

# Kuippraat

van de voorzitter

Beide snertraces bleken al een voorbode te zijn van het winterweer dat we eind december, begin januari hebben gehad. Op het moment dat ik dit stukje schrijf dooit het al weer, maar Nederland heeft schaatsend, op weer eens een heel andere manier, van het water kunnen genieten. Vervelend voor diegenen onder ons, die hun vaarplannen rond Kerst en Oud en Nieuw in het (bevroren) water zagen vallen, maar ik heb genoten. Alleen die ene tocht in Friesland ontbrak nog. Deed me trouwens ook denken aan Age Veldboom, de spreker op de winterbijeenkomst in februari 2008. Hij vertelde breedspakig over het schaatsen vroeger en nu en over de keren dat hij officieus de Elfstedentocht had gereden. Benieuwd of 'm dat dit jaar weer gelukt is.

De deelnemers aan de twee snertraces mogen dit jaar met recht, om in de termen van Ton Pannekoek te blijven, die-hards worden genoemd. De omstandigheden logen er niet om. Eerst in het noorden storm en sneeuw, drie weken later in het zuiden ook een pittige wind met vrieskou. Wie nu nog durft te beweren dat Bavaria zeilers mooi weer zeilers zijn... Verslagen van beide evenementen staan in deze Langszij.

Nog te goed deze winter hebben we de winterbijeenkomst met ALV en lezing, die dit jaar een geheel ander karakter heeft dan vorig jaar en wordt verzorgd door de beman-



ning van het zeiljacht "Twinga". Meer informatie over deze bijeenkomst en over nog op handen zijnde workshops kan in deze Langszij en op de website worden gevonden.

Tijdens de ALV zal in ieder geval afscheid worden genomen van Willem Boswinkel, die na acht jaar bestuurslid van de BZc te zijn geweest het stokje van penningmeester overdraagt. En al zal hij binnen het bestuur gemist worden, we hopen Willem (en uiteraard Mireille) nog vaak op het water tegen te komen op hun "Sir John", met na acht jaar met een bestuursvlag gevaren te hebben weer een gewone clubwimpel in het want.

En niet alleen binnen het bestuur is sprake van vers bloed. Deze Langszij is de eerste editie van de hand van onze nieuwe hoofdredacteur Jan Janse. Tel hier de nieuw te vormen jubileumcommissie bij en we gaan het zeiljaar 2009 met een complete bemanning in.

*Groeten van Fred en Debora*



Op de foto Jan Janse, onze nieuwe hoofdredacteur, samen met zijn *vaste bemanning*. Zie ook "in 't kielzog" op de laatste pagina.

## Inhoudsopgave

Kuippraat	1
Snertrace Noord	3
Averij tijdens de Snertrace	6
Snertrace Zuid	7
Clubkoopavond	10
IJszeilen	12
Skiën, helemaal geen tijd voor!	14
Man-helemaal-niet-over-boord situatie	16
Opstappers	17
Workshop EHBO/Brand	18
De Haven van Blankenberge	21
JachtenRADAR revolutie?	22
Dieselworkshop Zuid	27
Pompen zonder te verzuipen	29
Portugese snert	30
Balou goes London	31
Winterbijeenkomst en ALV	35
Voorjaarsevenementen	37
Dwars uit	38
Nieuwe leden	39
Zelfbeeld van een hoofdredacteur	40

## Colofon

### Bestuur Bavaria ZeilClub

#### Voorzitter:

Fred Jansen (010-4358902)  
voorzitter@BavariaZeilclub.nl

#### Vicevoorzitter:

Ton Mommers (030-6775702)  
vicevoorzitter@BavariaZeilclub.nl

#### Penningmeester:

Willem Boswinkel (06-51853121)  
penningmeester@BavariaZeilclub.nl

#### Secretaris:

Joris van der Colk (06-55818898)  
secretariaat@BavariaZeilclub.nl

#### Evenementen:

Gerben van Bers (0346 - 553444)  
evenementen@BavariaZeilclub.nl

#### Correspondentie:

Slangenburgerstraat 39, 4834 KW Breda

#### Bankrelaties:

postbank: 4498108 t.n.v. Bavaria Zeilclub, Bussum  
ABN-AMRO: 48.83.39.235

#### Redactie:

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

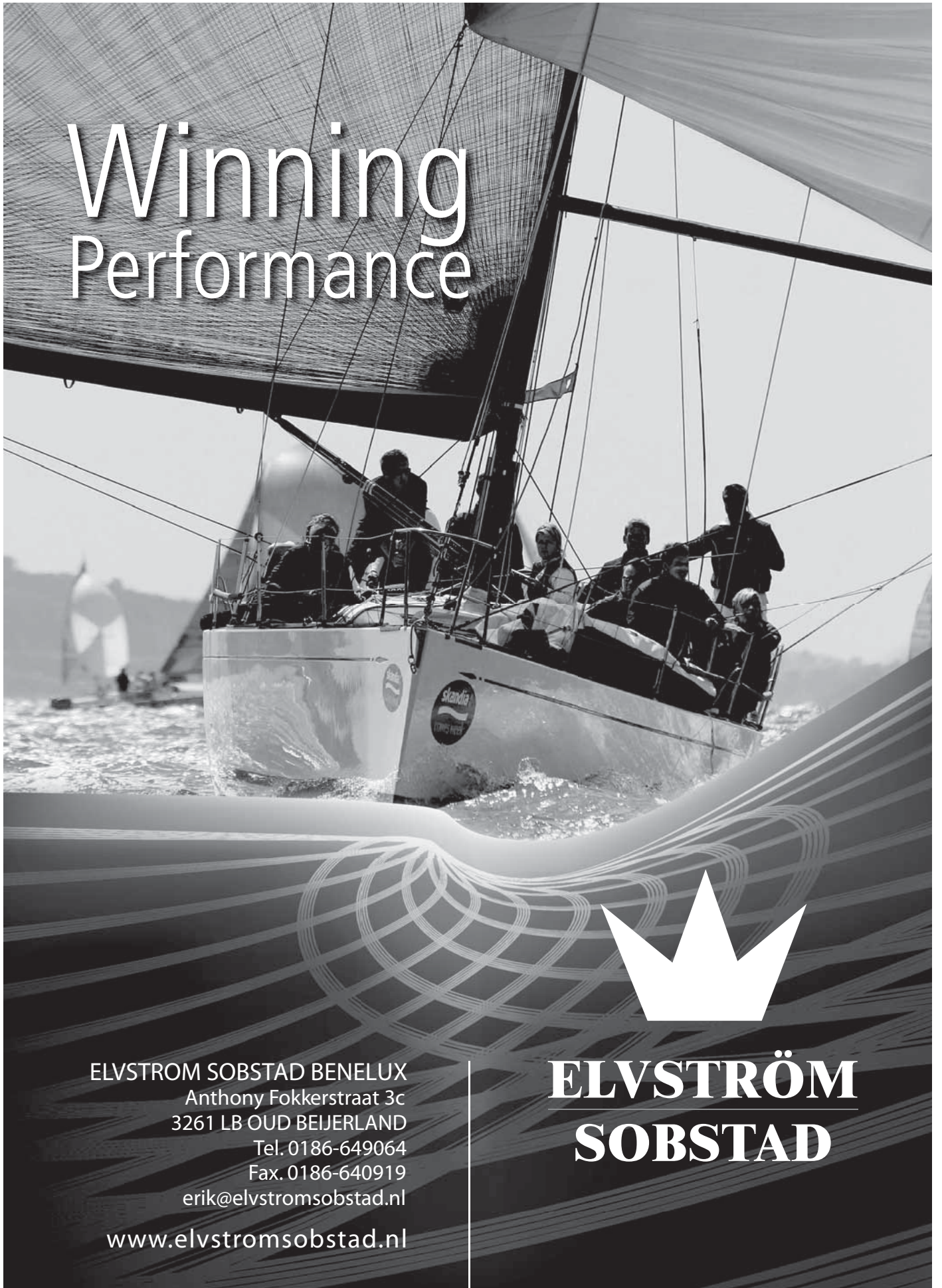
#### Vormgeving en opmaak:

Ton Mommers

L  
A  
N  
G  
S  
Z  
I  
J



# Winning Performance



ELVSTROM SOBSTAD BENELUX  
Anthony Fokkerstraat 3c  
3261 LB OUD BEIJERLAND  
Tel. 0186-649064  
Fax. 0186-640919  
erik@elvstromsobstad.nl  
[www.elvstromsobstad.nl](http://www.elvstromsobstad.nl)

**ELVSTRÖM**  
**SOBSTAD**

## Ode aan de "DIEHARDS"

### Zonder zeil en toch op z'n kant

De snertrace 2008 IJsselmeer was met recht een snertrace met de nadruk op SNERT. Als we het over een wedstrijdje 'slecht-weer-zeilen' hebben, dan was dit er wel een!

Nog maar 10 van de 27 ingeschrevenen durfden daadwerkelijk bij de start te verschijnen. Net als wij bleken de meeste potentiële deelnemers al op vrijdag Enkhuizen binnen te varen, dat was op zichzelf al een overlevingstocht. In de sneeuwbuien waar we, onderweg naar de sluis van Enkhuizen, in terecht kwamen, zaten windstoten tussen de 35 en 40 knopen!

