nadeel zijn de kosten. De risico's inschattend hebben we gekozen voor een alternatief in de vorm van een AIS-radar. De kans dat je in het Middellandse-Zeegebied overvallen wordt door mist is klein. We zijn niet van plan om veel 's nachts te varen. Het hele gebied kun je bevaren met dagtochten. Wel wil je adequaat kunnen reageren op oplopende zeeschepen en ferry's. Maar die worden prima waargenomen door de AIS-radar met vermelding van koers, snelheid, scheepsnaam (meestal) en MMSI-nummer. Zonodig kunnen we bij twijfel het kruisende of oplopende schip met de marifoon oproepen. Dit hebben we meerdere malen gedaan en werd door de betreffende zeelui zeer gewaardeerd, want ze weten dan dat jij ze gezien hebt. En natuurlijk hebben we wel een radarreflector en ook een demontabele automatische misthoorn.



### Ankerliër noodzakelijk

Gebleden is dat een elektrische ankerliër in dit gebied onmisbaar is. In Kroatië vind je nog wel wat mooringlijnen in havens of meerboeien in baaien, maar in Italië en Griekenland kun je beslist niet buiten je anker. Want in een haven of aan een kade leg je met je spiegel naar de kant aan, maar wel op eigen anker. Je ankert regelmatig in water dieper dan 10 meter. Als veilige lengte voor je ketting en





anker in de praktijk testen

lijn wordt als vuistregel drie tot viermaal de bootlengte, dan wel viermaal de diepte aangehouden. Je wordt het gauw zat als je dit met het handje naar binnen moet halen, vooral als het anker niet meteen houdt en je opnieuw moet ankeren. Onze elektrische ankerlier heeft de mogelijkheid van vrije val om snel het anker te kunnen laten vallen en is geschikt voor ketting en touw. Daaraan hebben we een ankerketting van 60 meter aangevuld met 40 meter touw bevestigd. In de praktijk is dat voor ons schip voldoende.

#### Voorzieningen montage ankerlier

Vooraf hadden we nog wat strubbelingen met de installatie. Het bleek dat de steun voor de ankerlier eruit was gehaald! (Als je een Bavaria afwerf aanschaft zonder ankerlier, dan worden de voorzieningen voor het monteren van een lier uit de ankerbak gesloopt.) Wij hebben

speciaal een roestvrijstalen steun laten maken. Daarna moet bedrading worden getrokken, waarvoor je het hele schip door moet. Je wilt ook in de praktijk testen of alles goed werkt en de nodige ervaring met het ankeren opdoen onder verschillende omstandigheden.

#### Afstandsbediening en ankerlier

Waar we veel profijt van hebben is dat we via een afstandsbediening de ankerlier ook in de kuip kunnen bedienen. Dat maakt dat we makkelijk met elkaar kunnen communiceren en meteen kunnen handelen waar nodig. Zoals bijvoorbeeld bij het uitbrengen van lijnen. Vergeet ook niet een ankerstop aan te schaffen. Vooral in storm onmisbaar om doorslippen van de lier te voorkomen! Daarnaast hebben we nog een extra fortressanker voor reserve, met daaraan 30 meter touw. We gebruiken dit soms als extra achteranker om gieren tegen te gaan. Hierover zijn we wat minder tevreden omdat in de praktijk blijkt dat het touw toch te licht is als je op dieper water dan drie meter moet ankeren. Dus het verdient aanbeveling om hieraan ook een stuk ketting te bevestigen.

#### Stroomvoorziening

De stroomvoorziening is een apart verhaal. Navigatieapparatuur, verlichting en koelkast vreten stroom. Walstroom is nagenoeg niet beschikbaar. Zeker niet in Griekenland. En om nu de motor te laten lopen om stroom te draaien, mwah. We willen zeilen. Een windgenerator is ook niet zo'n goede optie.

Die maakt veel herrie en levert vaak niet genoeg op. Want in een baai zoek je juist beschutting en dat betekent doorgaans weinig wind. Maar zon is er genoeg. Na lang wikken en wegen hebben we dan ook gekozen om een vast zonnepaneel aan te schaffen. Dit staat bevestigd op een steun achterop de spiegel. Het paneel kan ook nog voren en achteren gekanteld worden voor een optimaal rendement. (Overloopbare zonnepanelen hebben minder opbrengst en liggen vaak toch teveel in de schaduw van bijvoorbeeld het zeil). Ook hebben we extra grote accu's aangeschaft. Wanneer je een beetje met je verbruik rekening houdt, dan laat het zonnepaneel je accu's precies voldoende bij om alles goed te laten werken. Dat betekent wel dat je niet teveel de omvormer moet gebruiken, bijvoorbeeld als je de laptop wilt opladen. En dat de koelkast regelmatig op de spaarstand gaat. Dus houdt rekening met de houdbaarheid van versproducten.

#### Reddingsmiddelen

Op veiligheid moet je niet bezuinigen, maar elke aanschaf heeft wel zijn prijs. Zoals de eventuele aanschaf van een EPIRB en een reddingsvlot in een container of een tas? Wij hebben voor de meest safe opties gekozen. Dus én een EPIRB én een reddingsvlot in een container. Aanvankelijk hadden we het vlot op de spiegel gemonteerd. Als je onverwacht van boord moet de meest veilige plek. Helaas werd onze container gekraakt bij een onhandige box-invaar-manoeuvre bij veel wind, toen we nog in Nederland waren. Daarop hebben we toch maar besloten de container op de garage te monteren.

Verder beschikken we over voldoende vuurpeilen en handstakels van recente datum. Aan het hek hebben we hoefijzerboeitjes. (Ook lekker om tegenaan te zitten.) Maar ook een lifesling en een joon. En voor het geval we toch echt het reddingsvlot in de praktijk moeten gaan testen hebben we nog een handheld marifoon en de eerder genoemde handheld GPS en EPIRB..



kantelbare zonnepanelen



de genaker alleen op lange rakken

### **Zeiluitrusting**

Al bij de aanschaf van onze Wiedewaai hebben we gekozen voor een normaal gelat grootzeil met lazy-jacks en een zeilbergsysteem met daarin twee reefmogelijkheden. Dit omdat we het zeil zo optimaal mogelijk willen kunnen trimmen. We hebben wel een Rolgenua, waarop we shapetape hebben laten aanbrengen. Om ook met zwaarder weer te kunnen varen hebben we later een High Aspect aangeschaft van extra sterk doek die we op een wegneembare stag kunnen zetten. Voor nog zwaarder werk hebben we een Stormfok en een Stormgrootzeil. Maar ook met licht weer wil je optimaal profiteren. Dus we hebben een Genaker laten maken.

### **Meest gebruikte zeilvoering**

Voor onze reis is de aanschaf van een HA fok en Genaker achteraf gezien niet noodzakelijk geweest. In de praktijk blijkt de windrichting en sterkte in Griekenland op een dag erg te fluctueren. Aan het begin van

de dag staat er meestal niet veel wind. Rond 13.00 gaat de wind ineens flink aantrekken en draait dan tussen de 90 en 180 graden om pas weer tegen donker te gaan luwen. Vooral in de buurt van eilanden heb je veel invloed van venturi-effecten. Door bergen, ravijnen en doorgangen wordt de wind sterk afgebogen en krijgt of een versnelling of een vertraging. Dat kan zo een paar Beaufort verschillen. De wind kan binnen enkele minuten totaal anders zijn. Het is lastig om op die verschillende omstandigheden je zeilvoering goed aan te passen. Daarom hebben wij toch veel met het conventionele zeil gezeild. Waarbij het mogelijk is om snel de Genua een stukje weg te draaien en een rif te steken in het grootzeil. De Genaker hebben we alleen gezet op lange rakken en volle zee, zoals op de oversteek van Italië naar Griekenland. (foto IMG 0594) De HA fok hebben we daar niet eenmaal gebruikt, omdat deze tijdens het varen toch lastiger is te zetten en weg te halen.

### **Overige voorzieningen**

Een bimini boven de kuip is ook onmisbaar in een land waar de zon veelvuldig schijnt en de temperatuur makkelijk richting de 40 graden oploopt. Wij hebben gekozen voor een exemplaar waarbij een groot deel van de kuip schaduw heeft, maar die wel kan blijven staan bij het zeilen. Daaraan kunnen we nog flappen van screendoek ritsen. (Dit is geperforeerd doek, waardoor je er nog doorheen kunt kijken en er ook nog wat wind door komt.) Ook



soms is het nodig om extra lijnen naar de kant uit te brengen om goed op je ankerplek te blijven liggen. Hiervoor hebben twee lijnen van 100 meter extra stukken ketting

een bijboot met buitenboordmotor is onmisbaar. Vooral als je zoals wij vaak in idyllische baaitjes voor anker wilt gaan, in plaats van aan stoffige, drukke of zelfs gevaarlijke kades te liggen. Daarbij wil je ook een beschut plekje opzoeken waarbij je zoveel mogelijk beschermd ligt tegen wind en golfslag. Daarvoor is het soms nodig om extra lijnen naar de kant uit te brengen om goed op je ankerplek te blijven liggen. Hiervoor hebben twee lijnen van 100 meter aangeschaft met daaraan extra stukken ketting van 2,5 meter. We brengen de lijnen zwemmend of roeiend uit en slaan dan de ketting om een stuk rots of een boom. Met de stukken ketting voorkom je doorschavielen van de lijnen. Een ander handigheidje is de installatie van een apart zoutwater kraantje. Wanneer jij de afwas eerst alles even afspoelt met zout water, heb je maar weinig zoetwater voor de afwas nodig.

### **Vuilwatertank**

In Kroatië en Griekenland is het verplicht om een vuilwatertank te hebben. Logischerwijs mag je in baaien niet lozen. Je wilt natuurlijk niet zwemmen in... Omdat er niet meteen bij aflevering een vuilwatertank is geïnstalleerd hebben wij dit alsnog laten doen. Doordat wij een tweehutter hebben is onze bakskist groot genoeg om het ding kwijt te kunnen. Het is wel een vak apart om het ding goed werkend te houden. Het verdient aanbeveling om steeds een organisch oplosmiddel toe te voegen om te voorkomen dat er onderin de tank een koek ontstaat. Ook is het handig om de tank na lozing nog met wat extra zeewater door te spoelen.

### **Op weg...**

En dan is het na jaren van voorbereiding zover. Na de laatste controles aan tuig en de motor is de grote dag aangebroken. Onze Wiedewaai staat klaar voor transport. Zij gaat vast vooruit. Wij zullen per vliegtuig volgen. Hoe het verder gaat kunnen jullie lezen in onze volgende verslagen.

*Monique van Asperen*





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

Kraanverhuur - Botenstalling - Watersportartikelen - Onderhoud

## **Herkingen**

## **Marina**

## **Jachthaven aan de Grevelingen**



*Winkel met o.a.*

Raymarine

Navman

Ronstan

Lewmar

Spinlock

International

de IJssel

3M

Webasto

Mariner buitenboordmotoren

Quicksilver rubberboten

Lodestar rubberboten

Dubarry

Helly Hansen

Imhoff

RW

Harken

Mat de Misaine

Armor Lux

*en nog veel meer!!*

## **Kraanverhuur**



## **Botenstalling**

*Onderhoud  
en reparatie.*



*zomer en winter  
binnen en buiten*

## **Watersportwinkel**

*Iedere maand  
nieuwe  
aanbiedingen!*



Groenekruisweg 2a

3249 AG Herkingen

Tel.: 0187 - 66 92 56

Fax: 0187 - 66 97 28

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

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



**Superstore**  
watersportsales



Veiligheidstip KNRM - Check de checklist

## *vertrouw op uw gezond verstand*

*Bij de KNRM werken we met systematische lijsten bij het doen van oefeningen en het periodiek onderhoud van het materieel. Zo komt ieder station toe aan dezelfde oefeningen en aan tijdig onderhoud en kunnen we vanuit IJmuiden de operationele gereedheid van een reddingstation in een oogwenk constateren.*

Het is niet gemakkelijk om het binnen de KNRM met elkaar eens te worden over een lijst met aanbevolen veiligheidsuitrusting voor watersporters, uitgesplitst per vaargebied en per soort pleziervaartuig. Moet je een nooddrantsoen meenemen op een open sportvisboot? Kun je een anker meenemen op een kano? Als bedrijf moet je tegenwoordig ook beducht zijn voor claims als je een aanbeveling doet: "hij droeg een reddingvest en toch is hij verdronken".

### **Keus genoeg**

Er zijn nogal wat lijstjes in omloop. De hele wereld is vol opsommingen. Dat begint al bij het boodschappenlijstje.

Er zijn heel goede checklists voor bootbezitters in omloop en in de handel. Ze geven je als bootjesmens het prettige gevoel, dat je alles op een rijtje hebt. En dat er alles in staat dat je misschien over het hoofd zou kunnen zien. Een dergelijke checklist is natuurlijk een uitkomst en het is goed dat ze bestaan. Het bij Hollandia verschenen Lijstjes voor zeilers van Klaus Hympendahl (€14,90, ISBN 90 6410 417 4) is een goed voorbeeld van checklists.

### **Checklist onvolledig of overcompleteet?**

Bedenk echter wel dat alleen de combinatie van de

checklist met uw persoonlijke situatie van betekenis is. Alleen u kunt bepalen of een item op de lijst op uw

situatie van toepassing is. Sommige organisatoren van tochten of wedstrijden stellen u verplicht een uitrusting aan boord te hebben conform hun checklist. Hier is over het algemeen goed over nagedacht. Snel even iets lenen om de controle te slim af te zijn is geen goed idee. Andersom is het ook zaak om u af te vragen of de checklist in uw geval volledig is. Er kunnen punten ontbreken die juist in uw situatie van belang zijn.

*Michelle Blaauw - KNRM*



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



L  
A  
N  
G  
S  
Z  
I  
J

## ***Het aanzien van onze clubvlag***

Door de stevige wind in een jachthaventje in Makkum stond onze Bavaria-clubvlag er gestrekt bij. Het logo was daardoor opvallend goed te zien, met enige trots keken wij regelmatig naar boven.

Deze verheerlijkte blik naar de blauwe vlag was de bemanning van een naast liggende boot opgevallen. Het bleek een typisch echtpaar te zijn, dat zich al ergerde aan het PvdA-voornemen om de AOW'ers te laten meebetalen voor het instandhouden van het sociale klimaat. "Zeg buurman, mijn vrouw denkt dat u iets te maken heeft met de diplomatieke dienst". Ik nam mijn vrouw Betty kwalijk dat ze met ingehouden lach onder de buiskap verdween.

Aan de andere kant deed het mij goed dat ik kennelijk nog gezien werd als actief werkzaam in deze maatschappij. Dit in tegenstelling tot de benadering van musea, waar ik automatisch in een lager tarief val. "Nee, nee, het had gekund", de misser verzachtend, "we genieten al een paar jaartjes samen". "Waar maakt u dat uit op?" vroeg mijn vrouw. "Aan mijn houding", moppelde ik nauwelijks verstaanbaar. "Aan uw NATO-vlag natuurlijk!" Het was een lichte teleurstelling voor de burens, die wellicht te laat met netwerken waren begonnen en zich een mooie kans voorbij zagen gaan.

*Ad Dupain*

## Onze Bavaria's nader bekeken

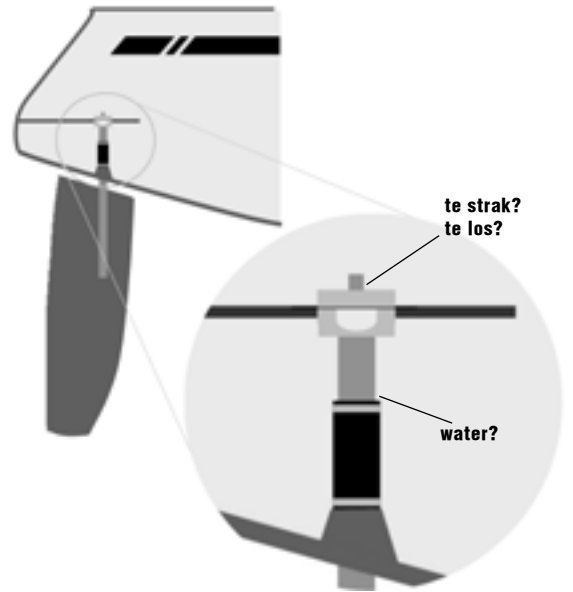
Soms staan op het forum vragen of zaken die als probleem worden ervaren, maar wellicht eenvoudig zelf op te lossen zijn. Maar dan moeten we er wel zeker van zijn, dat de gegeven adviezen correct zijn. Thomas Thureau van Holland Sailing was direct enthousiast over ons plan om met hulp van de echte technici binnen zijn team een rubriek te starten, waarin de diverse onderdelen van onze schepen nader bekeken kunnen worden. In deze eerste aflevering kijken we naar de stuurinrichting.

# De stuurinrichting

### Druk

Begin mei, ik heb een afspraak met Brando Smit, service manager van Holland Sailing. Brando heeft al zijn hele leven iets met water en bootjes. Hij heeft bij de marine gediend en daarna altijd in de watersportbranche gewerkt. Sinds twee jaar is hij bij Holland Sailing verantwoordelijk voor de after-sales. Hij heeft het erg druk met de voorbereiding van de vele opleveringen en het organiseren van een paar garantiewerkzaamheden.

Maar ook hij vindt deze rubriek een goed idee en dus heeft hij tijd gemaakt. Later tijdens mijn bezoek zal blijken dat hij voor mijn komst ook al de nodige voorbereidingen heeft getroffen om wat "interne" foto's te kunnen maken. Brando is duidelijk gedreven in zijn vak, want nog voordat ik mijn kop koffie kan roeren steekt hij, figuurlijk weliswaar, van wal en vertelt mij alles over het echte roeren.



### Eén principe

Het roer van alle Bavaria's is opgebouwd volgens één en hetzelfde principe. Slechts de afmetingen van het roerblad en de roerkoning verschillen, afhankelijk van het type schip. Het roerblad wordt middels de roestvast stalen roerkoning aan het schip gehangen, waarbij we van buiten naar binnen kijkend een aantal onderdelen tegenkomen.

Waar de roerkoning door de romp het schip binnenkomt, zien we eerst een lager. Dit lager wordt gevormd door een soort kunststof (Delrin) paddenstoel die om de roerkoning zit gemonteerd, en een in de romp gelamineerd kommetje. Het Delrin paddenstoeltje valt daar precies in en kan daarin draaien. Doordat het van schuim en polyester opgebouwde roerblad een flink drijfvermogen heeft, wordt het roerblad door de opwaartse druk van het water stevig in dat lager gedrukt.

Aan de binnenzijde van de boot is rond het in de romp gelamineerde kommetje het laminaat een stuk omhoog opgetrokken. Doordat de bovenste opening van dat laminaat ruim boven de waterlijn zit, kan er normaal gesproken geen water binnenlopen. Als we echter gaan varen dan zou er toch water naar binnen kunnen dringen als de achterkant van de boot dieper komt te liggen, door bijvoorbeeld achterop lopende golven.

Om dit te voorkomen zit er een waterkering, in de vorm van een stevige rubberen slang, enerzijds om het laminaat en anderzijds om de roerkoning gemonteerd. Daardoor wordt eventueel door de opening omhoog komend water tegengehouden. U kunt deze constructie uitgebreid bekijken door het luik in de achtercabine te verwijderen.

Als we de roerkoning verder naar boven volgen en we slaan het kwadrant waarop de stuurstang is aangesloten even over, dan komen we bij het bovenste lager dat onder tegen, of eigenlijk in de kuipvloer zit gemonteerd. Ook hier is weer sprake van een kunststof (Delrin) paddenstoeltje, dat kan draaien in een kommetje. De ruimte die het paddenstoeltje in dat kommetje heeft is echter verstelbaar, waardoor de speling van het bovenste lager kan worden afgesteld. De ring waarmee dat kan gebeuren vinden we in de kuip en zullen we verderop in dit verhaal nog tegenkomen. Tenslotte steekt de roerkoning in de kuip nog een stukje boven de verstelring uit. Op de vierkante kop kan in noodgevallen de noodhelmstok worden geplaatst.

### Bonken, piepen, lekken

De constructie leidt zeker bij nieuwe schepen soms tot verschijnselen die in de meeste gevallen vrij onschuldig zijn, maar waarover menigeen zich wel eens



zorgen heeft gemaakt. Ik vat ze samen onder de noemer "bonken, piepen, lekken". Vaak leiden deze effecten tot vragen bij de service afdeling of zelfs garantie aanspraken, maar vrijwel altijd kunnen we ze simpel zelf oplossen.

Met dank aan Archimedes wordt door de opwaartse druk van het water het roer stevig in het onderste lager gedrukt, dus daar zal in principe nooit sprake zijn van speling. Maar door met een nieuw schip te gaan varen, zullen andere onderdelen zich gaan "zetten" en op elkaar "inslijten". Het kan dan gebeuren, dat er in het bovenste lager na enige tijd wat speling ontstaat, waardoor de roerkoning op den duur de ruimte krijgt om ook in zijdelingse richting iets te bewegen.

Als u rustig aan de wind zeilt zult u daar weinig van merken, omdat de zijdelingse druk op het roerblad er dan voor zorgt dat de roerkoning in het lager gedrukt wordt. Bij overstag gaan zal de roerkoning naar de andere zijde "kantelen" (let wel, we hebben het over millimeters). Dat kan in principe hoorbaar zijn, maar waarschijnlijk zal het hoorbare effect verloren gaan in het algemene geluid van klapperende zeilen en dergelijke. Als u echter voor de wind zeilt met achterop lopende golven waardoor de boot wat gaat rollen, dan kan de roerkoning af en toe van links naar rechts, of omgekeerd, bewegen. Dit kan eventueel gepaard gaan met een hoorbare bonk.

Technisch is dat niet zo'n probleem, maar het "klinkt niet lekker" en we moeten die speling natuurlijk ook binnen de perken houden. De remedie hiervoor is simpel: het lager wat strakker zetten. Hoe dat moet, leest u verderop.

Door het zetten en inslijten kan ook wat slijpsel ontstaan. Het onderste lager wordt gesmeerd en gespoeld door het buitenwater. Daarvan is bij het bovenste lager echter geen sprake, zodat zich in dat lager dat slijpsel, samen met eventueel vuil, kan verzamelen. Dit kan soms een piepend geluid veroorzaken als we aan het stuurwiel draaien. Ook indien het lager (te) strak staat en mogelijk wat droog is, kan dit piepende geluid veroorzaakt worden. De remedie voor deze problemen is wederom vrij simpel: het lager juist wat minder strak



afstellen, een keer schoonmaken en af en toe eens inspuiten met wat Teflon- of siliconenspray.

Tenslotte kan er een enkele keer wel eens een druppeltje water binnendringen via de rubberen waterkering om de roerkoning. Omdat er geen permanente waterdruk op staat kan dat in principe weinig kwaad, maar het is afgezien daarvan eenvoudig op te lossen. Smeer met uw vinger wat waterbestendig vet (bijvoorbeeld dat blauwe vet van Seldén) op de waterkering tegen de roerkoning en het probleem is verholpen.

### Afstellen en onderhouden bovenlager

Om eerst maar eens een vaak gehoord misverstand uit de wereld te helpen: uw roer drijft en zal dus niet onder de boot vandaan vallen als het bovenste lager wordt losgemaakt. Dat wil zeggen, zolang het schip in het water ligt natuurlijk!



In de kuipvloer vindt u rond de roerkoning een metalen ring met een boutje erin en twee gaten. Om te beginnen draait u het borgboutje los, waarna de ring vaster of losser gedraaid kan worden. Het makkelijkst gaat dat met een speciaal stukje gereedschap, dat exact in de twee gaten valt. Heeft u dit niet, dan kunt u ook een flinke (met een stukje tape afgeplakte) schroevendraaier in één van de gaten zetten en met een hamer de ring voorzichtig rond tikken. Als u de ring er helemaal af draait, dan kunt u het lager schoonmaken en inspuiten met Teflon- of siliconenspray. Als u het lager afstelt, draai dan de ring zo strak dat er geen speling meer in het lager zit maar controleer daarbij tegelijkertijd of het roer met het stuurwiel nog licht genoeg gedraaid kan worden. Zit het lager weer helemaal naar uw zin, vergeet dan niet om het borgboutje weer vast te schroeven.

### Kabels, kettingen en tandwielen

Op wat oudere Bavaria's vinden we nog kabels die vanaf het stuurwiel via schijven aan het kwadrant bevestigd zijn en het roer bewegen. Door de rek die in die kabels optreedt kan zoveel speling ontstaan, dat de kabels uiteindelijk in bijzonder omstandigheden van een schijf kunnen lopen. Heeft u zo'n kabelsysteem controleer dan regelmatig de speling in de kabels en stel deze zondig bij.

Nieuwere Bavaria's zijn voorzien van een overbrenging via tandwielen en kettingen naar een stuurstang die uiteindelijk het kwadrant aandrijft. U kunt eenvoudig zelf het nodige onderhoud verrichten en op zijn minst een aantal zaken regelmatig controleren. Bijvoorbeeld eens per jaar én voor de start van een grote tocht.





**DSH TRADING | SOLIMAR**

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

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

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

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

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

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

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

### In de stuurkolom

Als u de afdekplaat van de stuurkolom verwijdert, dan kunt u de belangrijkste onderdelen eenvoudig bereiken. Controleer de spanning op de ketting. U moet deze met uw vingers ongeveer 2 centimeter in kunnen drukken. Zonodig kan met de in de ketting opgenomen spanner de spanning aangepast worden. Als de spanner weer goed zit, borg deze dan met een plastic tie-rip aan de ketting.

Controleer of de tandwielen schoon en onbeschadigd zijn, reinig deze zonodig en breng wat vet aan. Check tenslotte of alle bouten en moeren goed vast zitten.

### In de spiegel

Een heel enkele keer kunnen de moeren waarmee het kwadrant op de roerkoning bevestigd is, wel eens los draaien. Mocht dit gebeuren, dan kan uiteindelijk het kwadrant langs de roerkoning omlaag zakken en dan stuurproblemen veroorzaken.

Controleer daarom af en toe via het luik in de achtercabine of de moeren van het kwadrant nog goed vast zitten. Eventueel kunnen deze met een beetje Locktite extra worden geborgd.

### Met dank

Brando beklemtoont nog eens, dat als alle genoemde zaken regelmatig worden gecontroleerd en onderhouden, u lang zult kunnen genieten van een probleemloze werking van uw stuurinrichting. Wat overigens de oorzaak geweest kan zijn van het afgebroken onderdeel, waarover onlangs enige commotie is ontstaan, weet ook Brando nu nog niet. Of het al dan niet een exemplarisch probleem betreft zal moeten blijken uit het onderzoek dat door Bavaria met Lewmar wordt uitgevoerd.

Met dank aan hem en natuurlijk aan Thomas ga ik weer op weg naar het zuiden, maar niet nadat we hebben afgesproken dit soort artikelen in de toekomst een vervolg te geven. We zijn benieuwd naar de reacties.

*Peter Steingröver*



L  
A  
N  
G  
S  
Z  
I  
J



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

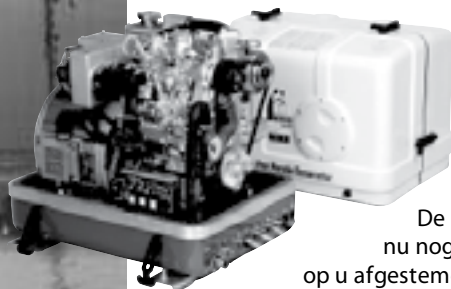
*De Bavaria Jachthypotheek, voor uw drijvend vermogen!*

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.



victron energy  
BLUE POWER

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



BARCO® marine equipment  
Numansdorp-Holland

J. van der Heydenstraat 3 - 3281 NE Numansdorp - Tel.: 0 186-6550 10 - Fax: 0 186-6550 40  
www.barcomarine.nl - E-mail: info@barcomarine.nl

Naam	:	_____
Adres	:	_____
Telefoon	:	_____
Postcode	:	_____
Woonplaats	:	_____

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

## Flexibele logistieke dienstverlening...

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

### Kernactiviteiten:

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



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

# 750ste lid: De BZc verwelkomt een actief gezin uit Rotterdam

*Het gaat goed met de Bavaria Zeilclub. Na de verwelcoming van het 500ste lid eind 2005, heeft zich onlangs het 750ste lid aangemeld. Jan Janse en Nancy Verwoerd met hun kinderen Tim (12) en Loes (10) zijn vanaf begin juni de trotse bezitters van een Bavaria 33.*

Jan en Nancy zijn enthousiaste zeilers geworden op hun vorige boot, de Bluesette. Deze Regina I van 7 meter heeft hen veel plezier bezorgd. Nancy: "We waren oorspronkelijk op zoek naar een motorboot, om er alleen in de weekenden mee te varen. We vielen voor de Regina en vonden het zeilen zo leuk, dat we ook met de boot op vakantie gingen. Wat mij betreft is dat de ideale vakantie. Je pakt je tasje, je kijkt hoe de wind waait, en weg ben je. Je hebt alles bij je. Dat hebben we nu vier jaar gedaan. Maar, afgelopen zomer kwam mijn zoon in de kajuit, die 's avonds verandert in een groot 'vierpersoonsbed', klem te liggen. Het werd dus tijd om naar iets anders uit te kijken."