Bij vertrek uit onze thuishaven Volendam, leek het in eerste instantie op het spreekwoordelijke 'eitje'. Weliswaar koud, maar in ieder geval droog met zo'n 14 tot 20 knopen wind. Op het moment dat we net het eerste blikje aan onze tuit wilden zetten en de blokjes kaas gesneden waren, lagen deze een minuut later net zo vrolijk overboord; zonder zeil op zijn kant, werden we de sluis ingeblazen en onder dezelfde hoek werden we weer de sluis uitgegoot. We zagen geen hand voor ogen meer in de sneeuwstorm en zijn met behulp van de gps uiteindelijk Enkhuizen binnengelopen. Aangelegd zonder schade... en zonder boegschroef! Alles werd overigens per uur vrolijker na een heerlijk diner in de Mastenbar en met de nodige slokken achter de kiezen doken we de kooi in. Niet dat dat veel rust gaf, want van slapen is uiteindelijk weinig gekomen.

### Kooirollen en boeienteren

Met gierende wind rolden we van links naar rechts in onze kooien, of was het toch de drank? Zaterdagochtend, de dag van de wedstrijd, was het om 11.00 uur palaver met een overheerlijke kop snert. De snertvraag was alleen: gaan we racen of niet? Als de wedstrijd



door zou gaan dan zou het parcours verkort worden, een rondje van 8 mijl. 4 Mijl heen naar boei EZ-B en 4 mijl terug naar Enkhuizen.

Met behulp van Buienradar (lang leve internet!) viel het besluit om half twee. Vanaf twee uur zouden de ergste buien voorbij zijn en moesten we ongeveer 1½ uur redelijk weer hebben. Starttijd werd gemeld en als kleine kinderen renden we naar onze boten.

Met onze piratenvlag hoog in het vaandel vertrokken we gereefd en vol goede moed.

Voor de EZ-B hadden we alle boten al te pakken die voor ons lagen behalve de winnaar van de snertrace 2007; onze Kees met zijn Bavaria 37 "de Blackbird". Kees verdedigde zijn beker met volle overtuiging al wisten wij, als bemanning van het beruchte piratenschip, natuurlijk wel beter. Jaap, mijn zwager, stond achter het roer van The Jolly Roger en wilde de Black-





bird nog voor de EZ-B passeren. Maar dat gaat niet Jaap!!! Kees kan ECHT zeilen. Ondanks mijn waarschuwingen en advies dat we nog 4 mijl te gaan hadden om de beker te pakken, moest Japio toch nog even proberen de Blackbird binnendoor te passeren en de EZ-B te rondn. Het gevolg was dat de Jolly Roger de boei compleet enterde. Deze was gelukkig volledig van kunststof (aanvaringen komen waarschijnlijk vaker voor) en liep de boot geen schade op. Ook onze Jaap kwam er dus zonder kleerscheuren vanaf. Maar wat wel gebeurde, is dat wij stil kwamen te liggen en de Black-



bird wegstoot richting Enkhuizen. Bovendien zag de Cayenne zijn kans om ons te snaaien.

**De laatsten zullen de eersten zijn...**

De laatste 4 mijlen waren zwaar en heftig. We voeren met halve wind op de finish af en werden getraakteerd op een sneeuwbus met windstoten richting 35 knopen. Iedereen had nog zijn volle tuig op. Er moest dus gereefd worden en flink ook. Maar met een bakstagwind van 35 knopen is reven een zware klus. Doordat we niet zo snel konden reven was uit het roer lopen meer regel

*Snertrace rond de Sint zorgde voor enkele gedichten*

*Omdat er helemaal niets snert is aan een Bavariazeiljacht,  
Heeft Onze Club er maar een Race voor bedacht!!*

*Door de : "Recht door Zee"*

*Sint heeft lang zitten denken ,  
Wat hij de Bavarialeden zou schenken.  
Hij was op de hoogte van hun plannen,  
En dacht, kom, ik zal het erom laten spannen.  
Gaat het wel... of gaat het niet door ?  
Hebben we wind tegen... of wind voor ?  
Hij gooide alle elementen er tegenaan,  
Maar wij besloten toch door te gaan !  
Eerste boei gehad ...2de boei in zicht..  
Inéens brandde bij Sint het licht !  
Wat meer wind, wat neerslag, wat sneeuw !  
Veroorzaakt vast spanning, gelach en geschreeuw..  
Terwijl de leden moesten reven,  
Heeft Sint aangegeven,  
Dat JR dan maar als eerste over de finish moest komen..  
Zodat daarna de schipperbitter kon stromen!!*

*Door: "La Belle Boekanier"*

*Van Lemmer naar Enkhuys',  
Na het passeren van de sluis,  
In de Genua een grote scheur,  
Och ,wat stelde ons dat teleur!!  
Maar een echte Bavariaan ,  
Gaat dan de uitdaging aan  
En polst onder zijn clubgenoten,  
Of er plek is op andere boten !*

*Met Willem na de snert,  
Was het dat Jerry niet lekker werd.  
We dichten nu met hulpkrachten,  
Die op de pier stonden te wachten.  
Maaaar, Sint,Sint,Sint wat een wind !!  
Die was de Bavariazeilclub goed gezind.  
Vol verwachting klopte dan ook ons hart,  
Met z'n allen in één sprint naar de start.  
Een uurtje zeilen in de wind,  
Da's toch wat men lekker vindt !?*

*Door: "Umata" en "Nou Goed"*



dan uitzondering. We kwamen echter toch op kop. De Blackbird moest het af laten weten en kon alleen nog maar onze piratenvlag volgen. Deze is trouwens extra groot om zo lang mogelijk in zicht te blijven voor achtervolgers, ook als onze voorsprong te groot wordt (Hum..)! De enige die nog dicht op onze hielen zat, was de Cayenne met Ton achter het roer. Ook de Cayenne voer met te veel zeil zodat ook deze meerdere malen uit het roer liep. Uiteindelijk kwam The Jolly Roger met ruim een halve minuut voorsprong over de finish. Een geweldige wedstrijd onder elkaar met vreselijke weers-elementen. In een woord: FANTASTISCH!

Eenmaal terug in de haven, nat van het zweet -ondanks de kou- en hyperventilerend van het lieren, kwamen de sterke zeemansverhalen los. Dit natuurlijk onder het genot van een Schippersbitter en Beerenburger. Vele vingers wezen naar het voorhoofd. Hoe stom kon Jaap zijn om een ervaren zeiler als Kees van de Blackbird nog voor de EZ-B te willen passeren. Ook het eindgevecht van de Cayenne en de Jolly Roger werd van spectaculaire details voorzien, hoewel ik, als kapitein, natuurlijk geen moment getwijfeld had over de prestaties van ons schip. De eindstrijd vergelijk ik een beetje met die reclame van dat kleine jongetje op zwemles die net niet bij het plakje ontbijtkoek kon komen.,

#### Glazen en bekertjes

Na de steigerborrel even wat oprispen als echte zeelieden; je wijsvingers wat nat maken, even achter de oren en klaar waren we. Vervolgens zijn we naar het diner gelopen en genoten van een heerlijk buffet. Na het eten de prijsuitreiking. Geluk-

kig geen protest vanwege de aanvaring met die plastic boei, dus "The Jolly Roger" werd nummer 1.

Op de terugweg naar de boten werden we nog getrokken op een vers pak sneeuw. En omdat Kees de wiselbeker in eerste instantie op de boot had laten liggen, hebben wij de beker op de boot van Maarten formeel in ontvangst mogen nemen onder het genot van een lekker glas whiskey. Na een goede nachtrust en een stevig ontbijt, ging een ieder de volgende ochtend zijn eigen weg. Ook de terugweg was weer heftig met gemiddeld 32 knopen wind en veel sneeuw, maar uiteindelijk zijn we heel aangekomen in Marina Volendam!

Ton en Maarten, nogmaals bedankt voor dit geweldige evenement vol extremen. Een weekend om niet snel te vergeten.

*Flip van "The Jolly Roger"  
Kapitein van de enige echte piratenboot*



## Averij tijdens de Snertrace zuid 2008



Als echte "diehard", om maar eens met de vaste term van organisator Ton Pannekoek te spreken, had de Sailmate zich natuurlijk weer voor de Snertrace in Zeeland ingeschreven. Het belofde nu eens een echte Snertrace te worden. En dat was te merken aan de inschrijvingen ook. Het maximale aantal deelnemers was, vanwege de beperkte ruimte in ons vaste restaurant Boa Tarde, al snel bereikt. Toch wilden nog velen de "tocht der tochten" meemaken. Inventieve zeilers vinden overal een oplossing voor, dus na het boeken van een extra restaurant, kwamen we op een recordaantal van 24 schepen en 75 bemanningsleden.

De weersverwachtingen gaven een behoorlijke wind aan. Op de vrijdag voor de race zetten de meeste schepen het zeil richting Zierikzee. En toen al werd ervaren dat het best een beetje fris en winderig was.... Eenmaal bij elkaar in Zierikzee werd aan boord de kou al snel weggedronken. Als niet zo'n hele snelle wedstrijdzeiler moet de Sailmate het toch meer van de lobby hebben, dus hadden we een goed diner met de organisatie en met hele nuttige informatie, tips en trucs gingen we te kooi.