Jan en Nancy kozen voor de Bavaria 33 om zijn goede prijs/kwaliteit verhouding (waar hebben we dat eerder gehoord?). Ze gaan er van uit dat ze de komende tien jaar met deze Bavaria kunnen varen. Voor de zomervakantie hebben ze al plannen, ze gaan naar Arnhem en vandaar uit naar Terneuzen.

Maar eerst gaan ze met de familie de boot "groots" dopen. Het gezin woont namelijk in Rotterdam, aan de City Marina. Daar is net nog één ligplaats vrij, vlak voor hun huis. Ideaal voor de doop met champagne. De naam: Doemediema, dat is Zeeuws voor Doe me die (boot) maar. Rotterdam is de tijdelijke lig-



plaats, na de inrichting gaat Doemediema naar Willemstad.

Volgens Nancy zullen zij en Jan zich wel thuis voelen bij de BZc. "We lazen dat ervoor gekozen is de wedstrijd baan niet al te lang te maken, om zo ervoor te zorgen dat de zeilers nog genoeg energie overhouden voor de feestavond. Die instelling spreekt ons wel aan!"

Maar ook de BZc is blij met deze kersverse leden uit Rotterdam. De kinderen hebben al copy aangeleverd, Jan stelt vragen via het forum en Nancy gaat de kookrubriek verzorgen! Een actief gezin!

*Marianne Schot*





# Buitenboordmotor o zo handig maar o zo onhandig

klustip

*Een tip voor als u ook niet weet  
waar u de buitenboordmotor van  
uw bijboot zou moeten laten.*

Impulsive heeft een bijboot, een mooie witte. Daarmee kunnen we, als we ergens voor anker liggen, even naar de vaste wal om boodschappen te doen. En soms is het gewoon leuk om 's avonds met de bijboot de omgeving een beetje te verkennen.

Daarbij is zo'n zuinig 4-takt BB-motortje (4pk) o zo handig. We wilden dat motortje echter niet op de hekstoel hebben. Om te beginnen heeft Impulsive niet zo heel veel hekstoel. Dat komt door de grote opening waardoor we de boot op lopen. Bovendien is het op de

hekstoel van Impulsive al erg druk. Zaken als Navtex antenne, reddingsboei met licht, tas met reddingslijn, opsporingsstaak en niet te vergeten een reddingsvlot hebben hun plaats opgeëist. Om daar nou ook nog een motor tussen te proppen ging ons te ver. Dus kreeg ons motortje in 2004 een mooi plekje onder het bed voorin.

Later hebben we echter ook van die mooie dikke matrassen plus een lattenbodemplank aangeschaft. Vanaf dat moment betekende "lieverd, ik ga eventjes de BB-



**De Vries**  
Zeilmakers sinds 1830

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

Specialist in wassen van zeilen en tenten

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

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

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



Ik heb thuis het motortje op een stuk 20mm hechthout gelegd, vervolgens precies in de ophangbeugel van de motor een verdikt blok hechthout gezet en de spanners van de motor dichtgedraaid. Daarna heb ik een stukje hechthout netjes in vorm gezaagd en als steun onder de staart gezet.

Na het exact aftekenen van de plaats van het blok en de staartsteun kon het motortje er weer af en de vorm van het basisplaatje worden gezaagd. De randen van het plaatje zijn een beetje schuin gefreesd en het

motor achter het bootje hangen" effectief het volgende: al het beddengoed afhalen, matrassen van het bed naar de salon sleuren, lattenbodem oprollen, luik openen, motortje pakken, door de hele boot naar buiten sjouwen, luik dicht doen, lattenbodem weer uitrollen, matrassen weer op bed leggen, beddengoed terug mikken en tenslotte Wilma lief aankijken om het bed verder weer op orde te maken. En als we genoeg ge-bijboot hadden? Juist! Kortom, het motortje had tot en met eind vorig jaar in totaal iets van 4 draaiuren. Wat een onhandig ding!

ondertussen geschuurde blok en staartsteun er met epoxy op gelijmd.

In de bakskist heb ik de juiste plaats bepaald, de contouren ruim afgetekend en daarbinnen de Toppcoat weggeschuurd. Vervolgens het bedje met epoxy vastgelijmd en het geheel met een paar glasvezelmatjes en epoxy verstevigd. Na uitharding de boel weer even netjes in de Toppcoat en het geïntegreerde motorbedje was, met nog een paar RVS-ogen voor het spanbandje, een feit. Handig!

Een paar maanden geleden begon het echter te broeien. Als ik nou eens het handige kon behouden en het onhandige oplossen? Er ontstond een idee, ik mocht van Ton zijn polyester dhz-boek lenen en kreeg daarbij de nodige verwerkingstips.

Met het eindresultaat ben ik zelf erg tevreden: een geïntegreerd, comfortabel en zeevast motorbedje in de bakskist. Ik pak nu zo het motortje eruit en hang hem via het zwemplateau bijna in één zwaai achter de bijboot. En opruimen? Motor op zijn bedje, aan zijn eigen ophangklemmen vastdraaien, één extra spanbandje en klaar.

Brengt dit u wellicht op een idee? Het was uiteindelijk een vrij simpele klus.



*Peter Steingröver  
Impulsive*



### **Reparatie op locatie!**

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

### **Boeschroef inbouwen op locatie!**

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

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

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

# Botel

## aan het water

*In april en begin mei was het bijna zes weken mooi weer achter elkaar! Zou het zo blijven? De week vanaf 7 mei had Ruud van der Poel een stand in een beurs in de RAI. Een goede reden en kans om met zijn BAV 42Cr 'Mare Éperlan' vanuit ligplaats Willemstad naar Amsterdam te varen en zijn boot als hotel te gebruiken. Een goed en ruim geplande tocht liep toch een beetje anders.*

De Sixhaven achter het Centraal Station aan het IJ is bij uitstek een leuke jachthaven. Rustig gelegen in Amsterdam Noord, maar met alle gemakken, zoals het centrum en een veerpontverbinding in de directe nabijheid. Dat gaat hem worden! Want je moet maar eens

voor drie personen drie hotelkamers in Amsterdam boeken; de kosten lopen dan enorm hoog op. En laten we wel zijn, géén hotel heeft 3 'slaapkamers', twee 'douches', twee 'toiletten', een ruime 'lounge' en een 'terras' aan het water. Dus de beslissing was snel genomen: de Mare Éperlan gaat naar Amsterdam en gaat als botel goede diensten doen.

### Route en planning

In de week voorafgaande aan weekend voor vertrek heb ik de route buitengaats in kaart gebracht. De

noodzakelijk ontbrekende of verouderde kaarten werden geupdate. De planning gaf ons veel ruimte om rustig aan te doen en daarom zouden we natuurlijk ook Scheveningen aanlopen. De donderdag hebben we proviand ingeslagen (vooral hapjes en drankjes natuurlijk) en vrijdag zouden we vertrekken. We hadden tot zondag de tijd om Amsterdam aan te lopen, dus 'let's go for it'; feest!

### Ideaal windje

Donderdagavond begon het al meer te waaien, maar niet meer dan lek-

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

Bosma  
Nautische  
Services

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



VOLVO  
PENTA

Webasto

Raymarine

SIDE-POWER

victron energy

E-MARINE

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



ker zo'n windkrachtje 4. We dachten dat als we morgenochtend bij Stellendam de zee op gaan, zal het wel rond 5 Beaufort zijn. Het was een oosten tot noordoosten windje, dus ideaal om buitengaats te gaan. Ik zag het helemaal zitten. Bij het opvragen van de weersverwachting via internet liepen de meningen van de geleerden nogal uiteen, maar één ding was zeker: vrijdag zou nog een lekkere dag zijn. Helaas, de vooruitzichten voor zaterdag en zondag waren bar en boos. Regen, windkracht 5 – 6 Beaufort aan de kust, mogelijk met windstoten. Dat was toch wel wat anders dan de afgelopen weken. Misschien ook een beetje teveel van het goede voor mijn op dat moment onervaren bemanning. Hmmm, wat is wijsheid?

#### **Binnendoor of buitenom?**

Dan toch maar binnendoor?

"Zonde, jammer, weinig zeilen", schoot door mijn hoofd. "Leuk, gezellig en veel zien onderweg", waren daarentegen de uitingen van mijn bemanning. Nou, toen maar gekozen voor de Staande Mast Route over Haarlem.

Oooh, .... en het was vrijdag toch lekker zeilweer. Daar gingen we net na de ochtend vanuit de thuishaven Willemstad (geen haast, dus ook niet voor dag en dauw opgestaan) over het Hollands Diep richting Dordrecht. Windkrachtje 4, NO, zonnetje en in een mum

van tijd lagen we in Dordrecht. Dat was natuurlijk een stukje van niks! We hadden toch geen haast (dacht ik). Daarom vond ik het ook wel leuk om in mijn eigen woonplaats Dordrecht te overnachten om vervolgens de volgende dag, zaterdag, rond een uur of negen de brug bij Alblasterdam te hebben. Het was nog steeds lekker weer, weliswaar een koude wind, maar niks van slechter wordend weer te bemerken. Baalde ik even dat ik voor binnendoor gekozen had!

#### **Alles tegen**

De reis ging dus niet vlot, want ik heb werkelijk vanaf de Algerabrug en –sluis alle bruggen tegen gehad. Eénmaal ná de spoorbrug in Gouda liep werkelijk alles tegen. Wachten, wachten en nog eens wachten en eenmaal het Braassemermeer over zijn we in Oude (of was het nou nieuwe) Wetering maar blijven liggen, omdat de bruggen die hierna zouden komen niet meer of niet meer op elkaar afgestemd zouden draaien.

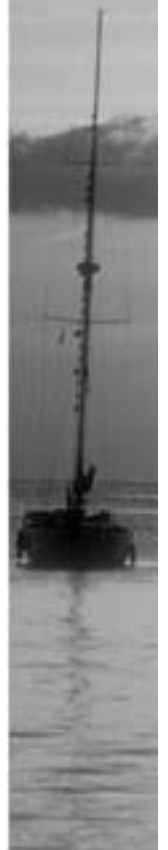
Zondags werd het nog erger, want toen lagen we ten hoogte van Lisse tussen de bruggen richting Haarlem opgesloten. Wachtijden meer dan drie uur; lekker! Haarlem in duurde ook nog een flink uurtje, maar toen ging het vlot. Inmiddels was het al wel 18.00 uur, maar de sluis bij Spaarndam zou lang door bediend worden en dus zouden we

rond 20.00 uur de brugverbinding in de A9 nog ruimschoots halen. Al daar wachtende werd de wind steeds sterker en was gemiddeld 6 Beaufort met af en toe een uitschieter.

#### **Solidair**

Mijn boot had er niet zoveel last van (op Bavaria kun je dus rekenen), maar de inmiddels meevarende zeilboot vroeg aan mij of ik vanaf de Brug bij Buitenhuizen richting Amsterdam (Noordzeekanaal) als-jeblijft in de buurt kon blijven. Vanzelfsprekend, want voor mij een kleine moeite, maar voor deze man en vrouw een enorme geruststelling. Op de motor en met beperkte snelheid hebben wij genoten van de Amsterdamse haven. Enorm machtig al die grote zeeschepen en hun bewegingen. Ik vraag me af of de bemanning van de meevarende zeilboot net als wij ook zo hebben genoten van dit enorme panorama. Het was alleen jammer, dat het inmiddels ook was gaan regenen . . . . "Losvaren die boot", schoot even door m'n gedachten, maar dat zou onspontief zijn. Tegen 21.00 uur kwamen we in de Sixhaven aan. Wij zijn gelijk uitgegaan in Amsterdam, de man en vrouw die in het kielzog meevoeren, zijn direct naar bed gegaan.

*Ruud van der Poel  
'Mare Éperlan'*



Voor jachtservice en winterstalling op maat

Surf naar:

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

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



Lid Hiswa



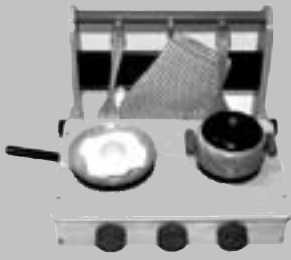
**V&S**  
**ZEILMAKERS**

1 Februariweg 2  
3249 BK Herkingen

tel : 0187-669195  
mob : 06-20607822  
e-mail : [v.s.z@planet.nl](mailto:v.s.z@planet.nl)

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





# De TWEEpitter

Martiem Culinair door Nancy Verwoerd. GEZOND, LEKKER EN SNEL

## Tonijn met tomaten dressing met verse oven patatten en gebakken zeekraal of peultjes

*Zon, (niet te) veel wind, ruim water maar vooral lekker eten. Dit hoop ik de komende jaren heel vaak te combineren aan boord van onze Doemediema. Eindelijk een fatsoenlijke kombuis!!! De kookboeken voor aan boord liggen al klaar. Toen Albert Rink vroeg om een bijdrage voor het clubblad, wilde ik wel iets schrijven over koken op een tweepits-gasstel, gezond lekker en snel.*

Ook ik heb geen zin om in de vakantie uren bezig te zijn met koken en we zijn al te veel in matige restaurants beland. De resultaten van te vaak frites en kant en klaar maaltijden, pakjes Knorr of Maggi krijg ik, via mijn patiënten, al dagelijks "voorgescheteld" in mijn acupunctuurpraktijk. Dit is bovendien geen eten maar maagvulling. Daarom heb ik in de afgelopen jaren een groot aantal recepten verzameld, waarmee je in een mum van tijd een lekkere maaltijd op tafel zet.

### Verse patatten uit de oven

*8-10 kruimige aardappels in de schil gaar gekookt; olijfolie; grof zeezout. Bakpapier.*

Verwarm de oven voor op 230 C. Snij de aardappelen in dikke frieten. Leg ze op een met bakpapier beklede bakplaat. Besprenkel met olijfolie en bestrooi met zout. Schuif in de oven en laat ze 20 minuten bakken tot ze knapperig en bruin zijn.

### Tonijn met tomatendressing:

*4 tonijnsteaks; 8 el bakolijfolie; 1 bl tomaatstukjes; 2 el kappertjes afgespoeld; sap van 1 citroen; zout en peper*

Verhit 2 el olijfolie, leg de steaks erin en bak ze, afhankelijk van de dikte, 1 - 2 minuten aan elke kant op hoge temperatuur. Het vlees moet in het midden donker blijven terwijl de buitenkant lichter wordt. De vis gaart namelijk nog na.

Meng voor de dressing de overige ingrediënten en verwarm deze tot tegen de kook aan. Voor het serveren over de vis schenken.

Je kunt aan de dressing eventueel nog knoflook, koriander of wat sambal toevoegen.



### Gebakken peultjes

*400 gr peultjes, afgehaald en gewassen; 125 gr spekblokjes; 50 gr pijnboompitten; peper; ketjap manis.*

Rooster de pijnboompitten even kort in een droge koekenpan. Bak vervolgens de spekblokjes uit. Voeg eventueel een scheutje olijfolie toe.

Doe de peultjes erbij en roerbak alles 1-2 minuten tot de peultjes licht opkleuren. Doe de pijnboompitten erbij en breng op smaak met peper en een beetje ketjap manis.

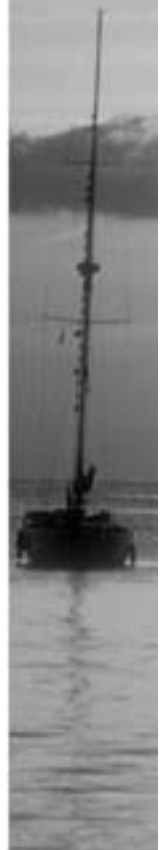
Het bereiden van de onderstaande recepten vraagt niet meer dan 30 tot 40 minuten van je vakantietijd. De aardappels kosten de meeste tijd. Het beste kun je ze daarom (een dag) van te voren koken. Ze kunnen ook worden vervangen door rijst of pasta. Voor de foto kon ik geen zeekraal krijgen, daarom ook het recept van de afgebeelde gebakken peultjes.

**Alle recepten zijn voor 4 personen.**

### Gebakken zeekraal

*400 gr zeekraal, gewassen en gras en harde stukjes verwijderd; 1 grote ui gesnipperd; 1 a 2 teentjes knoflook, geperst; peper; 2 el bakolijfolie.*

Verhit de olie en bak de ui en knoflook op een matigvuur glazig. Voeg de zeekraal toe en roerbak op een hoogvuur gedurende 1 minuut. De zeekraal verandert iets van kleur naar lichter groen en blijft knapperig. Op smaak brengen met peper.



# D2-75 EEN NIEUWE NORM VOOR COMFORT AAN BOORD

De nieuwe Volvo Penta D2-75 scheepsdiesel levert een vermogen van 75 pk met een uitzonderlijk comfort. Het lage kruistoerental geeft een rustige loop met weinig trillingen en geringe uitlaatemissie.

De compacte afmetingen staan garant voor een eenvoudige installatie en de 115 amp dynamo met ingebouwde laadsensor zorgt voor snel opladen van de accu voor de elektrische systemen aan boord.

Deze motor stelt een nieuwe norm voor comfort aan boord van jachten.



**VOLVO  
PENTA**

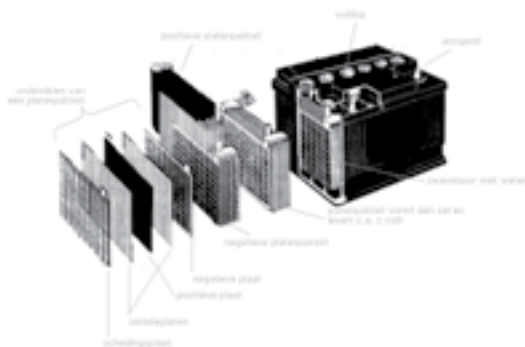
Alle informatie treft u aan op [www.volvopenta.nl](http://www.volvopenta.nl)

# Accu's een bron van energie

Wie meer te weten wil komen over accu's kan bijvoorbeeld op het internet veel informatie vinden. Toch blijft het lastig om alle, soms tegenstrijdige, informatie op de juiste wijze te interpreteren. Dit komt door de soms wat gekleurde informatie van fabrikanten maar ook door de manieren waarop specificaties van een accu kunnen worden uitgedrukt. In dit artikel geeft Ton Mommers wat meer inzicht in de factoren die bij de aanschaf en het gebruik van accu's en acculaders voor een boot een rol spelen.

## De opbouw een accu

Fig.1 toont de elementen waaruit een accu is opgebouwd. Een 12 volt accu bestaat eigenlijk uit 6 in serie geschakelde zelfstandige accu's van 2 volt. Elke cel is opgebouwd uit 2 sets accuplatten (de min en de plus) die in een bak met accuzuur zijn ondergedompeld. Accuzuur is een mengsel van zuiver water met zwavelzuur.



## De werking van een accu

De werking van een accu berust op een chemisch proces. Bij een geladen accu zit het zuur in het water (of gel). Het zuur wordt aan het water onttrokken en gaat een verbinding aan met de platen, ook als we niets op de accu aansluiten (zelfontlading). Het aan de accu onttrekken van elektrische energie versnelt dit proces, dat echter ook kan worden omgekeerd. Door elektrische energie in de accu te stoppen zal het zuur weer in het water worden opgenomen.

Helaas kan het ontladen en weer opladen niet oneindig worden herhaald. Er ontstaan ook andere, onomkeerbare, chemische verbindingen zoals een laagje sulfaat op de platen. Hoe verder de accu wordt ontladen, des te meer zuur er in de platen zit en er sulfaatvorming optreedt. Dit is een van de belangrijkste redenen om een accu niet te ver te ontladen en altijd zo snel mogelijk weer op te laden.

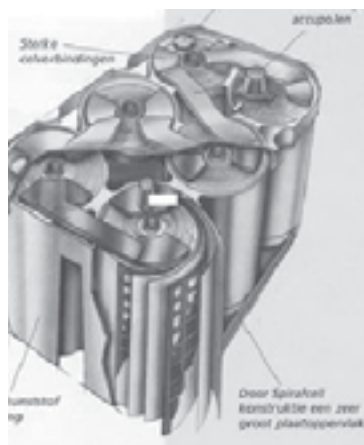
## Soorten accu's

De eigenschappen van een accu worden voornamelijk bepaald door:

- het materiaal en het formaat van de platen
- de mechanische "ophanging" van de platen
- de wijze waarop het zuur wordt "opgeslagen"

Het starten van een motor vereist gedurende korte tijd veel stroom (ampères). Om deze te kunnen leveren dienen de platen een groot oppervlak te hebben. Een groter oppervlak zorgt voor meer contact met het accuzuur en daardoor voor een sneller chemisch proces. Een startaccu heeft daarom een groot aantal dunne platen. Moet een accu juist langdurig energie leveren dan moet de hoeveelheid lood worden vergroot. Dus dikkere platen en minder oppervlak dat in contact staat met het accuzuur. Een dergelijke accu is dan weer minder geschikt voor het starten van motoren.

Een boegschroef heeft gedurende een relatief langere tijd (30 sec) veel stroom nodig. Bij een te kleine accu kunnen de platen van de accu warm worden en kromtrekken waardoor een interne kortsluiting kan ontstaan. Dit kan worden opgelost



door meer mechanische stabiliteit. Een voorbeeld is de Optima spiralcell waarin de platen samen met een isolator zijn opgerold waardoor de mechanische eigenschappen van de accu sterk worden verbeterd.

Naast de vorm speelt ook het materiaal van de platen een rol. Deze bestaat over het algemeen niet uit zuiver lood maar uit een legering. De meest voorkomende is lood-antimoon (een "loodaccu"). Een andere is lood-calcium. Door de toevoeging van calcium verminderen de sulfatering en zelfontlading. Bovendien verbruiken deze accu's geen water en kunnen daarom als onderhoudsvrij worden geproduceerd.

Een andere bekende accu is de zogenaamde AGM-accu (Absorbed Glass Mat), waarin door het toepassen van een glasmat tussen de platen zowel de mechanische eigenschappen als ook de uitwisseling van het accuzuur



met de platen worden beïnvloed. Hierdoor ontstaat een accu die relatief veel stroom kan leveren maar ook goed scoort als het gaat om de maximale ontlading en het aantal laad-ontlaad cycli.

Voorbeeld specificaties van een bekend merk Deep Cycle AGM accu:

100% ontlading (tot 10,8V)	200 cycli
50%	400
30%	900

Naast de "natte" accu's (water met zwavelzuur) zijn er ook gel-accu's, waarin het water is vervangen door een speciale gel. Voordeel hiervan is dat de accu niet lekt en vaak verder kan worden ontladen. Een nadeel is de prijs en daarnaast vereisen deze accu's een andere manier van laden, hoewel de meeste goede acculaders tegenwoordig beschikken over een speciale instelling voor dit type accu.

Standaard zit in onze Bavaria's een lood-antimoon accu met min of meer universele eigenschappen. Deze kan zowel als startaccu voor lichte motoren maar ook als verzorgingsaccu dienen. Omdat deze accu's ook in de auto-industrie worden toegepast hebben ze een gunstige prijs/kwaliteit verhouding.

### Levensduur

De levensduur van een accu (het aantal laad en ontladcycli) wordt sterk beïnvloed door de mate van ontlading. Wordt een accu verder ontladen dan het voorgeschreven maximum dan leidt dit onherroepelijk tot schade, in de vorm van vermindering van de capaciteit en het te verwachten aantal cycli. Dit geldt voor alle accu's die zijn gebaseerd op een loodlegering en zwavelzuur. Wordt een jonge accu een keer te ver ontladen, dan zal deze na een keer goed laden meestal wel weer bruikbaar zijn maar hij zal niet meer de normaal verwachte levensduur hebben en is ook een deel van zijn capaciteit verloren. Gebeurt dit een paar keer dan gaat de accu uiteindelijk misschien maar twee seizoenen mee.

Daarnaast is het belangrijk een ontladen accu zo snel mogelijk weer op te laden. Niet dat de walstroom eerder moet worden aangesloten dan de landvasten belegd, maar laat de accu's niet een week in ontladen toestand achter. Er zal anders (afhankelijk van het soort accu) sulfatering optreden die de levensduur negatief beïnvloedt.

Voor alle accu's, ook voor zogenaamde deep cycle accu's, geldt: hoe dieper ze worden ontladen hoe korter de levensduur.

### Accucapaciteit

Welke accu is nu de beste keus? Om deze vraag te beantwoorden dienen we eerst onze energiebehoefte in kaart te brengen. Hoeveel stroom verbruiken we en hoe

lang willen we zonder te laden van onze accu gebruik maken. De uitkomst van deze vraag wordt uitgedrukt in Ah (Ampères Hours). Wanneer we gedurende 10 uur gemiddeld 5A verbruiken is de energiebehoefte 50 Ah. Bij 6A gedurende een half uur is dat 3 Ah.

Om de behoefte te bepalen gaan we van alle verbruikers na hoeveel stroom ze verbruiken en hoe lang deze aan staan. Het beantwoorden van het eerste deel van deze vraag is betrekkelijk eenvoudig als we de specificaties van de verbruiker kennen. Het tweede deel is wat lastiger. Wanneer zullen we een nacht doorvaren? Hoe vaak gaan we voor anker? Of maken we alleen dagtochten van maximaal 10 uur en liggen we elke avond weer in een haven zodat we de accu weer kunnen opladen?

Stel dat we hebben bepaald 100 Ah nodig te hebben dan moeten we vervolgens naar de eigenschappen van de accu kijken om de benodigde capaciteit te bepalen. Voor een normale lood-antimoon accu geldt bijvoorbeeld meestal een maximale ontlading van 50%. In ons voorbeeld (verbruik 100 Ah) hebben we dan een accu nodig van 200Ah.

Een Deep Cycle AGM accu kan tot 80% ontladen worden zonder al te veel afbreuk te doen aan de levensduur. Maar misschien hebben we deze capaciteit maar een enkele keer nodig (tijdens de vakantie een nacht doorvaren of een keer voor anker gaan). Als je het dus helemaal perfect wilt doen zou je een energiebalans moeten maken voor extreem gebruik en voor normaal gebruik en op basis hiervan beoordelen of een Deep Cycle accu een zinvolle investering is.

### Accu's vergelijken

Om accu's op een enigszins objectieve manier met elkaar te kunnen vergelijken zouden we gebruik kunnen maken van een Ah-prijs waarin ook de levensduur wordt meegerekend. We berekenen dan een eenheidsprijs als Ah-prijs per 100 laad-ontlaadcycli.

$$\text{eenheidsprijs} = \frac{100 \times \text{prijs}}{\text{capaciteit} \times \text{max. ontlading} \times \text{cycli}}$$

Stel we kopen voor € 200,- een semi-tractie accu van 98Ah die maximaal tot 80% ontladen mag worden. Bij een ontlading van 80% ondersteunt de accu 300 cycli. Onze eenheidsprijs berekenen we dan als volg:  $(100 \times 200) / (98 \times 80\% \times 200) = 1,28$ .

Bij een ontlading van 50% ondersteunt dezelfde accu 400 cycli. De eenheidsprijs wordt dan:  $(100 \times 200) / (98 \times 50\% \times 400) = 1,02$ .