De volgende ochtend al vroeg op. De weersberichten waren wat verontwaardigd. Windje zeven! Daar stond tegenover dat we op de Sailmate dit keer echt een topbemanning hadden. Met z'n vieren moesten we dat toch redden. En ach, die zeven bft, dat zou wel meevallen. Dat dacht echter niet iedereen, want bij

de koffie en de Zeeuwse bolussen bleek dat niet iedere schipper van plan was te vertrekken. Sommige waren daar zelfs letterlijk kotsziek van. Maar respect daarvoor natuurlijk, want dat kan je niet voor een ander beslissen. Trouwens, het vertrekken op zich bleek voor iedereen een probleem te zijn. De diepe kielen lagen rotsvast in de Zeeuwse bagger vanwege het extreme lage water. De start werd twee uur uitgesteld en de te zeilen route ingekort. In tussentijd was de voltallige bemanning van de Sailmate gearriveerd en begon onze voorbereiding. Na jaren met z'n tweeën de Snertrace te hebben gedaan was het een hele luxe om met vier bemanningsleden te varen. Nog even snel een zeil wisselen? Geen enkel probleem. Doen we toch even voor je. Wat een superbemanning. In m'n achterhoofd zag ik al de beelden van die grote wisselbeker. Hoe anders zou het lopen.

Eindelijk konden we dan weg. In het kanaal was het heerlijk rustig. Ach, die zeven, dat viel dus wel mee. Eenmaal buiten lag dat toch iets anders.

De Sailmate leek op de golven soms meer op het paard van Anky van Grunsven. Dus toch maar even een rif in het zeil. Met veel geklapper van het grootzeil lukte dat, maar wat een pech. Door al dat geklapper was de achterste zeillat door het doek gedrukt en het stak nu "trots" boven het zeil uit. En "Bonfire" bleef maar springen en dansen. Het besluit was snel genomen. Terug

de haven in. Een enkele opgeluchte blik van een bemanningslid bevestigde de juistheid van de beslissing. Daar werd de zeillat weer op z'n plek gezet en zaten we dus veel vroeger dan gepland weer in de kroeg. We waren echter niet de enigen... en dat is het mooie van zeilen.

Veel respect voor de zeilers die de tocht hebben uitgezeild, maar net zoveel respect voor de schippers die besloten hebben om terug te keren of niet te vertrekken. De enige grens die telt is de grens die jezelf trekt en dan is "better safe than sorry", een wijze houding. Maar goed, ondanks de harde wind toch echte "diehards" die de Snertrace hebben uitgevaren. Weer nieuwe winnaars en dat betekent dat er veel competitie is en natuurlijk is er dan altijd nog de bijzondere quiz van Ton Pannekoek die met heel speciale vragen het onderscheid weet te maken. Felicitaties voor de overall winnaar Piet Korteweg met de One Day Fly, die maar weer bewijst dat groot niet altijd sneller is. Ondanks alle wind en hier en daar wat tegenslag, konden we de Snertrace toch mooi afsluiten in Boa Tarde, waar Carlos er opnieuw een heerlijke en gezellige avond van wist te maken. En natuurlijk had Ton weer voor iedereen prijs. En ach, die grote wisselbeker, dat gaan we volgend jaar weer proberen. Oh ja, nog een tip, laat voortaan je mobiele telefoon thuis.

Aart Bloemheuvel  
Sailmate

## DIEHARDS SNERTRACE ZUID



### Besmet

Mijn vrouw Marian en ik zijn in de zomer van 2007 besmet met het zeilvirus door Anton van der Groef en zijn vrouw Arianne. De plannen om te gaan varen waren er al en de bedoeling was om een motorboot aan te schaffen. Dat gedoe met al die touwen vonden we maar niets. Totdat Anton en Arianne ons uitnodigden om een dagje mee te zeilen. En zo gebeurde het dus dat we met het hele gezin (Piet, Marian, Martijn 15 jaar en Mirna 13 jaar) een dagje mee zeilden op het Haringvliet. Het was 'lekker zeilweer', zoals Anton dat noemde. Windkracht 3-4 later aantrekkelijk naar 5.

Aan het eind van de dag nog een biertje gedronken in de kuip. Al met al een hele gezellige dag en we waren dus ook meteen besmet geraakt met dat andere virus (borrel na in de kuip).

Thuis nog eens alles geëvalueerd. Ook Marian vond het zeilen geweldig. Zij was eigenlijk nog fanatieker als ik. We besloten om zeillessen te nemen. Ook zijn we op zoek gegaan

naar een zeilboot en dat viel nog niet mee. We hebben gelest op Bavaria's en dat beviel prima! Dus op zoek naar een Bavaria. Uiteindelijk zagen we de Queen van Cees en Adri van Hoven te koop staan. Zij hebben nu een 38'er. Na een bezichtiging en een goed gesprek hebben we de knoop doorgehakt. De Queen is uiteindelijk de One Day Fly geworden, vernoemd naar de eerste boot waar we les op hadden.

### Inschrijving snertrace

In september kwam het idee om mee te doen met de snertrace. Wij hadden nog nooit een zeilwedstrijd gevaren en we hadden nauwelijks ideeën over hoe dat gaat. En hoe zouden de weersomstandigheden zijn in de winterperiode? Marian vond dat ze nog te weinig ervaring had en ook had ze andere verplichtingen. Daarom heb ik Anton en Niek van der Groef meegevraagd. Anton is 42 jaar en zeilt sinds 2005. Hij is begonnen op een Contest 25 en heeft sinds 2007 een Contest 33. Niek is Anton's vader, 70 jaar en vaart sinds... Ik weet het niet



L  
A  
N  
G  
S  
Z  
I  
J



precies, maar volgens mij heeft hij zeewater in zijn bloed.

#### Aanvaren

Vrijdag 12 december was het dan zover. Niek en Anton zouden rond 10.00 uur in Ooltgensplaat zijn. Na alle spullen aan boord te hebben gebracht en de nodige knuffels en zoenen aan het thuisfront te hebben gegeven zijn we vertrokken.

Het was rustig weer, een zuidwestenwind kracht 3 op het Volkerak. Een beetje heilig, maar bij Oude Tonge werd het toch ineens behoorlijk mistig. Zonder recreatietonnen is het dan toch lastig varen. Na de Krammersluizen was het zicht beter. Ook trok de wind wat aan naar kracht 4.

Om drie uur lagen we voor de Zeelandbrug. We hoefden niet lang te wachten nog geen half uur later lagen we al aan de kade in Zierikzee. Het zag er al gezellig druk uit met al die Bavaria's. Eerst een biertje gedronken in de kajuit en even opgewarmd bij de kachel. 's Avonds nog wat gegeten in een restaurantje in Zierikzee.

#### Springtij en wind

's Nachts was de wind behoorlijk aangetrokken naar windkracht 7 á 8 en was gekrompen naar zuidoostelijke richting. Ik was 's nachts nog even op dek geweest om een lijn vast te maken die lag te klapperen. 's Morgens zag het weer er goed uit. Het was helder en ik denk dat het rond vriespunt was, de steiger was zelfs glad.

Door de harde oostenwind en laagwater springtij was het water in de haven 1,5 meter lager dan normaal. Een aantal schepen lag met de kiel in de modder. De wedstrijd zou daarom twee uur later starten en ook de afstand werd iets ingekort. In tussentijd hebben we de quizvragen ingevuld. Toevallig belde Marian op de mobiel om ons succes te wensen met de wedstrijd. We hebben haar meteen aan het werk gezet om via internet en de BZC-site enkele antwoorden te zoeken.

#### Klaar voor de start

Om half één ging iedereen naar buiten, de wind was behoorlijk hard. Dat beloofde wat! Eenmaal buiten hadden we gemiddeld 30 knopen



wind, ook de golfhoogte was behoorlijk. We keken een beetje rond wat de anderen zouden doen met de zeilen, maar we hadden zelf al besloten om met een tweede rif te starten. Ook de genua zouden we niet te groot maken. Na het hijsen van het grootzeil en uitdraaien van de genua kregen we de boot niet op koers, de wind was te sterk. We dachten even dat het niet zou gaan. Snel de motor er weer bij en het zeil laten zakken.

De Driekus en de Kosien lagen inmiddels op koers dus besloten wij het zeil opnieuw te zetten, Deze keer ging het beter. We wisten nog niet exact wie er voor of achter ons lagen, maar daar zouden we nog wel achter komen.



Eenmaal op koers lagen ging het lekker. We zagen wel dat een aantal deelnemers terug ging naar Zierikzee. Waarschijnlijk vonden die het toch te heftig! Wij hadden het ritme te pakken en gingen als een trein. Wel liepen we op ruimwindse koers regelmatig uit het roer. Hadden we teveel grootzeil staan of misschien toch te weinig voorzeil?

We konden de Driekus (30) en de Kosien (33) goed volgen, soms lagen wij voor, soms zij. De Mare (33 en winnaar 2007) konden we niet bijhouden. Zij hadden alleen de genua op. De Vedette (34) van Jos van Dijk liep ver uit op ons. Ook werden we regelmatig door een groter schip om de oren gevaren. Jeetje wat vaart zo'n schip toch mooi en snel. Gelijk met de Kosien van Fred van Leeuwen voeren we in het donker, het was inmiddels al half zes, weer de haven van Zierikzee binnen.

#### **Nazit en een welkome prijs**

Om 19.30 kwamen de deelnemers samen in restaurant Boa Tarde. Het was een gezellige drukte. We zijn aangeschoven bij Edwin en zijn vrouw van de Ebijmar. Een andere disgenoot was Fred Janssen, de voorzitter van de club. Het was reuze gezellig en het eten was heerlijk. Tussen de gangen door deelde



Ton de prijzen uit. Wij waren blij met onze gedeelde derde plaats in onze categorie (de kleintjes...).

Aan het eind van de avond werd de wisselbeker uitgereikt. En toen mijn naam werd genoemd dacht ik eerst dat Ton een geintje maakte. Maar nee, hij was bloedserieus. Wij hadden alle vragen van de quiz op één

na goed beantwoord. En met dank aan Marian ontvingen wij de wisselbeker! Ook Anton en Niek waren blij verrast. Wij mochten dus toch met de wisselbeker naar huis, dit hadden we toch niet serieus verwacht (wel gehoopt...!)

**De snert smaakt naar meer**  
Zondag zijn we weer op huis aange-

lopen. Het weer was een stuk rustiger. De beker had een plek gekregen op de preekstoel. Rond 15.00 voeren we de haven van Ooltgensplaat binnen. Het thuisfront stond al te wachten en onder het genot van bier en warme chocolademelk kwamen de verhalen los. Het was weer gezellig en... we hebben weer wat meegemaakt!



Hierbij wil ik ook de organisatoren van de snertrace even in het zonnetje zetten, onze complimenten voor het hele weekend, alles was prima geregeld! Wij hebben er enorm van genoten, de sfeer was erg goed. Ook 's avonds in Boa Tarde was het erg gezellig!

Op 12 december 2009 is de volgende snertrace zuid. We zullen dan de beker verdedigen! Maar eerst maar weer genieten van een mooi voorjaar en een zonnige zomer met een lekker zeilwindje. Veel vaarplezier iedereen en tot ziens op het water

*Groet van Piet,  
One Day Fly*

## ***Clubkoopavond***

Op dinsdagavond 17 februari 2009 is het zover! De beroemde clubkoopavond van Dekker Watersport Van 19.00 - 21.00 uur opent Dekker Watersport de deuren voor de leden van de Bavaria zeilclub

Deze datum is precies twee weken voor de Hiswa en dus het startsein van het seizoen. Tijdens deze avond kunt u alvast profiteren van de Hiswa aanbiedingen die Dekker Watersport voor u heeft geselecteerd.

Maar er is meer!

Op alle elektronica krijgt u **5%** korting.  
Op alle andere producten (niet elektronica) artikelen krijgt u **10%** korting.  
Dus ook op alle Hiswa aanbiedingen.

Het enige wat u als lid moet doen is deze editie van de Langszij mee nemen en aan de deur te laten zien.  
De koffie staat klaar!

Voor een routebeschrijving: [www.dekkerwatersport.nl](http://www.dekkerwatersport.nl)  
Dekker Watersport  
Pieter Ghijsenlaan 4  
1506 PV Zaandam  
075-6163362

# DEKKER WATERSPORT



**MAAK VAN EEN BEZOEK AAN ONZE WINKEL EEN PLEZIERVAART!**

## GRATIS AANLEGGEN EN OVERNACHTEN!

**D**ekker Watersport biedt u extra veel watersportplezier als u met de boot komt. Gratis aanleggen, pal voor onze winkel en de mogelijkheid om gratis te overnachten zodat u op uw gemak onze winkel kunt bezoeken.

Vanaf het Noordzeekanaal vaart u zijkanaal F of Schiethavenkanaal in. Aan het eind gaat u langs de Bruynzeelhallen rechtsaf. Hier gratis aanleggen en op aanvraag gratis overnachten. Water en 220V is aanwezig.

**Voor een voordelige koers, onze  
coördinaten: N 52.25.872 E 4.49.307**

### **ROUTE NAAR ZAANDAM VIA DE WEG**

**Vanaf Amsterdam:** Ringweg A10 borden Zaanstad volgen. Via A8, afslag Zaandam-Zuid (afrit 1). Onderaan de afslag rechtsaf Kolkweg / Thorbeckeweg op, rechtdoor. Over de Den Uylbrug bij de kruising met de stoplichten rechtdoor. Volgende kruising rechtsaf. Dekker Watersport vindt u aan het eind van de straat links.

**Vanaf A7 Hoorn:** A7 richting Zaandam/Amsterdam nemen (A8). Afslag Zaandam-Zuid. Nogmaals afslag Zaandam-Zuid en onderaan de afslag rechtsaf Kolkweg/Thorbeckeweg op, rechtdoor. Over de Den Uylbrug bij de kruising met de stoplichten rechtdoor. Volgende kruising rechtsaf. Dekker Watersport vindt u aan het eind van de straat links.

**Vanaf A9 Alkmaar/Beverwijk:** Afslag 10, Castricum-Zaandam Zaanstad, volg de Provinciale Weg naar Zaandam. Na station Zaandam (aan de rechterkant) 3<sup>e</sup> afslag rechts. Volgende kruising weer rechts. Dekker Watersport vindt u aan het eind van de straat links.

**PIETER GHIJSENLAAN 4, 1506 PV ZAANDAM, TEL.: 075 - 6 163 362**

**VOOR EEN TOTAAL OVERZICHT VAN ONZE AANBIEDINGEN: [WWW.DEKKERWATERSPORT.NL](http://WWW.DEKKERWATERSPORT.NL)**



Zoals enige tijd geleden op het forum aangegeven waren wij, kersverse Bavarianen Margreet en Sicco van de La Belle Boekanier (34), voornemens om de jaarwisseling op een van Neerlands mooiste eilanden te gaan vieren; Terschelling. Uit de diverse reacties op het forum bleek dat er een stuk of zes Bavarianen hetzelfde in petto hadden. Het leek ons wel leuk om met andere clubleden het nieuwe zeiljaar in te luiden op zo'n mooie locatie. Waarom niet tijdens de winter doorzeilen als we in Nederland toch geen echte winters meer kennen, was onze gedachtegang. Nou, dat pakte voor de meeste Terschellinggangers toch anders

uit! Uiteindelijk heeft maar één Bavaria, de MOKI, het gehaald. Feit is dat het, in ieder geval voor ons, een hele ervaring mocht zijn die we ons nog lang zullen herinneren. Onze Bavaria 34 bleek noodgedwongen in staat om door ijsdiktes van 3 tot 4 cm te varen! Overigens niet bevorderlijk voor de anti-fouling en als het niet moet; "don't try this at home".

#### **(Nog) niets aan de hand**

We vertrokken een dag later dan gepland vanwege gasten aan boord die de dag ervoor nog iets teveel gegeten en gedronken hadden. Op de achtentwintig-

- 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 • kok Leeuwarden 01111225



een echte "Bavariaan"

ste december maakten we los van het La Belle Charter-steiger in Marina Volendam voor een kort "gewennings-rakje" naar Hoorn. Prachtig weer. Blauwe lucht met een heerlijk zonnetje en een dikke windkracht 5. Met licht gereefde zeilen en een half-windse koers kwamen we anderhalf uur later in de oude haven van Hoorn aan. De hoogst gemeten snelheid op het GPS was 8,6 knopen.

De dag erop vertrokken we rond tien voor een in-de-winds rak naar Enkhuizen. Opkruisend begon het onderweg steeds kouder te worden en op een gegeven ogenblik zagen we hoe het buiswater het dek van onze boot in een ijsbaan veranderde! Met zwemvest en life-line ben ik al glibberend en glijdend het dek op gegaan om de furlex en -lijn vrij te maken van het ijs om de genua op te kunnen rollen. Aangekomen bij de sluis konden we direct doorvaren dankzij de oplettendheid van de sluiswachter. Om 14.00 uur liepen we de oude haven van Enkhuizen binnen.

#### Drijfijs, grondijs en pakijs

Het plan was de volgende ochtend bijtijds weg te varen om in een ruk naar Harlingen te zeilen. Bij de afvaart bleek er een dun vliesje ijs op het water te liggen. Wij hadden nog zoiets van; een beetje grondijs kan geen kwaad en het moet nog echt winter worden wil het IJsselmeer dichtvriezen.

Buitengaats werden de zeilen gehesen en met een heerlijk zonnetje en windkracht 3 ging het richting Kornwerderzand. Geen vuiltje aan de lucht en heerlijk stil op het water. Op de lijn Stavoren-Medemblik zag ik ineens vogels op het water staan! Snel de verrekijker gepakt en toen bleken we op grondijs te stuiten. Zeilend met ca. 5,4 knopen bleek er echter nog niets aan de hand en was het eigenlijk ook best spannend.