Een andere aanbieding voor € 150,- luidt: 140Ah, max 50% ontladen, 200 cycli. Onze eenheidsprijs wordt dan:  $(100 \times 150) / (140 \times 50\% \times 200) = 0,72$

### Het laadproces

Het laden van een accu is geen lineair proces. Een accu die bijvoorbeeld voor 50% ontladen is zal in eerste instantie vrij gemakkelijk kunnen worden opgeladen. Hoe meer stroom je erin stopt hoe sneller het laden



verloopt totdat de accu voor ongeveer 80% vol zit. De maximale stroom wordt eigenlijk alleen begrenst door de capaciteit van de lader. Deze mag daarom niet de maximale laadstroom die bij de accu hoort overschrijden. In de praktijk voldoet een lader met een stroom tussen de 10% en 25% van de opgegeven accucapaciteit. Tijdens fase 1 loop de spanning langzaam op. De duur van deze eerste fase kun je grofweg bepalen door de ontlading (Ah) te delen door de laadstroom (A). Dus heb je een 200 Ah accu voor 50% ontladen en maak je gebruik van een 25 A lader dan duurt deze fase ongeveer 4 uur.

Daarna volgt er een 2e fase. Omdat de accu de energie niet meer zo gemakkelijk wil opnemen zouden we de spanning moeten verhogen. Maar ook hier hebben we weer te maken met een veiligheidsgrens. Enerzijds ter voorkoming van knalgas maar ook omdat we continue apparatuur hebben aangesloten die het over het algemeen niet zo prettig vindt om meer dan 15 volt aangeboden te krijgen. De maximale spanning wordt weer bepaald door de specificaties van de accu. Bij natte accu's ligt dit rond de 14,6 V en voor moderne gel-accu's rond de 14,1 V. Tijdens deze 2e fase neemt de stroom die de accu in loopt langzaam af. Bij een lader met ongeveer 25% van de accucapaciteit duurt dit proces ongeveer 3 uur. Bij een lichtere lader kan dit oplopen tot 4 uur. Na fase 2 zit de accu vol.

Wanneer je de totale hoeveelheid Ah optelt die tijdens fase 1 en 2 in de accu worden gestopt kom je bij een accu in goede conditie altijd 10% tot 20% hoger uit dan de energie die je er hebt uitgehaald.

Dan volgt de derde fase. Accu's hebben de eigenschap zich zelf te ontladen. Om de zelfontlading te compenseren volgt het druppelladen.

### De acculader

Kijkend naar het laadproces wordt het al snel duidelijk dat een goede acculader een 3-traps lader moet zijn. Ook wordt duidelijk dat wanneer je 2 accu's hebt in een verschillende ontladingstoestand je deze niet optimaal met één acculader tegelijkertijd kunt opladen. Toch zijn er laders met aansluitingen voor meerdere accu's (of accusets). Bij een aantal van deze types is er voorzien in een 2e aansluiting voor de startaccu. Hierbij gaat men er vanuit dat deze altijd wel vol is en dus alleen een onderhoudsdosis nodig heeft waarin deze 2e aansluiting voorziet.

Andere types beschikken over 2 of 3 gelijkwaardige aansluitingen. Echter beschikken deze laders maar over één regelaar. Dit betekent dat alle aangesloten accusets op dezelfde manier worden geladen. De lader begint bij fase 1 en indien er één accu is die ver ontladen is zal deze eerst op peil worden gebracht. De andere accu die nog bijna vol zat zal moeten wachten totdat de andere accu op gelijk niveau is. Daarna worden beide accu's in fase 2 langzaam doorgeladen totdat ze vol zijn en volgt fase 3.

Wanneer we de accu laden terwijl we aan boord zijn moeten we ook rekening houden met de verbruikers zoals koelbox, verlichting en tv die tijdens het laadproces aan staan. De stroom die deze apparaten vragen moeten we aftrekken van de stroom die de lader levert om de duur van fase 1 te bepalen en heeft ook invloed op vooral het begin van fase 2.

Ton Mommers  
Cayenne

## BZc Clubartikelen

Wilt u er helemaal bijhoren? Bestel dan een **Bavaria Zeilclubwimpel**, een BZc **Cap**, een BZc-Imhoff **Neck Towel** (in rood of blauw) of **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).

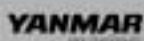




# veelzijdig professioneel met schepen



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



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



# SAILSELECT®



## Betaalbare kwaliteitszeilen!

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

T: 020 4031018  
info@sailselect.nl

Uitdammer Dorpsstraat 35  
1154 PS Uitdam

F: 020 4031019  
www.sailselect.nl



# KUIPER VERZEKERINGEN

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



## Van alle markten thuis

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



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

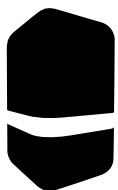
**Kuiper Verzekeringen: *partner in zekerheid.***

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



NEPTUNE®

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



HISWA

De Hamvraag...

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

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

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

# BABELVARIA

## Hoi jongens en meisjes

Het vaarseizoen is weer begonnen en de eerste club activiteiten zijn al achter de rug, namelijk het hemelvaart/pinkster weekend. Ik hoop dat de verhalen van jullie belevenissen op de boot en grappige gebeurtenissen naar ons toekomen, zodat we ze in de Langsij kunnen plaatsen en iedereen er van kan genieten.

## Puzzel

Helaas is er geen goede oplossing binnengekomen van de prijsvraagpuzzel. Misschien was hij te moeilijk, maar er is weer een andere prijsvraag en de cadeaubon ligt weer te wachten om verzonden te worden. De verhalen en oplossing van de prijsvraag kun je sturen naar: Jeugd, p/a Bachstraat 23, 3281 VA Numansdorp. Of je doet het per e-mail: jeugd@BavariaZeilclub.nl



prijsuitreiking tijdens het Hemelvaartevenement

## Oplossing prijsvraag van januari 2007

Horizontaal:	Vertikaal:
1. kip	2. paard
3. egel	3. ezel
4. varken	5. vogel
7. hond	6. mus
9. poes	8. spin
10. olifant	11. arend
14. koe	12. giraffe
15. muis	13. worm
16. krokodil	15. mol

## Moppen tappen met Loes

We hebben leuke moppen binnengekregen van Loes Janse van 10 jaar. Natuurlijk over de Bavaria.

Een rubberboot en een Bavaria gaan uit eten. Komen ze weer naar buiten, zegt de rubberboot: "Ik voel me zo opgeblazen". Zegt de Bavaria: "En ik voel me zo winderig!"

Een rubberboot en een bavaria komen elkaar tegen. Zegt de rubberboot: "Ik kan sneller dan jij!" "O ja? Ik daag je uit!" zei de Bavaria. "Oké" zegt de rubberboot, "Maar ik moet wel een motortje kopen".

Het is geel en het zeilt ?...

Een banaria

Het zeilt en het zingt ?...

Een kanaria

## Wist je datjes

Tijdens het hemelvaart weekend is er weer veel gelachen om de dingen die de ouders gedaan hebben. Hieronder volgen een paar grappige voorbeelden.

- er ouders zenuwachtig en gestrest zijn
- er moeders zijn die ziek worden
- er ook moeders zijn die verkeerde lijnen aandraaien en vastzetten
- dat diverse boten achter de heer Bommel aan zeilden en zelf niet goed uitkijken
- er opa's zijn die de fokkeschoot niet goed vastmaken
- sommige boten te weinig zeil ophadden en te laat zijn gestart
- oma drinken knoeide op opa's teak
- er ouders waren die geen zwemvest aanhadden.

lees verder



## Mijn eerste zeiltocht met onze eigen boot.

Hallo, ik ben Tim Janse en ik ben 12.  
Mijn ouders zijn lid 750 van de BavariaZeilClub.

Het verhaal gebeurde zo'n drie jaar geleden, op de eerste zaterdag van de zomervakantie. Mijn moeder, vader en ik waren net bij onze (oude) boot de Bleusette in Naarden. Toen mijn oom en opa er waren voeren we uit, nog geen kwartier later voeren we het IJsselmeer op. Mijn opa is een oud-schipper dus hij ging gelijk aan het roer zitten.



Loes en Tim Janse

Op gegeven moment zeilen we zo schuin, het was net tussen kapseizen of niet in. Mijn vader zei tegen mijn opa: "Pa, vieren!". Maar dat hoorde hij niet. Mijn vader moest de schoot uit de schootklem trekken. Ik deed het toen zowat in m'n broek. Gelukkig zijn we niet omgeslagen. Mijn opa had een pet op en die was verdwenen en op die pet stond: "Dat zeg ik, Gamma." Mijn vader bedacht, dat als iemand hem in zijn schroef zou vinden en die tekst las ..... Daar hebben we nog dagen om zitten lachen. De rest van de dag ging het gewoon zijn gangetje. Behalve dat de motor kapot ging. Hopelijk gaat het niet zo met onze nieuwe Bavaria 33.

Tim Janse van de "DoemeDiema"

Er was eens een Bavaria in Muiderzand  
Die had aan beurzen en proefvaarten het land  
Hij wilde op de golven dansen  
Doemediema, zei de familie Janse  
Op 7 juni vertekt hij van de kant

**Lizzy en Tom** Het avontuur tussen twee werelden  
Willen jullie weten hoe het afloopt met Lizzy en Tom  
kijk dan op [www.speelzolder.nl](http://www.speelzolder.nl) onder verhalen.

## Hemelvaartweekend 2007

Woensdag vertrokken we (pappa, mamma, Lise, Thomas en Ruben) met onze BAV 46 Dame Bleue naar de Roompot. De volgende dag over zee naar Stellendam, daar lagen we met heel veel Bavaria's bij elkaar. Eerst haalden we ons wedstrijdnummer, 2, en toen zijn we naar de steigerborrel gegaan. Dat was wel lekker, met chippies voor ons. Ik zag een kikker en redde die tussen alle mensenbenen vandaan.

Na de borrel gingen we uit eten in een soort garage, gelukkig bakten ze voor ons frietjes. Ook was er een meneer die met ballonnen figuren maakte. We hebben nog lekker een partijtje voetbal in de speeltuin met alle kinderen. Op het laatst was er een disco en na de disco gingen we slapen.

De volgende dag was de wedstrijd. Wij startten in de eerste ploeg en zeilden

samen met onze opstappers Marco, Evalien, Steffanie en Alexander. Het ging heel goed maar we werden vierde, net geen prijs. Ook was er voor de kinderen een quiz, die we tijdens het varen maakten. s'Middags waren we in Hellevoetsluis. Wij gingen spelen en de ouders gingen naar het droogdok. Ook visten we allerlei troep uit de haven met onze schepnetjes; een helm, een colafles en een kapje van een windmeter. Kan mijn vader wel gebruiken. 's Avonds gingen we weer eten, er was toen prijsuitreiking van de wedstrijd en er was een leuke quiz. Mijn zus werd derde en ik werd eerste! Ik kreeg een hele mooie beker. De volgende ochtend hebben we nog lekker ontbeten. Daarna gingen we weer terug naar onze thuishaven Herkingen.

Thomas Prent  
Dame Bleue

lees verder





# Tips voor de Staande mastroute: traject Alphen aan den Rijn Hoe en welke brugwachter aanroepen?

Ons lid Kees Heersping, schipper van de Bavaria 37 Antares deelt in dit artikel zijn ervaring met het bevaren van de Staande Mastroute Alphen aan den Rijn. Dit is een druk en met veel bruggen uitgevoerd traject, waarvan veel zeilers gebruik maken.

Vanaf het Zuiden komend komt u bij het naderen van Alphen aan den Rijn eerst de lage spoorbrug over de Gouwe tegen. Deze spoorbrug wordt bediend via de hefbrug Gouwsluis, even verderop gelegen. Vraag op kanaal 18 aan de Gouwsluis een opening van de spoor en hefbrug aan. De spoorbrug kent korte en langere openingen, dus kan er ook een korte wachttijd optreden.

Daarna vaart u bakboord uit, de Oude Rijn op. U gaat dan dwars door het centrum van Alphen. Nabij de Alphensebrug en de Albert Schweitzerbrug zijn beperkte afmeermogelijkheden om in de stad wat inkopen te doen.

## Camaravolgsysteem

Een centrale post, die naast de Alphensebrug ligt, bedient de eerste vier bruggen die hierna volgen. Vanaf de eerste brug, de Swaenswijckbrug, wordt u al waargenomen door een camera volgsysteem die u begeleidt tot en met de vierde brug, de Albert Schweitzerbrug. Vergeet hier niet vóór de eerste brug, per marifoon op kanaal 18, te melden



en om vier openingen aan vragen. Daarna hoeft u geen openingen meer aan te vragen, want de camera's op de centrale post helpen de brugwachters/verkeersleiders de scheepvaart verder te begeleiden. Wel is het zaak om de marifoon op kanaal 18 uit te blijven luisteren. U blijft dan op de hoogte van de eventueel aanwezige beroepsvaart en mededelingen van de centrale post.

## Aansluiten is een must

Een nogal veel voorkomend fenomeen is dat jachten op 300 meter afstand van de brug blijven wachten. De openingstijd van de brug duurt dan veel te lang en de brugwachter kan dan besluiten niet eerder te draaien voordat de scheepvaart redelijk dicht de brug is genaderd. Aansluiten is dus een must! Denk wel aan de aanwezige lichte stroming op de Oude Rijn.

## Inspelen op aanbod en vraag

Als u de laatste brug door bent, volgt u de Oude Rijn en gaat u vervolgens stuurboord uit de Heimanswetering op. De brugwachter van de centrale post heeft inmiddels per marifoon aan de brugwachter van de 's Molenaarsbrug het aantal zeiljachten wat zojuist gepasseerd is, doorgegeven.

Op deze wijze kunnen de brugwachters inspelen op het aanbod van jachten in combinatie met de vraag van openingen door de beroepsvaart!

Tot slot kent Alphen aan den Rijn een spitsuurregeling in de maanden juni, juli en augustus.

Deze kan een maximale wachttijd van 30 minuten opleveren. Meer bedieningstijden in de Almanak.

*Kees Heersping*



# Weersvoorspelling aan boord

*In een aantal artikelen vertelt Tijssen Elektro ons iets meer over de verschillende soorten apparatuur die we aan boord kunnen installeren. Dit keer gaat het over de apparaten via welke we informatie kunnen ontvangen die ons helpt bij het nemen van beslissingen met betrekking tot het weer.*

## Veilige vaart

“Niets veranderlijker dan het weer”, is een bekend gezegde dat zeker bij de watersport veelvuldig opgaat. Een goede weersvoorspelling is daarom essentieel voor een veilige vaart. Zo zijn vele watersporters in het verleden overvallen door slecht weer met alle gevolgen van dien.