Wij hadden dit per slot van rekening nog nooit eerder mee mogen maken. Een uurtje verder moesten we de zeilen inrollen en op de motor verder varen. De wind was weggevallen en het ijs begon steeds dikker te worden; 1,5 cm. We baanden ons zigzaggend een weg door het ijs tot aan Hindeloopen. Daar was het ijs aangegroeid tot diktes van 3 tot 4 cm en we zagen hele groepen zwanen bijeengepakt op het ijs staan. Toen schrokken we toch wel een beetje en de adrenaline begon behoorlijk te stromen.

Inmiddels passeerden we een motorjacht uit Harlingen en een aluminium zeiljacht dat richting Lemmer moest. Van hen vernamen we dat de sluis bij Kornwerderzand moeilijker bereikbaar werd, maar dat het nog wel mogelijk was. Wij wilden proberen de sluis te bereiken om het zoute water van de Waddenzee op te varen. Dat

zal toch niet zo snel bevriezen, was onze gedachte nog. In de verte zagen we hoe een drietal zeiljachten stapvoets uit Makkum richting Kornwerderzand voer, waar nog een viertal boten voor de ingang lag te wachten. Ik hoopte hen te kunnen bereiken en samen met deze schepen richting Harlingen te varen. Tien minuten later voeren al die jachten ons tegemoet in colonne achter een Lemster aak. De aak fungeerde daarbij als ijsbreker. Ik wachtte op een klein open stukje water zodat zij ons ongehinderd konden passeren en wij gebruik konden maken van hun vaargeul.

Dat lukte. De colonne verdween al snel in de zon achter ons en wij zetten de gang erin om zoveel mogelijk gebruik te kunnen maken van de verse vaargeul richting Makkum. Vlak voor Makkum werden we opgelopen door het motorjacht dat ons eerder in tegenovergestelde richting had gepasseerd. De schipper vertelde ons dat het voor hem niet meer doenlijk was om zuidelijker te komen. Zij hadden daarom hun koers maar weer naar Makkum verlegd. Achter dit motorjacht aanvarend, bereikten we redelijk snel de oude haven van Makkum. In de haven telkens met veel gekraak zo'n 30 cm het ijs op varen, er doorheen zakken en weer opnieuw het ijs op. Uiteindelijk kwamen we aan de kade bij de oude visafslag te liggen.

#### Overwintering op Nova Makkum

Door het ijs gedwongen hebben we de jaarwisseling in Makkum gevierd. Een kennis heeft ons op nieuwjaarsdag opgehaald en per auto naar Volendam gebracht.

Onze Belle Boekanier ligt nog steeds in Makkum achter haar grotere broer De Boekanier van Ome Joop. De havenmeester houdt haar voor ons in de gaten tot we haar weer veilig terug kunnen varen naar haar eigen box in de Marina Volendam.

Rest Margreet en mij iedereen een fantastisch 2009 toe te wensen, met veel lekker weer en een gemiddelde windkracht 4.

*Sicco Broekman  
La Belle Boekanier*



L  
A  
N  
G  
S  
Z  
I  
J

# Helemaal geen tijd voor!

Zo! Boot uit het water, zeilen netjes in de schuur, motor doorgespoeld... Tijd voor de wintersport! De boot staat er netjes bij en alle klusjes, ach die komen van het voorjaar wel. Bellen we dan gelijk even de tuiger of die nog even de mast kan checken...

En er in het voorjaar achter komen dat de schijven in de masttop vervangen moeten worden, helaas heeft diezelfde tuiger pas over drie weken tijd... Ieder jaar gebeurt het weer, en iedere keer ben ik degene die een voorjaarsvakantie in het water moet gooien. Terwijl het vaak zo simpel te voorkomen is: check de boot in het najaar!

Een aantal tips voor de winter. Hiermee bedoel ik preventief onderhoud, inspectie, opbergen en handigheidjes.

## De mast blijft staan:

### Tips:

- Controleer alle vallen op slijtage en bestel bijtijds nieuwe. Grootzeil of genuaval? Overweeg een rekvrij alternatief en zeil weer een fractie harder volgend jaar
- demonteer de vallen of klik de sluitingen aan elkaar, bind daaraan een stevige pilootlijn en trek alle vallen naar boven. Zo blijven de vallen door de mast beschermd en kunnen ze ook niet gaan klapperen. Bos het overschot op en dek het af met de zeilhuik of iets dergelijks
- Haal alle lijnen van dek af of bind ze omhoog. Dit voorkomt ophoping van vuil
- Ontspan het achterstag ongeveer 2 centimeter, zodat de top van de spanning uit de verstaging is
- Bind een lijntje aan de valwarter van het rolreefsysteem en trek hiermee het systeem naar de mast toe. Dit voorkomt slingeren van het systeem als de spanning uit het achterstag is gehaald
- Haal alle zaken die slijten in de winter naar binnen of van boord. Dus ook de zeilen, huiken, buiskap en overbodige lijnen. Reddingboeien achterop? Die worden ook niet mooier met mos erop...
- Check ook eens alle landvasten op slijtage. Dat zijn tenslotte ook touwjes

*Onderhoud* begint met inspecteren. Hiervoor moet u de mast in! Haal bij twijfel een tuiger erbij. Punten die gevoelig zijn en zeer goed gecheckt moeten worden zijn:

- Mastkop, spinnakerval beugel, antennesystemen op corrosie en montage
- Schijven, assen, valgeleide beugels op slijtage
- Ankerplaten van verstaging op (haar-)scheuren, ook het gedeelte dat in de mast steekt (ik heb dit jaar zo'n 15 gebroken exemplaren vervangen)
- Terminals van de verstaging op (haar-)scheuren
- Zalingankers op montage, doorgestoken ankers op haarscheuren en passing.
- Popnagels op corrosie en bevestiging
- Lierfundaties en kikkers op corrosie en montage
- Lieren op werking
- Lummel- en neerhouderbeslag op slijtage
- Spanners op haarscheuren en slijtage
- Stagen op breuk en slijtage (roestvorming)
- Vallen en sluitingen op breuk en slijtage
- Bekabeling op schade en inwatering
- Rolreefsysteem op werking, speling, slijtage en smering
- Dekbeslagen op slijtage (genuasledes, stoppers, lieren, blokken)

### *Dan het werkelijke onderhoud:*

- Vallen kunnen uitgeschoren en gewassen worden. Doe ze in de wasmachine en doe een washandje om de sluiting om schade aan de trommel te voorkomen. Vertrouwt u dit niet? Breng ze langs bij een tuiger of zeilmaker.

- Smeer alle schijven met Teflon of McLube
- Maak alle lieren schoon en smeer ze licht in met lierenvet
- Bekijk de reeflijnen van de giek en was of vervang ze zo nodig
- Inspecteer de scepterblokjes van de genua rolreeflijn, oorzaak nummer 1 van zwaar inrollende rolrevers. Bij twijfel vervangen, er zijn hiervoor ook gelagerde blokjes te krijgen
- Check de zeerailing! Ik kan het niet genoeg zeggen, dit is je vangnet als het fout gaat! Vervang de bindsels regelmatig, vervang de draden als ze geknikt of slecht zijn. Dit kan levens redden!
- Loop alle keerblokken en stoppers op dek na, maak ze schoon en smeer ze. Let op haarscheuren boven de asjes van de stoppers
- Smeer alle deklieren
- En niet te vergeten: breng de zeilen naar de zeilmaker voor een controle, dit kost niet veel en behoedt u voor grotere reparaties in het seizoen.

### De mast gaat eraf:

#### Tips:

- Voer de boot dit jaar lekker? Noteer de standen van alle spanschroeven zodat u de juiste trim volgend jaar zo weer terug kunt vinden. Ik doe dit door de tussenruimte tussen de beide draadeinden te meten met een schuifmaat, preciezer kan niet. Een eenvoudig alternatief is het aanbrengen van een stukje tape vlak boven en onder het spannerhuis.
- Smeer de spanners voor het losdraaien in met spannerolie, dit voorkomt 'vreters'. Maak de schroefdraden na demontage schoon met een koperborstel (geen staalborstel, die veroorzaakt roest!!) en olie ze opnieuw in. Gebruik hiervoor spannerolie of wapenolie, géén WD40 of andere smeerolie, dit geeft veel te veel af.
- Rolreefsysteem? Haal altijd de bovenste pen los voor de mast in het rek gaat. Dit voorkomt dat het voorstag knikt boven het profiel en daardoor stuk gaat.
- Haal alle elektra uit de masttop los en leg deze aan boord. Bescherm de contacten met vaseline. Doe geen zak om de masttop en mastvoet, dit veroorzaakt condensvorming en bevordert corrosie.
- Gespoten mast? Zet 'm gelijk in het najaar in de was, dat scheelt veel boenwerk in het voorjaar en je ziet gelijk de beschadigingen in de verf. Die kun je eenvoudig bijwerken voordat er vocht onder komt. Gebeurt dit niet, dan zal de mast na een paar jaar opnieuw gespoten moeten worden.

#### Onderhoud, wat kan er met liggende mast nog meer gedaan worden?

- Stagen netjes langs de mast binden, zalingen demonteren. Dit voorkomt knikken van de stagen en houdt de zalingtips gangbaar
- Mast schoonmaken met water en een sopje. Poetsen kan goed met auto- of botenwas, in het voorjaar is dan licht schoonmaken voldoende
- Smeer alle schijven met Teflon of McLube en verwijder de spinrag uit de schijfhuizen
- Smeer alle spanners met spannerolie en bind ze netjes bij de mast
- Neem bij twijfel de verstaging mee naar een tuiger en laat deze controleren
- Maak het rolreefsysteem schoon en smeer het volgens de handleiding. Bedenk hierbij dat verwijderen van oud vet meer effect heeft dan het aanbrengen van nieuw vet
- Vervang alle twijfelachtige bekabeling, controleer alle solderingen

Twijfels tijdens onderhoud? Stel vragen en stel ze gelijk! In het voorjaar is iedere tuiger druk, tijdens de wintermaanden kunnen problemen vaak eenvoudig worden opgelost.

### En dan nu de commerciële tips:

- Veel tuigers, werken met najaars- of winterkorting van 10% op verstaging. Dit scheelt al snel een paar honderd euro. Dit geldt ook voor rodrigging en Dyform.
- Rolreefsysteem twijfelachtig? Furlex heeft vaak inruilacties waarbij u zo'n 17% bespaart op een nieuw systeem.
- Hijst het grootzeil zwaar? Ronstan (voorheen Frederiksen) is een toonaangevend merk dat zeer goede kogelgelagerde masttracks maakt. Ook zij hebben vaak acties.
- RVS vallen? Er is een zeer mooi alternatief dat ook op oude masten met smalle schijven past. Het slijt niet tegen de mast, weegt minder dan de helft en rekt net zo weinig. En het kost maar een fractie meer.

*Vester Knibbe*





## Man-helemaal-niet-over-boord situatie

In het kader van de presentaties voor watersportverenigingen wordt ons geregeld gevraagd om mee te werken aan het organiseren van een man-over-boord oefening. Liefst met een reddingboot van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij erbij, want dan blijft het tenminste veilig. Dan kunnen alle bekende methodes om mensen uit het water te halen eens worden uitgeprobeerd en kan iedereen uitzoeken welke manier het beste past bij eigen schip en bemanning. Goed voor het zelfvertrouwen.

Daar beginnen we liever niet aan. Want het is fijn om zelfvertrouwen te hebben, maar als het je overkomt dat er iemand van je schip valt, ben je hem of haar meestal kwijt. Er zijn maar een paar omstandigheden waarin je een drenkeling kunt redden. Hoogzomer, een deugdelijk reddingvest op de juiste manier gedragen, achterblijvers die het hoofd koel houden of naast een reddingboot overboord gaan. Maak je geen illusies, de meeste plezierboten zijn er niet op ingericht om iemand weer gemakkelijk aan boord te krijgen.

De enige manier om te zorgen dat je levend thuis komt, is te zorgen dat je niet overboord valt. De KNRM heeft in het afgelopen jaar meer dan 20 keer te maken gehad met drenkelingen. We hebben een stel prima methodes om mensen uit het water te halen: redders die je aan je armen uit het water trekken (rug naar de boot), kantelkleppen, mate savers, loopnetten, res-

cue ramps, drenkelingennetten en een soort drenkelingenhengels. Daar ligt het niet aan. Maar meestal hebben ze geen nut meer. Dan is het slachtoffer al onder water verdwenen en rest alleen wachten tot hij (in 70% van de gevallen gaat het om mannen) weer boven water komt, ofwel de Urker Stichting Opsporingsapparatuur Drenkelingen (SOAD) inschakelen. Zij dreggen de bodem af op zoek naar het slachtoffer, uiteindelijk altijd met resultaat en eerder dan de natuur.

Doe het uw geliefden niet aan. De meeste drenkelingen zijn mannen. Onderweg van of naar het voordek, om even iets te doen of te pakken. Of om te plassen. Het ging om pleziervaart, weet u nog? Ik wens u een behouden jaar!

*Michelle Blaauw - KNRM*



onderkoelingslachtoffer - foto Pim Korver

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

**Maritin Watersport**

**Mobiele jachtservice  
Watersportartikelen**

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

**013-5720410 / 06-27584423**

**Voor alles  
wat uw  
boot wenst**



**Naam:** Pieter Goverse en Lena Woud.

**Leeftijd:** 62 en 59.

**Lid van de BZc sinds** 2008.

**Vaart met:** een Bavaria 44 uit 2002.

**Scheepsnaam:** Leeuwke. Dit is de roepnaam van mijn schoonvader die was visserman op de Zuiderzee en IJsselmeer en heeft veel voor ons betekend.



**Wij heb gekozen voor een Bavaria** omdat het een mooie, betaalbare en complete zeilboot is met ruimte, duurzame kwaliteit en veiligheid. Voordat wij een Bavaria kochten, voeren wij met diverse andere zeilschepen als opstapper, huurder en als onbepert gebruiker van de zeilboot van onze vrienden in Medemblik

**Onze thuishaven is:** Medemblik in de Pekelharinghaven, box B9. De ligplaatskosten bedragen € 2.850,- euro per jaar. De "Leeuwke" ligt in deze haven omdat wij vanuit onze woonkamer de boot kunnen zien en met weinig inspanning (op loopafstand) een tochtje kunnen maken.

**Ons favoriete vaargebied** is het IJsselmeer en het komende seizoen willen wij kijken hoever wij Friesland in kunnen met een steekdiepte van 1,65m. Ook willen wij het Waddengebied verder verkennen. Onze zeilervaring is nog onvoldoende om de titel ervaren zeilers te mogen voeren, maar met deze mooie Bavaria 44 willen wij daar verandering in gaan brengen. De afgelopen snertrace in Enkhuizen was een eerste kennismaking met andere clubleden en voor ons een ware vuurdoop wat weersomstandigheden betref. De zorgvuldigheid van de organisatie gaf veel vertrouwen en de gemoeidelijke sfeer was daar de bevestiging van en wij hopen nog vele keren van de partij te zijn. Wij willen ooit nog eens naar Engeland en Denemarken zeilen.

**De bemanning** van de Leeuwke wordt gevormd door mijn vrouw Lena en mijn persoon en afgewisseld en of aangevuld met onze kinderen Herman en Tanneke en hun partners Sabine en Lex en onze 7 kleinkinderen.

**Ik verlaat nooit de haven zonder** mij te verdiepen in de weerkaart en in de situatie van de nieuwe bestemming. De Bavaria website en het clubblad Langzij zijn voor ons een welkome bron van informatie en worden met veel interesse gelezen.

**Naam:** Paul Lodewijks.

**Leeftijd:** 48.

**Lid van de BZc sinds** 2005.

**Vaart met:** een Bavaria 30 Cruiser uit 2006.

**Scheepsnaam:** Palu@Sea. Dit is een anagrammetje van mijn voornaam. Lekker kort.

**Ik heb gekozen voor een Bavaria** omdat het uitrustingsniveau en de kwaliteit bijzonder goed zijn. Tijdens een werfbezoek in 2005 in Giebelstadt werd het kwaliteitsniveau bevestigd. Voordat ik een Bavaria kocht, voer ik met Beneteau.

**Mijn thuishaven is:** Streefkerk (winter) / Hellevoetsluis centrum (zomer). De ligplaatskosten bedragen circa Euro 800,- per jaar inclusief de winterstalling. Ik lig 's-winters in Streefkerk omdat deze haven in de buurt is van mijn huis. Als er geklust moet worden of extra vastgelegd moet worden ben ik er zo. Het is tevens een jachthaven met zeer goede voorzieningen (blauwe vlag) en goede beveiliging. Ook nog een toprestaurant in de haven "De Limonadefabriek". Als er onderhoud nodig is zet de havenmeester de boot zeer deskundig op de kant met zijn 50 ton kraan.

**Mijn favoriete vaargebied** is Zeeland / IJsselmeer. In mijn jonge jaren heb ik veel gezeild met een 16m2, later was er dus een Beneteau. Ik wil ooit nog eens naar de Wadden zeilen.

**Mijn bemanning** wordt gevormd door mijzelf (solo) en mijn neef Ralf, een zeer ervaren, bijna professionele, surfer en winddeskundige.

**Ik verlaat nooit de haven zonder** een motorcheck en goede zin.

Mijn volgend schip wordt (hopelijk): een Bavaria 43 Cruiser. Alleen nog even een staatslot kopen...



## Een leerzame workshop EHBO/Brandpreventie

Zaterdag 15 maart 2008 was er weer een zeer geslaagde workshop. Ditmaal ging deze over EHBO en brandpreventie, met name gericht op vaartuigen. Ook ditmaal stond ik weer versteld van het organisatietaalent dat binnen de vereniging heerst, alles was weer tot in de puntjes geregeld. Mijn compliment. Helaas had er, zoals haast altijd, een aantal leden niet de moeite genomen om af te zeggen, maar voor de aanwezige 20 leden was het een erg informatieve dag.