Maar hoe krijgen we de benodigde informatie als we aan boord zijn? Is de ontvangen weersinformatie 100% betrouwbaar? Blijft het vandaag zonnig met windkracht 2 of is er storm op komst? Zijn er hele speciale lokale omstandigheden die het veilig varen in de weg staan? Zomaar een paar die we onszelf allemaal wel eens gesteld hebben.

## Vele mogelijkheden

In deze bijdrage zal een globaal overzicht gegeven worden van veel gebruikte methoden om informatie over het weer te krijgen. We realiseren ons dat dit overzicht absoluut geen compleet overzicht is. Het is een greep uit de mogelijkheden, waarbij de schipper uiteindelijk de eindverantwoording heeft.

Het vaargebied is natuurlijk van belang. Zo zijn er voor de kust- en binnenwateren meerdere bronnen beschikbaar, terwijl watersporters die verre reizen op zee maken geheel afhankelijk zijn van eigen waarnemingen en weersvoorspellingen voor die wateren. De bijbehorende apparatuur is dan noodzakelijk om de berichten te kunnen ontvangen.

## Teletekst

Weersvoorspellingen via teletekst kunt u vinden op pagina 702, 703 en 704. Veelal zijn deze in havenkantoren zichtbaar voor passanten.

Er is een aparte windvoorspelling op pagina 702/2.

## Radio

Weersvoorspellingen via de gewone radio zijn het bekendst. Vooral de normale voorspellingen voor de komende 24 uur worden zeer regelmatig uitgezonden. Windwaarschuwingen worden meestal pas vermeld vanaf windkracht 6. Veelal zijn dit algemene weersvoorspellingen, terwijl lokale radiozenders vaak meer aandacht hebben voor het lokale weer.

## Marifoon

Niet alleen via de radio maar ook via de marifoon worden weersberichten uitgezonden. Dit gebeurt op vaste tijdstippen en ook zijn er voorspellingen voor langere periodes.

## Navtex

Via de Navtex ontvanger zijn naast allerlei scheepvaartberichten ook weersberichten te ontvangen. Voordeel is dat stormwaarschuwingen uitgezonden worden als deze er zijn. Het ontvangstbereik is ongeveer 200-250 mijl uit de Europese kustlijn. Een groot ontvangstgebied dus.

## Weerdecoders

Weerdecoders werken met speciaal gecodeerde radio uitzendingen van o.a. de Duitse Wetterdienst via Pinnerberg/Offenbach. Via RTTY (Telex over Radio) worden de uitzendingen gedecodeerd en op het scherm en/of papier weergegeven. Weersvoorspellingen zijn er vooral voor de Noordzee en de Oostzee.

## SSB

Single Side Band ontvangers kunnen berichten ontvangen die op deze manier uitgezonden zijn.

Voordeel is dat het ontvangstbereik erg groot is. Er zijn ook black box SSB ontvangers die op een PC of laptop aangesloten moeten zijn. Via Windows toepassingssoftware vindt de afstemming en bediening plaats.

## Yachtcontrol

Yachtcontrol Netwerk is een software programma met een GPRS verbinding naar de Yachtcontrol server. Op de server worden allerlei scheepvaart gerelateerde gegevens verzameld en on-line geactualiseerd. Op de server staan onder andere alle navtex berichten, haven- en sluisinformatie, stremmingen, weersvoorspelling, Grib animaties, RTTY berichten, scheepvaart berichten en nog veel meer.

Door een keuze te maken uit de gewenste informatie en met de functie “Bijwerken” maakt het programma via de GPRS verbinding contact met de server om de laatste informatie te downloaden. De bijgewerkte informatie is dan direct beschikbaar aan boord. Ook is met dit programma Internet en e-mail toegankelijk via de beveiligde GPRS verbinding.

## Internet

Via het Internet is ook een veelheid van weersinformatie beschikbaar. Voorwaarde is wel dat er dan een internettoegang aan boord mogelijk is. Gelukkig zijn de draadloze WiFi hotspots in vele havens beschikbaar, waardoor inloggen met de PC of laptop eenvoudig is.

Via internet zijn bijvoorbeeld Grib files te downloaden. Dit zijn relatief kleine bestanden met informatie over de luchtdruk, temperatuur, windsterkte en windrichting. Vele

navigatieprogramma's kunnen deze grib files als een layer over de elektronische kaart leggen.

Met een ingebouwde animatiefunctie kan de voorspelling eenvoudig zichtbaar gemaakt worden. De NOAA levert deze gratis gribfiles voor de gehele wereld.

#### Satelliet

Buiten het bereik van de kuststations (bijvoorbeeld op de oceaan) kan via satellietcommunicatie de benodigde informatie ontvangen worden. Zo heeft een Inmarsat-C ontvanger een standaard functie

voor het gratis ontvangen van EGC berichten. Dit zijn scheepvaartberichten maar ook weersvoorspellingen en stormwaarschuwingen. Ook zijn er satelliet terminals met een data-aansluiting, waarmee Internet toegang mogelijk is.

#### Combineren

Er zijn dus voldoende mogelijkheden beschikbaar om weersinformatie aan boord te kunnen ontvangen. Een goede schipper zal echter nooit van een enkele bron gebruik maken voor zijn/haar beslissingen. Het combineren van alle beschikbare informatiestromen, gekop-

peld aan de eigen waarnemingen en ervaring, zal ertoe bijdragen dat er op het water geen verrassingen hoeven te zijn voor wat het weer betreft.

Omdat er zoveel mogelijkheden zijn, ook afhankelijk van het vaargebied, het gebruik en eventuele bijbehorende kosten, is het zeer verstandig om onafhankelijk advies in te winnen, waarbij een vakkundige inbouw en uitleg een goede basis is voor een veilige vaart.

*Eddy Huisman  
Tijssen-Elektro Zeeland BV*

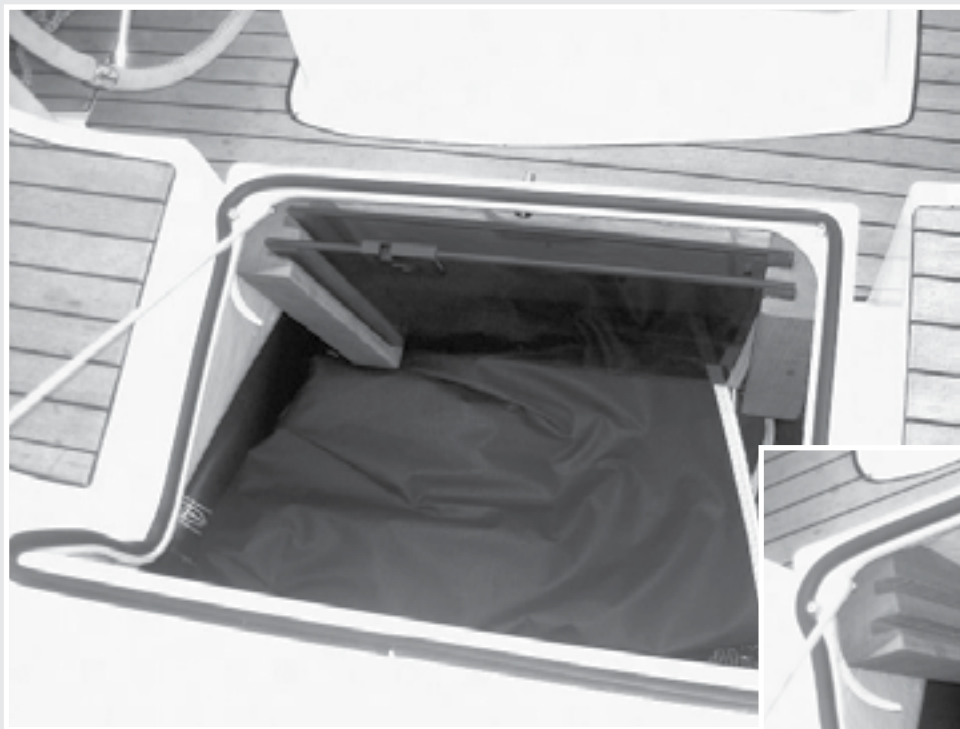
**klustip**

## Opbergsysteem voor de luikjes

*Han Neuteboom stuurde de volgende handige tip naar de redactie.*

Voor de nieuwe Bavaria's 31 en 34 geldt het naar ik begrijp niet meer, maar op onze Bavaria 30 hebben we gezocht naar een eenvoudige manier om de luikjes van de kajuitdeuren op te bergen. Deze passen immers precies in de bakskist. Het voordeel is dat ze daar gemakkelijk bereikbaar zijn en niet in de weg liggen. Bovendien hoeft je er dan, vooral als ze nat zijn, niet mee naar binnen de kajuit in.

In de bakskist heb ik daartoe twee meranti balkjes gelijmd. In elk balkje zijn twee groeven van ongelijke diepte gefreesd waar de luikjes netjes in passen. Om ruimte te maken heeft de brandblusser overigens een ander plekje gekregen. Dit opbergsysteem voor de luikjes bevat ons uitstekend.



*Han Neuteboom  
Drijvende Kracht*



L  
A  
N  
G  
S  
Z  
I  
J



# Waypoints GPS software

Recent ontving ik de nieuwe versie van het bekende programma "Waypoints GPS" van Henk Nicolai. Dit navigatie programma voor uitzetten voor routes en dergelijke blinkt uit door eenvoud zowel voor wat betreft de installatie als in het gebruik. Het standaard kaartmateriaal is heel acceptabel en heeft een goede resolutie. Er kunnen ook "1800 serie" kaarten bij worden aangeschaft. Groot voordeel van Waypoints GPS is dat je met een druk op de knop het programma kunt actualiseren en kunt beschikken over een altijd actueel boeienbestand. Dat scheelt dus veel BAZ berichten in de kaart omzetten met een potlood.



Met de nieuwe 2007 versie ontving ik tevens - een leuke actie van Henk - de Google Earth kaarten die door Henk Nicolai zijn omgezet voor gebruik binnen het programma. Het Google Earth kaartenbestand kon eenvoudig worden gedownload en geïnstalleerd om te gebruiken in het programma. Je krijgt dan een realistisch beeld op je laptopscherm te zien van de omge-



ving waar je op dat moment vaart. Simpel en indrukwekkend!

Een onderdeel dat ook bijzonder handig is zijn de stroomgegevens. Met een klik zie je de actuele stroomgegevens in beeld met de richting en de snelheid. Inmiddels is in het programma ook de "AIS" functie uitgebreid. Ik heb daar echter zelf nog geen gebruik van gemaakt, maar andere clubleden misschien wel. Ook het gebruik van GRIB weerbestanden in het programma is mogelijk. Deze bestanden zijn kosteloos te downloaden.

Uiteraard zijn er veel uitgebreidere programma's op de markt zoals van Raymarine en Stentec. Zelf gebruik ik ook nog de C MAP software met de C MAP kaartlezer. In het gebruik voldoet Waypoints GPS mijns inziens echter zeer goed door de eenvoud en overzichtelijkheid. Ook de aanschafkosten vallen mee. Deze liggen onder de €90 en een upgrade is rond de €50.

*Paul Lodewijk  
Palu@Sea*

## Maritin Watersport

**Mobiele jachtservice  
Watersportartikelen**

**www.maritin.nl info@maritin.nl**

**013-5720410 / 06-27584423**

**Voor alles  
wat uw  
boot wenst**

# LONDON VTS CALLING

*De Dame Bleue met haar bemanning waagde oversteek en legde aan in de haven van hartje Londen. Een achtdaagse tocht naar een niet alledaagse bestemming, waarbij alles meezat. Een aanrader volgens de familie Prent.*



*Samen met Ocean People (flottielje leiding) en acht medeavonturiers zijn wij op 27 april een achtdaagse reis gestart. De eindbestemming was St Catherin's Dock, in bijna hartje Londen, nabij de Tower Bridge. Wij zijn Ed, Nicolet en de kinderen, Lise(13), Thomas (9) en Ruben (5), varende op onze BAV46, genaamd Dame Bleue met thuishaven Herkingen.*

De heenreis is in vier etappes afgelegd. Eerst voeren we vanuit de Roompot naar Nieuwpoort aan de Belgische kust, vervolgens zijn we overgestoken naar Ramsgate. We hebben overnacht aan een mooring op de river Swale in Queensborough. De laatste stap was de Thames opvaren naar Londen. Op de hoogte van het Sheerness kanaal in de aanloop van de Thames was Londen VTS al regelmatig hoorbaar op onze marifoon.

Na het passeren van the Thames Barrier is het nog maar een klein stukje varen naar St Catherin's Dock. Dit is een zeer beschutte haven in de nabijheid (200 meter) van de Tower Bridge en de Underground, die je naar hartje Londen brengt. Je ligt tussen het city life en de kantoren. 's Ochtends wekt

het rumoer van o.a. de 'suits' je. De 'kostuums' pakken een kop koffie bij Starbucks, voordat ze naar hun werk te gaan. St Catherin's is een bestemming die je niet zo 1-2-3 zou kiezen, maar volgens ons echt een aanrader!

Wij zijn 2½ dag in Londen geweest. Er was voldoende tijd om te shoppen, een museum te bezoeken en mensen te kijken. We zijn natuurlijk ook op de bekende plekken als de Tower Bridge, the London Eye (het grootste reuzenrad van Europa), Westminster Abbey, Houses of Parliament etc geweest. Ook Londen by night is prachtig om te zien. Dicht bij de haven is het National Maritime Museum te Greenwich, waar de nulmeridiaan loopt. Hier 'begint' de tijd (GMT). Een museum dat je niet mag missen.

Voor de liefhebbers organiseren we een excursie.

Wij zijn gestart op 27 april 2007. Er heeft de hele week een NO-wind tussen 16 en 25Kn gestaan, wat dus heerlijk zeilen was. Op 5 mei bereikten we na 18 uur zeilen en 150 nM weer de Roompot. Hier zat een onderbreking in van vier uurtjes in Chatham, vanwege een windpiek verwachting van 35 knopen 's nachts. Deze terugreis is zeer snel verlopen met SOG snelheden variërend tussen de 8,2 en 12,4 kn. Ondanks de al redelijk opgebouwde golven, die wat zeeziekte bij de kinderen teweeg brachten, hebben we een geweldige reis gehad. 'Het weer' heeft ons daarbij goed geholpen.

*Ed en Nicolet Prent  
Dame Bleue*



**The Streets of LONDON is voor herhaling vatbaar**



**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

 **KUIPER**  
VERZEKERINGEN

 **BARCO**® marine equipment  
Numansdorp-Holland

 **SHIPSHAPE**  
JACHTSERVICE

**RIWAX**®  
beauty for cars and boats



'Uw bestuurslid weet ook veel over energie.'