Bij aankomst was er een lekker bakje koffie of thee en werden we in twee groepjes verdeeld, de ene ging naar de brandweer en de andere ging EHBO doen. Wij dus bij de EHBO, hier werden we wat bijgespijkerd op het gebied van snelverband en wonddrukverband techniek, wat de nodige hilariteit opwekte. Het aanleggen van dit soort verbanden vereist toch wat meer techniek dan verwacht. Sommige probeerden de ledematen van hun partner volledig af te binden!

### Stoeien met verband

Hierna kregen we uitleg over de behandeling van diverse soorten brandwonden. Ook hier werden weer zaken aangedragen die je nooit nodig hoopt te hebben, maar geweldig om te weten dat er middelen zijn die je eenvoudig kunt gebruiken. De ochtend eindigde met een uitleg over reanimatie en gebruik van een defibrillator. Ja, zelfs die was aanwezig.

*Helaas is dit artikel iets te lang "op de plank" blijven liggen. Onze excuses hiervoor. We willen het u echter niet onthouden.*



### Hartmassage

Na de uitleg dan maar zelf aan de slag met de poppen, Nou, ik kan je vertellen: 'Dat valt niet mee'. We hebben eerst kunnen oefenen op de volwassen pop en daarna op de kinder pop. Dit laatste vereist een hele andere techniek; kinderen zijn meer breekbaar en hebben een veel kleinere longinhoud.





Spelen met vuur ... en het weer uit maken

**Lunch**

Om dit alles eens rustig te kunnen bespreken, was het tijd geworden voor een broodje en een kopje soep. Het personeel van het Dorpshuis in Herkingen had dit gemaakt en zij verkochten dit voor een redelijk bedrag.

Natuurlijk kon er een demonstratie van de brandweer niet uitblijven en werd de laatste brand geblust door de bemanning van de TankAutoSmit.



Het betere werk

Om de dag te completeren kregen we nog een volledige uitleg over de uitrusting van een brandweervagen. Tot besluit heeft de brandweer op de schepen van de leden die in Herkingen lagen een brandveiligheidscontrole gedaan. Dit leverde nuttige tips op. Dus al met al een zeer leerzame dag, waarvoor onze dank aan de BZc en natuurlijk de organisatie van deze dag. En nu maar hopen dat we de opgedane kennis nooit nodig zullen hebben.

*Ron Dubbelman  
Rosydam*

**De brand erin**

Rond een uur of één begon het middagprogramma, dus we wisselden van locatie. Wij naar buiten naar de brandweer en de andere groep naar de EHBO. De brandweer werkte namelijk met echt vuur en dat zou zonde zijn van het pas vernieuwde Dorpshuis.

Na de uitgebreide uitleg van de brandweer moest het dan maar gaan gebeuren, brandjes blussen. Er zijn drie soorten handbrandblussers, te weten poeder, schuim en koolzuursneeuw, en met alle drie konden we blussen, zodat we het verschil zelf konden ervaren.



De inhoud van een T.A.S.





# Uw bavaria, uw nachtrust, onze kwaliteit

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

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

Ruimste keuze kwaliteitsmatrassen en lattenbodems op elke gewenste maat gemaakt

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

# De Haven van Blankenberge

*Langsij gaat internationaal met deze Belgische bijdrage over de historie van de haven van Blankenberge. Het verhaal houdt natuurlijk ook een uitnodiging in om deze haven eens aan te doen en is om die reden opgenomen in de nieuwe rubriek schipperstips. Een rubriek waarin BZC-leden elkaar kunnen tippen over leuke havens, mooie routes of handige bootkussen.*

De visserij was in het oude Blankenberge misschien wel de belangrijkste broodwinning. Toch wijst niets er op dat Blankenberge vroeger over een schuilhaven beschikte. De Blankenbergse visserij had daar nochtans behoefte aan. Getuige daarvan een "Verzoekschrift aan Morio-Theresio Keyserinne en Koninginne door de Visscherye van Blankenberge om een bassin, schuytplaetse ofte mouille te accorderen voor de schuyten". Dit verzoekschrift dateert van vóór 1789. Niettegenstaande deze noodzaak, startten de werken aan de haven van Blankenberge pas in 1862. In 1871 kon de schuilhaven in gebruik genomen worden. Maar er waren van bij het begin problemen: het was voor de schuiten bijna onmogelijk om bij westenwind uit te varen en er was onvoldoende diepgang voor de latere kielschepen. In 1913 waren er plannen om een nieuwe haven aan de westkant van de huidige havengeul aan te leggen. Het project werd na W.O. I heropgevestigd maar uiteindelijk, door geldgebrek, werd dit plan afgeblazen.

Het Blankenbergs visserijbedrijf kende tussen de beide wereldoorlogen een constante achteruitgang. In 1928 telde de Blankenbergse vissersvloot nog 41 vaartuigen, in 1937 was dit aantal gedaald tot 20. In juni 1944 werd de volledige haveninfrastructuur vernield door de Duitsers. De hamvraag was nu of de haven van Blankenberge al dan niet behouden moest blijven. Uiteindelijk besliste men tot het behoud en het herstel van de haven maar... de vissersvaartuigen, die op het einde van de oorlog op bevel van de bezetter vertrokken waren, kwamen niet terug en het havenbedrijf kwijnde weg. Het was in de periode 1953-1954 dat enkele personen de omschakeling naar een jachthaven voorstelden. Het toenmalige gemeentebestuur zag hier eveneens een nieuwe toekomst voor de haven en kreeg begin 1955 de toelating om een eerste steiger in de haven aan te leggen. De havengeul werd uitgebaggerd en op 9 juli 1955 werd de Blankenbergse jachthaven in aanwezigheid van heel wat personaliteiten ingehuldigd.

Het aantal jachten groeide sterk aan, nieuwe steigers werden geplaatst en de oude vissershaven raakte ver-

zadigd. In de tweede helft van de jaren zestig groeide de idee om de spuikom als jachthaven in te schakelen. De werken hiervoor startten op het einde van de jaren zeventig en op 21 juni 1980 werd dit nieuwe gedeelte van de jachthaven opengesteld. Vanaf dan kon de Blankenbergse jachthaven plaatsbieden aan ongeveer 750 zeiljachten. In het jaar 2000 werd het recentste hoofdstuk in de Blankenbergse havengeschiedenis geschreven. Er werd gestart met een nieuwe jachthavenuitbreiding die plaats bood aan nog eens 250 bijkomende zeiljachten. Ook de omgeving van de jachthaven kreeg een facelift: de noordelijke havenkade (barcadère) werd vernieuwd, de kleine landtong bij het vismijntje verdween, er kwam een nieuw wandelpad en de Franchommelaan werd helemaal heraangelegd. Op 21 mei 2004 werd de uitgebreide jachthaven, goed voor ongeveer 1000 ligplaatsen, officieel geopend.

*Erva Vanderschaeghe,  
Jacqer / Bavaria 35 Exclusive*



## DE KONING BOEGSCHROEVEN



De Koning boegschroeven is een toonaangevend bedrijf als het gaat om het vakkundig inbouwen van diverse boegschroeven (ook op locatie). We hebben de afgelopen jaren zeer veel ervaring opgedaan met zeiljachten, sportboten en sloepen.

Bij de inbouw gebruiken wij alleen hoogwaardige composieten o.a. ter voorkoming van osmose en geven daarom levenslange garantie op het lamineerwerk.



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

# revolutie op jachtenRADAR gebied



## Komt er een revolutie op jachtenRADAR gebied?

In de scheepvaartelektronica zijn de laatste jaren niet veel echte veranderingen geweest. Er is natuurlijk wel nieuwe apparatuur op de markt gekomen, maar dan betrof het vaak verbeteringen, wijzigingen of aanvullingen op een bestaand product of bestaand concept.

Laten we het eerst eens hebben over de huidige radartechniek en de bijkomende effecten van een RADAR weer eens op een rijtje zetten. In de Langszij van najaar 2006 is e.e.a. ook aan de orde geweest. RADAR is een afkorting voor Radio Detection And Ranging. Oftewel met radiosignalen iets detecteren en de bijbehorende afstand bepalen. Deze radiosignalen, met een moeilijker woord elektromagnetisch straling in een bepaald frequentiegebied, worden door een ingebouwde magnetron in de radarantenne opgewekt.

### Werking radar

De elektromagnetische straling wordt in kleine pulsen (klein pakketjes elektromagnetisch energie) door de antenne in een bepaalde richting verstuurd. Deze straling heeft een aantal natuurkundige eigenschappen die nuttig gebruikt worden. De straling gaat rechthoekig en verplaatst zich met lichtsnelheid. Als het pakketje energie tegen een object botst, wordt een klein gedeelte teruggekaatst en opgevangen door de radarantenne. Door nu het tijdsverschil te meten tussen zen-

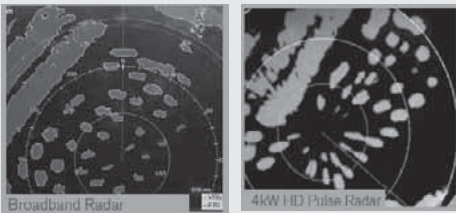
den en ontvangen wordt de afstand berekend. Dit proces wordt tussen de 350 en 7.000 keer per seconde herhaald terwijl de antenne ronddraait. Zo wordt het radarbeeld opgebouwd met de reflecties om de radarantenne heen. Door nu het interval van het zenden van de pulsen te veranderen en de breedte van de puls te wijzigen, wordt het bereik van de radar beïnvloed.