 **Het Shell Vrijwilligersfonds**  
Op vrijwillig kan je bouwen. Het inspreken voor verenigingen, instellingen en stichtingen zijn goud waard. Een van de vrijwilligers werkt bij Shell in Nederland. Dat waardeert Shell zeer. Want juist maatschappelijke en sociale inzet maakt onze medewerkers compleet 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](http://www.shell.nl/socialinvestment)


**van WIJK**   
WEGENBOUW B.V.

**YACHTAVONDEN EUROPA OP CO**   
MEET UPDATE FUNCTIE  
Altijd up-to-date informatie. Overzichtelijke layout. Besluit veel minder plaats in en valt goedkoper dan boeken. slechts € 99,-  
Een complete Nederlandstalige jachthandgids met:  
• ruim 1.400 jachthavens in Europa  
• alle faciliteiten gepresenteerd  
• kaartjeskaart  
• foto's  
• vertalingen  
• technische tips  
[www.sail4fun.com](http://www.sail4fun.com)  
info@vanwijk.nl tel. 053-833000

 **ABOS** Zeilmakerij  
Anthony Fokkerstraat 3c  
3261 LB Oud Beijerland  
 **ELVSTRÖM**  
SOBSTAD

Elvström Sobstad Benelux

**BOLS**®  
*Coren Wijn*

 **tijssen elektro**  
Tijssen elektro Zeeland BV  
Deltastraat 13  
4301 RC Zierikzee  
infotez@tijssen-elektro.nl

 **SELDÉN**  
*for sailing*

**IR}S** **Supplier of Independent Risk Solutions**  
[www.irsnl.com](http://www.irsnl.com)

**Wavelength Consultancy**  
Advies op maat:  
Personeelszaken en Veiligheid op de werkvloer.  
**Albert Rink**  
Consultant

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



# Pinksterweekend 2007

Onder een wat bewolkte hemel maar met af en toe ook de nodige zon, zette de Balou zaterdag 26 mei vanaf Lelystad koers naar Medemblik. We waren door omstandigheden wat aan de late kant vertrokken, maar door een lekker windje konden we na een heerlijke tocht nog net voor zessen door de brug in de Westerhaven binnenvaren.

De haven lag al vol met een meer dan gemiddelde hoeveelheid Bavaria's en op de kant in het gras was de steigerborrel helaas net afgelopen. Naar verluud was deze erg gezellig. Een ieder had de mogelijkheid om oude bekenden te begroeten of nieuwe contacten op te doen. We hebben jammer genoeg ook de persoonlijke overhandiging van het programmaboekje en toebehoren gemist. De twee charmante organisatrices kwamen met enveloppe, een glaasje korenwijn en een lekker stukje haring, bij elke boot aan boord.

## Roofvogelshow bij Radboud

Bij aankomst haastten wij ons naar het Radboud kasteel, waar een roofvogelshow was georganiseerd. Angelique, één van de slechts twee vrouwelijke valkeniers in Nederland, maakte er een prachtige voorstelling van. De enorme Europese oehoe met zijn vleugelspanwijdte van anderhalve meter, de ranke slechtvalk met in duikvlucht een topsnelheid van 395 km/h en de Amerikaanse buizerd die laag over



steigerborrel in Medemblik

onze hoofden scheerde, maakten veel indruk. De duiven, meeuwen en kraaien rond het Radboud leken iets minder enthousiast.

## Stoere verhalen

Vervolgens stond er een prima en gezellig diner in het kasteel op het programma waar wij met verschillende gezellige mede clubleden kennis hebben gemaakt. Onze kinderen Jasper en Sanne (6 en 4 jaar) hadden inmiddels buiten op het kasteelplein de nodige vriendjes gevonden. Terwijl wij binnen indruk probeerde te maken met stoere verhalen over onze recente Engelandreis, probeerden de kinderen buiten hetzelfde met hun nieuwe stepjes. Op een of andere manier krijg je nooit genoeg van gesprekken over zeiltochten, leuke ligplaatsen en de eeuwige klussenlijst die niemand vreemd is.

## Windvoorspellingen

Gedurende het verloop van de avond werden de windvoorspel-

lingen voor de volgende dag echter steeds indrukwekkender zo niet angstaanjagender. Ik meen mij zelfs te herinneren dat er iemand begon te twifelen of we wel zouden starten met de voorspelde windkracht 7. Op weg terug naar de boot dacht ik nog of ik de 135% Genua niet moest verwisselen door de recent aangeschafte 100% fok, maar eenmaal terug op de boot (en na de werking van de koffie) zagen de meeste voorspellingen er gelukkig weer prima uit.

We waren gelukkig te moe om echt last te hebben van het "jumpstijl" feestje wat in één van de tuinen grenzend aan de haven werd gegeven.

## Fanatieke voorbereidingen

De regen die de gehele nacht had doorgezet werd al minder toen de volgende ochtend de briefing om 8:30 uur begon. Olaf liet ons naast de nodige spelregels weten dat de lange baan op het programma stond, gezien de verwachte wind van rond de 4 beaufort. Iedereen ging vervolgens fanatiek aan de slag met voorbereidingen zoals het monteren van startborden en vlaggen, een zeilwisseling of het bestuderen van de baan met kaart en plotter.

## Dingy race

Vervolgens werden de kinderen opgetoeterd voor de dingy race. Jasper en Sanne zijn nog iets te jong om alleen mee te doen, maar gelukkig mochten ze met Meike de





Schepper van de Njord. meevaren, een zeer ervaren roeister. Het werd een spannende strijd die net niet werd gewonnen door de boot met onze kids. Toen kwam er iemand op het geweldige idee dat ook de ouders moesten gaan roeien en dat hun tijden bij die van de kinderen zou worden opgeteld voor de einduitslag. Gezien het feit dat Meike waarschijnlijk wel had gewonnen als zij Jasper en Sanne niet had meegenomen, heb ik ook erg fanatiek meegedaan om het verlies wat goed te maken. Wat ik toen nog niet wist is dat dit de enige race die dag zou worden waar ik überhaupt de startlijn zou passeren en nog wel in de goede richting...

#### Lachwekkende situaties

Vanaf 10:30 uur vertrokken alle boten langzaam maar zeker in de richting van het startschip, want om 11:30 uur was de start van de eerste groep. De zwakke wind die er toen nog stond werd echter steeds minder en terwijl groep 1 nog een redelijke start kon maken, was het voor de derde groep om 12:00 uur al erg lastig om nog fatsoenlijk voortgang te maken. Inmiddels werd er door het startschip al omgeroepen dat we de lange baan gingen omruilen voor de korte baan, maar al snel werd duidelijk dat zelfs die baan lastig te halen zou zijn. Tijdens onze start om 12:15 uur was de wind geheel weggefallen, wat tot lachwekkende situaties leidde.



stuurloos dobberen

#### Stuurloos

Ons werd pijnlijk duidelijk dat het niet verstandig is om met deze "wind" een vroege start te voorkomen door afvallen en vervolgens oploeven. Ik zal verdere details achterwege laten, maar binnen de kortste keren lagen we stuurloos te dobberen voor de startlijn ... 180 graden omgekeerd. Al snel werd kanaal 13, dat was aangewezen voor communicatie betreffende de wedstrijd, een middel om elkaar een hart onder de riem te steken: "Balou, hebben jullie de juiste banenkaart ter beschikking?", "Startschip hier de Impulsive. Ik haal de startlijn niet dus noteer mij maar voor 15 minuten straf tijd. Een strafondje om het startschip kost me anderhalf uur."

#### Brommeren

Na een half uur dobberen waren wij met een groep van 5 schepen de startlijn nog steeds niet gepasseerd. De ene na de andere boot hield het voor gezien, niet in de laatste plaats omdat verschillende schepen al dobberend dreigde te stranden aan "lager wal". Niet lang daarna werd besloten om de race geheel af te gelasten omdat de steigerborrel om 16:00 uur in Enkhuizen anders in het gevaar zou komen. Achteraf een goede beslissing, want tot 15:00 uur is het windstil gebleven! Ook daarna heb ik niet meer dan 5 knopen wind kunnen klokken. Na wat "protesten" via kanaal 13 van enkele boten die meende voorop te liggen, begon iedereen de zaak op te doeken. Brommeren naar Enkhuizen dus om met zo'n 60 boten aan te leggen in de oude binnenhaven van Enkhuizen. Daar deed de zon inmiddels verwoede pogingen om door de wolken te breken.

#### Veel prijzen

Na een erg gezellige steigerborrel was het om 18:00 uur aanschrijven voor het diner en feestavond in de Doelen. Ondanks de afgelaste wedstrijd was er natuurlijk toch een prijsuitreiking die zich met name richtte op zaken als "de vooruitziende blik van de eerste boot die de wedstrijd staaakte", de dinghy race en de raadsels & kleurplaten. Naast de kinderen (er was voor iedereen wel één of andere prijs) waren er ook nog prijzen voor enkele vaders die zoals gezegd zich in de ochtend hadden uitgesloofd in tijdens de dinghy race.

#### Geslaagd weekend

Een weergalozige top-act van vier jonge goden kreeg bijna iedereen op de dansvloer en met moeite wisten we nog enigszins op tijd voor de kinderen (= voor middernacht) de boot te bereiken. De volgende ochtend stond er alweer een ontbijtbuffet klaar om nog even gezellig met elkaar na te kunnen pra-



top-act van vier jonge goden

ten. Daarna werd het tijd om weer huiswaarts te koersen. Om 12:00 uur passeerde we de Drommedaris op weg naar Lelystad, maar wegens gebrek aan wind werd het opnieuw een tocht op de motor. In de sluis konden de kinderen nog leuk afscheid nemen van de nieuwe "vriendinnetjes" van de Mistral. Al met al kijken we terug op een erg geslaagd weekend en bij deze nogmaals onze dank aan Wilma, Evelyn, Peter en Ton voor de fantastische organisatie!

Wim Touw  
Balou



# Hemelvaartevenement 2007



Op de vrijdagochtend in het hemelvaartweekend was om 9:00 uur in de morgen palaver in de evenementenhal in Stellendam. De wedstrijdleiding maakte hier werd de te varen baan met de starttijden voor de verschillende startgroepen bekend. Er waren drie groepen: Groep 1 van 39 t/m 46 voet, Groep 2 van 36 t/m 38 voet en groep 3 van 30 t/m 34 voet.

## Even inslingeren

Na het palaver brachten de deelnemers de schepen in gereedheid en ging iedereen het water op. Op het water snel de zeilen omhoog om even in te slingeren voor er gestart zou worden. Ook dit jaar was de harde wind weer aanwezig bij de wedstrijd van het zuidelijke evenement, er was gemiddeld zo'n 20 knopen wind, wat in combinatie met een beetje zon, een heerlijke zeedag op zou gaan leveren.

## 'Rustige' startprocedure

De startlijn lag halve wind, iets wat vrij ongebruikelijk is, maar met een harde wind als deze een hoop rust kan geven. De meeste stress is meestal bij de start, maar door deze halve-windse start verliep de hele procedure erg rustig. Zo rustig zelfs, dat meerdere schepen nog niet in de gaten hadden dat de procedure al was begonnen.



de steigerborrel

## Ontspannen wedstrijd met 20 knopen wind

### Geen strakke start

Groep 1 ging als eerste van start. Het bleek erg lastig om een strakke start te timen. Alleen de Heer Bommel.nl wist nog aardig gelijk met het startsignaal over de lijn te gaan, gevolgd door de Grey Pearl. De rest van Groep 1 kwam er in een treintje achter aan, op weg naar de eerste boei. Bij Groep 2 en 3 verliep de start niet anders. Het hele veld voer achter elkaar aan over de lijn.

### Ontspannen èn full speed

Bij de eerste boeironding kwamen alle schepen weer bij elkaar, om vervolgens in het volgende rak weer te verspreiden. De schepen gingen voor de wind op weg naar de volgende boei. Sommige schepen licht afkruisend, andere plat voor de lap. Vervolgens kwam een rak aan de wind, in dit rak profiteerden de schepen met de kleine voorzeilen en de diepe kielen. Na dit rak volgden een aantal lussen, waar telkens met een



muziekale omlijsting





knik in de schoot richting de boei gevaren werd, en halve wind weer terug. Dit was heerlijk ontspannen wedstrijdzeilen, iedereen gaf zijn schip de teugels en ging full speed van boei naar boei.

### De finish

Na deze lussen moesten we nog rond de laatste boei gijpen en daarna kon iedereen koers naar de finishlijn zetten. Verschillende schippers zaten al klaar met hun stopwatch om het verschil in gezeilde tijd met de naaste concurrenten op te meten. Na de finish gingen alle schepen richting de haveningang van Helvoetsluis, waar het middagprogramma aanving met aansluitend het diner in het Pomphuis. Na het diner werden de uitslagen, berekend naar SW-rating, bekend gemaakt. De uitslagen vindt u in het kader.

Al met al een zeer geslaagde wedstrijd. De omstandigheden waren goed, net niet te veel wind en weinig golfslag. De wedstrijdleiding had gekozen voor een kortere en ontspannen baan, alle rakken waren bezield. Dit maakte de wedstrijd leuk voor iedereen, fanatiek of minder fanatiek, ervaren of beginnend.

*Frits Burg  
Grey Pearl*



## Uitslagen Hemelvaartweekend

*plaats schipper scheepsnaam type*

### Groep 1

1	Burg	Grey Pearl	46
2	Bezooijen	Ebijmar	42
3	Rink	Adanna	44
4	Prent	Dame Blue	46
5	Pannekoek	Heer Bommel.nl	44
6	Kuipers/Wentink	Oliver	39
7	Hofstra	Zefiros	42
8	Kemps	Kemphaan	40
9	Breejaart	Bo-Jengles	42

### Groep 2

1	Verhage	Planeur	36
2	Scholtes	Ya Esta	38
3	Van Bers	Senang	37
4	Rink	Spring	37
5	Toes	Zeezout	36
6	Van der Colk	Pallieter	37
7	Koch	Flair	37
8	Klein	Spicy Lady	37
9	Gort	Zefyros	37
10	Bloemheuvel	Sailmate	36
11	Jansen	Rivendell	37
12	Van Loon	Hedani	36
13	Breet	Seadrive	38
DNF	Van der Voort	Mazzel	37
DNF	De Jonge	Makietie	37

### Groep 3

1	Van Hoven	Queen	32
2	Beek	Permanent Wave	30
3	De Wee	Lady Jane	32
4	Wolvers	Lyara	33
5	Van Oosterhout	Avalon	30
6	Van Vugt	Schollevaer	33
7	Houtgraaf	Buena Vida	30
8	Van Dijk	Voilier	34
9	Zoontjens	Troy	33
10	Lodewijk	Palu@Sea	30
DNF	Braber	Kapal Putih	32

De Grey Pearl mocht dit jaar de overallprijs overnemen van de Ya Esta.



# Nieuwe leden

Nieuwe leden sinds 01-01-2007 in volgorde "van opkomst". Bijgewerkt tot en met 03-07-2007.

## naam

Kees & Margo Beekman  
 Joris & Carine van der Colk  
 Ben & Annemarie Hoogelander  
 Joost Batelaan & Cocki van der Gijp  
 Reinder & Mettelina Baarda  
 Dick & Eltien Kolenbrander  
 Willem van Veldhoven & Hanne Nielsen  
 Bert & Karin van Ouwerkerk  
 Rob & Monique van Zalingen  
 Kees & Erna Jonker  
 Danny & Carin Janssens  
 Tom & Joke van der Lugt  
 Waldo & Karin Truffino  
 Hans & Guus Bluysen  
 Annelies Schouten & Tineke ten Cate  
 Tom & Linda Bras  
 Harry & Trea Takens  
 Carel & Janne Otten  
 Tido & Anuschka Renout  
 René de Bruijn & Leni van der Harst  
 Rene & Louise Colen  
 Jos & Yvonne van Dijk  
 John Liebrechts & Trea van Loenhout  
 Anton Maas & Alike Koiter  
 Marcel & Esther van Ikelen  
 Wim & Therese Kokkelkoren  
 Theo & Plony Duijker  
 Frank & Ineke Tournier  
 Anco & Trudy Bosch  
 Wim Braber & Monique de Kreek  
 Jan Huhl & Joke Visser  
 Frans Genee & Margit Biemans  
 Ewout Jeddens & Mylene van Drunen  
 Dolf & Daan Scholte  
 Joris & Karin Vermeer  
 Selmar Veurink & Marian Smeman  
 Cor & Mieke Spaans  
 Rob & Tiene Agelink  
 Rene & Annette de Brabander  
 Max & Lilian Vulling  
 Wilbert & Corina Romijn  
 Hugo van Wijtvliet & I.S. van Wijtvliet-Soebai  
 René & Ineke Mulkens  
 Peter & Roely Brinksma  
 Addo & Ank de Voogd  
 Michel & Rianne Vloemans  
 Jan Janse & Nancy Verwoerd  
 Manon & Rob Kuipers  
 Marco & Linda Slot  
 Jack & Toos de Jonge  
 Jaap van Seventer  
 Peter & Juliette Clemens  
 Rob & Jolanda Jonker  
 Frank & Crista Roor  
 Jurjen Hoekstra  
 Peter & Marja Slot  
 Jack & Elly van Aarle  
 Edwin van der Pol  
 Frans Kaffa  
 John Moen  
 Gert & Bea van Kraay  
 Hans & Micheline Zaat  
 Joost Gepkens  
 Henk & Sieta Swart  
 Johan Heerschop & Marjolijn Schotsman  
 Klaas & Riet Tjepkema vd Star  
 Mandi & Marianne Wisniewski  
 Roelof & Mieke de Jong  
 Daniël & Truus Schaap

## scheepsnaam

Licenza  
 Pallieter  
 Swind  
 Sarabande  
 High Five  
 Die 2.2  
 Anna  
 La Bañera  
 Gravure  
 Blackbird  
 Vadderik  
 Anemone  
 Meermin  
 Sogno  
 Blue Lady 2  
 La Belle Libra  
 Crossover  
 Jasmyr  
 Waterwolf  
 Quintus  
 Relome  
 Vedette  
 SAN  
 Panta Rhei  
 La Facon  
 Ballena  
 Tela  
 Co van Henk  
 Kapal Putih  
 Pearly Lee  
 Synergy  
 Windroos  
 D&D  
 She  
 Weergaloos  
 Seafari  
 Mistress  
 Picasso  
 Amigo  
 Eigenweis  
 Soebai-One  
 Triple Dutch  
 Bon Bini  
 Noor  
 Lauroen  
 Doemediema  
 Hamba Kahle 2  
 Makietie  
 Esperanza  
 Entre Nous  
 Weekend Affair  
 Zuiderkruis  
 Malibu  
 Ubuntu  
 Gulliver  
 Suzed  
 Silence  
 Switch  
 de Liefde  
 Seventy-7  
 Madamke  
 Lisa-Anne  
 Mûzefalk  
 Pien  
 Eclips  
 Blanca  
 Njörd

## thuishaven

Goese Sas  
 Herkingen, verenigingshaven  
 Lelystad  
 Dordrecht  
 Oppenhuizen  
 Zeewolde  
 Leimuider  
 Lemmer  
 Haarlem  
 Andijk  
 Kortgene  
 Stellendam  
 Muiderzand  
 Monnickendam, Marina  
 Monnickendam  
 Volendam, Marina  
 Ketelhaven  
 Workum  
 Monnickendam  
 Hellevoetsluis, Helius  
 Roermond (Hatenboer)  
 Lelystad  
 Dinteloord  
 Almere (Loosdrecht)  
 Enkhuizen  
 den Oever  
 Volendam  
 Belt-Schutsloot  
 Stellendam  
 IJmuiden  
 Makkum  
 Willemstad  
 Muiderzand  
 Goingaripp  
 Almere  
 Lelystad  
 Lemmer, Friese Hoek  
 Willemstad  
 Zeewolde  
 Port Zelande, Ouddorp  
 Almere  
 Amsterdam  
 Lemmer - Markol  
 Stavoren  
 Schokkerhaven  
 Willemstad  
 Lemmer  
 Herkingen  
 Villa Joyosa  
 Muiderzand  
 Muiderzand  
 Den Oever  
 Riviera  
 Workum  
 Drimmelen  
 Makkum  
 Kudelstaart  
 Stavoren  
 Lelystad  
 Monnickendam  
 Enkhuizen  
 Elahuizen  
 Jirnsum, Sneekerhof  
 Oudeschild  
 Lelystad haven  
 Nes  
 Andijk

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





# 35 Bavaria's varen de Jan Schokker Regatta

Zoals bekend heeft de Watersportvereniging Volendam de Bavaria Zeilclub uitgenodigd om deel te nemen aan de Jan Schokker Regatta 2007. Deze regatta vond plaats tijdens het Volendammer Weekend, van 22 t/m 25 juni. Wim en Petera Pippel waren met hun Summertime een van de 35 Bavaria's die zich hadden aangemeld. Hieronder hun verslag.



Wij hadden ons aangemeld, maar toen wij vrijdagavond in de stromende regen op weg waren naar onze thuishaven Marina Volendam, begonnen de twijfels. Bovendien waren de weersvoorspellingen somber. Alles zou toch niet in het water vallen?

Na aankomst hebben wij toch maar het welkomstpakket met de informatie over het Volendammer Weekend en de zeilwedstrijd opgehaald. De volgende morgen stond om 09.00 uur palaver gepland. Zaterdagoch-



tend regent het nog steeds en wij zijn benieuwd wat er wordt besloten, dus op naar het palaver! Dan lijkt het op te klaren en het wordt zelfs droog, gelukkig, de wedstrijd gaat door.

Er zijn 5 klassen en 9 verschillende banen uitgezet met diverse lengtes. De BZc start als groep 1 (30 t/m 35 voet) en groep 2 (36 t/m 44 voet). Het is de bedoeling dat alle boten rond 15.00 uur finishen. Als deelnemers van groep 2 hebben we een mooie baan van ongeveer 22 mijl. We hebben lekker gezeild en op een enkel drupje regen na is het droog gebleven.

Na het finishen gingen we terug naar de Marina Volendam. Deze marina is pas sinds 1 april geopend en hoewel nog niet helemaal klaar, ziet het er al schitterend uit.

Als je de haven invaart zie je pas goed hoe mooi de brede middenpier met het havengebouw wordt.

Aan het eind van de dag gaan we, na een korte wandeling over de dijk, richting de oude haven. Daar is van

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

**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



**Prijswinnaars van de wedstrijden voor de BZc-leden**

*Groep1 - tot 36 Ft*

- |              |    |                 |
|--------------|----|-----------------|
| 1. Vaquita   | 30 | Bert Gerritsma  |
| 2. Lauroen   | 33 | Michel Vloemans |
| 3. Baroedan  | 34 | Rob Persoon     |
| 4. NeverMind | 33 | Bertus Nijboer  |

*Groep2 - 36 Ft en groter*

- |               |    |                |
|---------------|----|----------------|
| 1. LadyAfiena | 42 | Wim Högemann   |
| 2. Vesuvio    | 44 | Albert Rink    |
| 3. Adanna     | 44 | Gerrit Boer    |
| 4. Ermada     | 36 | Jan Dannenberg |

alles te doen, we luisteren en kijken naar muziek en optredens van shantiekoren tot fanfare. Voor alle (hongerige) zeilers staat er eten klaar bij de Schokker Zeilmakerij, het zijn grote schalen met nasi en saté en het smaakte voortreffelijk.

Na de avondborrel en de nachtrust zijn we op zondagochtend uitgenodigd in restaurant Pieterman voor een heerlijk Engels ontbijt, ook hier ontbrak het aan niets. Later in de ochtend worden de prijzen uitgereikt door Piet Veerman in de oude haven, daarna gaat ieder zijn eigen weg. Velen moeten weer richting de thuishaven. Wij hebben geluk, want Volendam is onze thuishaven.

Het was een gezellig en perfect georganiseerd weekend, Watersportvereniging Volendam en sponsoren hartelijk dank.

Wim en Petera Pippel  
Summertime



**Wees gewaarschuwd**

Het regende pijpenstelen en het was fris in de Haven van Vlieland. In de tweede helft van de maandagmorgen vertrokken veel schepen bij een gunstig tij. Een naast ons liggende Bavaria 37, met aan boord een stel corpulente Duitsers, was gereed voor het afvaren. De bemanning had goede zeilkleding aan, wat indruk gaf dat ze insiders waren. De Bavaria zou gehuurd kunnen zijn. Op het voordek stond iemand opgesteld en mid-scheeps stond een lid van de bemanning met een pikhaak af te duwen. Dit lijkt niet professioneel, maar bleek zeer effectief.



In de kuip stond de rest van de bemanning als haringen in een ton. Het was er vol. Bij een onverwachte beweging van een opvarende die zich uit de voeten wilde maken, verdween ook het wegneembare zitgedeelte van de roerganger met een plons in de haven van Vlieland. De zeilers van de omliggende boten hadden het gevoel dat ze tussen Duitse voetbalsupporters stonden die een tegendoelpunt moeten verwerken.

De stuurman had snel zijn (zeil)kleding uit, wat een pas getrouwde man in de bruidsuite niet kon verbeteren, en dook in het donkere water van de haven. Bij de tweede poging lukte het hem om het onmisbare zitgedeelte boven water te halen. Het was gelukkig laag water! Met hoogwater had het wellicht niet gelukt. Laat het u niet gebeuren! Misschien een touwtje er aan bevestigen?

*Ad Dupain*



# in het Kielzog...

laatste pagina van de redactie

## Schipperen

Vertoeven op het water, liefst zeilend, is voor ons zeilers een soort manier van leven, noem het een passie. Zodra je een voet aan boord zet, vergeet je alle andere dingen om je heen. Alledaagse zorgen, werk, klussen die je aan het huis nog moet doen, sociale verplichtingen, ga zo maar door. Je focus ligt dan op het weer, de navigatie, zeiltrim, goed zeemanschap, etc. etc.



In het meest ideale geval zou je op elk moment dat het weer het toelaat op je zeilboot moeten kunnen stappen. Na het optuigen brengt de wind je vervolgens naar een andere bestemming. Je moet wel een doel hebben. Zomaar rondzeilen vind ik persoonlijk niks.

De realiteit is dat je dat ideaalbeeld maar weinig kan volgen. Je bent per slot van rekening niet "alleen op de wereld". Je moet "schipperen". Op het ene moment is het de tuin die in juni op z'n mooist is en je partner wil daar van genieten. Of er moet nu echt nodig de tuin gemaaid worden. Op andere momenten zijn er sociale verplichtingen, afspraken, Parijs in mei, etc.



Nu ken ik mensen die hun partner hebben geselecteerd op hun wederzijdse passie. Zij willen in hun vrije tijd gewoon altijd beiden hetzelfde doen en genieten daar volop van. Fantastisch, maar als ik om mij heen kijk dan zie ik dat "De Liefde" zich in veel gevallen niet zo gemakkelijk laat sturen. Dus zullen we rekening moeten houden met de ander, geven en nemen. Kortom, we moeten "schipperen".

Bij weinig of geen wind (denk aan het Pinksterweekend) zal je zelfs met een Bavaria ook moeten "schip-

peren" om vooruit te komen. Sommigen zijn daar heel creatief in, gebruiken de puts of een peddel om nog enige vaart te houden.

Als je erover nadenkt, dan kom je tot de conclusie dat je je hele leven "schippert". De vraag is of dit erg is. Neen dus, zeker als je het begrip "schipperen" ook letterlijk neemt. Dus "als schipper" opereren. Het begrip krijgt er dan een dimensie bij!

Als we, tegen de verwachting in, met veel wind "aan de wind" zeilen, dan minder ik bijtijds fors zeil zodat we niet zo schuin gaan. Onder dezelfde windomstandigheden zorg ik bij sluizen en bij af- en ontmeren, dat we alle manoeuvres en handelingen goed van te voren doornemen. Mocht er onverhoopt toch iets niet helemaal goed gaan, dan ligt het aan mijn "schipperen".

"Schipperen" is een vorm van sociaal en verantwoord zeemanschap. Je houdt rekening met je bemanning en je neemt onder alle omstandigheden je verantwoordelijkheid.

Ik "schipper" (letterlijk en figuurlijk) graag. Dat is mijn passie en daarmee geniet ik van mijn zeilseizoenen.

*Bernard Korving  
Memories*