Voor een groter bereik moet meer energie verstuurd worden (lees bredere puls) en de radar moet meer tijd krijgen om een verder afgelegen object te kunnen detecteren (lees lagere puls herhalingsfrequentie). Alle radars voor de pleziervaart zijn pulsraders.

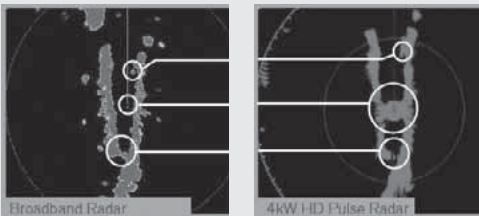
### Horizontale en verticale openingshoek

Het pakketje elektromagnetische energie verlaat in een bepaalde bundel de radarantenne. Zo zijn er een horizontale en verticale openingshoek te bepalen. De horizontale openingshoek is belangrijk voor het oplossend vermogen van de radar. Hoe kleiner deze hoek, des te scherper de reflecties getoond worden. Bij radars met een grote openingshoek zullen twee jachten die dicht bij elkaar liggen samensmelten tot een enkele reflectie. De horizontale openingshoek wordt bepaald door natuurkundige wetten. Des te langer de radarantenne, des te kleiner de hoek. Dit is in de praktijk een lastige wet, omdat er domweg fysiek geen ruimte is op een zeiljacht om radarantennes te plaatsen met een lengte van bijvoorbeeld 2 meter. Antennes met een lengte van 45 en 60 cm worden veelal toegepast op jachten. De verticale openingshoek van een radar ligt gemiddeld op 25 graden. Dus als de antenne hoog geplaatst wordt voor een groot bereik, ontstaat er een dode band om het schip waar de radar niets kan zien. Vandaar dat de radarantenne laag geplaatst moet worden om het dichtbijbereik te verbeteren.

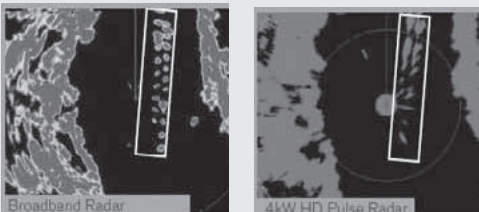
In de onderstaande afbeeldingen ziet u links het beeld van de breedband radar in vergelijking met een high definition pulse radar opererend op een relatief kleine range.



Het beeld vanaf een schip in een jachthaven. De afzonderlijke objecten zijn veel duidelijker gedefinieerd zichtbaar.



Ook in een 35 meter smal kanaal is het verschil in detail en definitie duidelijk te zien. Op het rechter plaatje is duidelijk de ronde cirkel te zien die bij een pulse radar op korte afstand kan ontstaan.



Een aantal schepen voor anker in een havengebied. Ook in deze situatie geeft de breedband radar een beter gedefinieerd beeld.

### Dode hoek

Naast de dode hoek, veroorzaakt door de verticale openingshoek, is er nog een fenomeen en dat is de puls-onderdrukking (MBS, Main Bang Suppression). De puls die verstuurd wordt, mag niet direct in de ontvanger komen. Gebeurt dat wel, dan ontstaat er een ronde vlek in het middelpunt van het radarscherm (zonnetje). Vandaar dat dit effect elektronisch onderdrukt wordt. Een gevolg hiervan is dat er ook een dode cirkel ontstaat van ongeveer 25-30 meter. De hoogte van de an-

tenne heeft ook een negatief effect op deze dode hoek. Hoe hoger de antenne, hoe groter de dode band om de antenne. Hier is dus geen radarwaarneming mogelijk. Plaatsing

De elektromagnetisch straling uit de antenne is een potentieel gevaar. Het is algemeen bekend dat een kopje water aan de kook gaat bij 2 minuten in de keukenmagnetron. De radarstraling heeft ook een negatief effect op het menselijk lichaam, vooral de hersenen en de ogen. Er wordt daarom altijd nauwkeurig bepaald waar de radarantenne geplaatst moet worden.

### METS2008

Tijdens de afgelopen METS in Amsterdam introduceerde Navico een nieuwe RADAR met een aantal niet eerder getoonde eigenschappen die de zeiler zeer zal aanspreken. Deze radar is geen pulsradar, maar werkt met een continue uitzending van energie die in frequentie verandert. Vandaar dat de radar de naam Broadband Radar meegekregen heeft. Deze techniek (FMCW, Frequency Modulated Continues Wave) wordt al in professionele toepassingen met succes gebruikt.

Het zendvermogen is maar 1/10e van het vermogen van een GSM en zelfs 1/2000ste van een gemiddelde pulsradar. De radar is dus veiliger, t.o.v. de pulsradars. De puls hoeft niet onderdrukt te worden, waardoor de dode hoek aanzienlijk kleiner wordt en het dichtbijbereik sterk verbetert. Het dichtbijbereik is tot op 1/32 mijl uitmuntend te noemen. De dode band ligt in de orde van twee meter.

Het stroomverbruik is met deze techniek een heel stuk lager. En, omdat deze radar geen magnetron meer heeft, hoeft er geen 2-3 minuten gewacht te worden voordat de magnetron opgewarmd is. De radar is direct klaar voor gebruik. Horizontale en verticale openingshoeken zijn vergelijkbaar met de pulsradars.

De montage zal veel eenvoudiger zijn, omdat geen rekening meer gehouden hoeft te worden met de straling. Deze radar zal door verschillende merken op de markt gebracht worden, zoals Simrad, Lowrance en Northstar.

### Komt er een revolutie op jachtenRADAR gebied?

Als Navico het waar kan maken, en daar ziet het wel naar uit, dan kan men terecht spreken van een revolutie op jachtenradar gebied. De voordelen van dit type radar zal de watersporter zeker aanspreken. Navico verwacht dat de Broadband Radar in de tweede helft van 2009 op de markt komt. We wachten af...

*Eddy Huisman  
Tijssen Elektro Zeeland bv, Zierikzee*



# sailselect®

Betaalbare kwaliteitszeilen

## Opgelet! Nu alle Bavaria clubleden 5% extra korting op alle nieuwe zeilen van SailSelect.

Wij krijgen veel positieve reacties van de Bavaria eigenaren over onze zeilen en daar zijn wij natuurlijk trots op! Om dit te belonen bieden we alle Bavaria Clubleden een extra korting aan van 5% op al onze nieuwe zeilen.

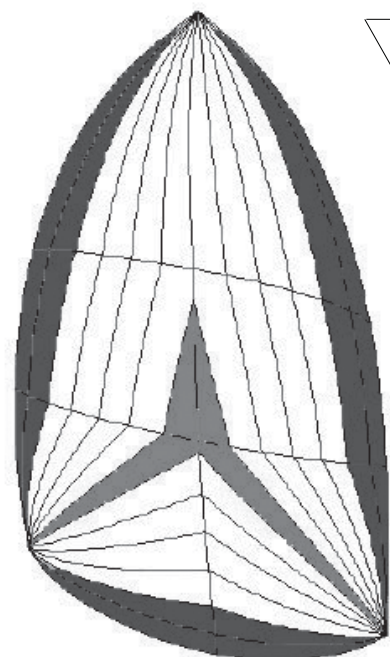
Vermeld bij de aanvraag uw lidmaatschapsnummer en wij sturen u een vrijblijvende offerte toe.

### Ook de standaard spinnakers en gennakers, nu met 5% extra clubkorting!

Deze zijn leverbaar in diverse formaten en standaard kleuren (blauw/wit met een gele of rode ster). Dit zijn multi purpose zeilen met een ruim vaarbereik (80-160°) en eenvoudig te trimmen.

Uiteraard leveren wij ook de bijpassende snuffer/sock, schoten en halstalie.

#### Allround off-shore Gennakers



Model	m²	Voorlijk	gewicht	Doek maatwerk	Prijs standaard voorraad	Prijs passende snuffer
1	36.0	9,4	0,75	€ 957	€ 645	€ 164
2	42.9	10,1	0,75	€ 1.121	€ 738	€ 208
3	49.5	10,8	0,75	€ 1.293	€ 830	€ 223
4	57.0	11,5	0,75	€ 1.464	€ 923	€ 237
5	64.4	12,3	1,5	€ 1.565	€ 1.014	€ 254
6	74.8	13,1	1,5	€ 1.818	€ 1.107	€ 332
7	82.6	13,8	1,5	€ 1.969	€ 1.200	€ 349
8	93.8	14,6	1,5	€ 2.236	€ 1.365	€ 369
9	105.5	15,5	1,5	€ 2.466	€ 1.523	€ 393
10	118.0	16,4	1,5	€ 2.758	€ 1.707	€ 539
11	133.0	17,4	1,5	€ 3.108	€ 1.920	€ 573
12	148.4	18,4	1,5	€ 3.468	€ 2.187	€ 606
..	..	..	..	..	..	..

SailSelect Uitdammer Dorpsstraat 35, 1154 PS Uitdam

T: 020 4031018 F: 020 4031019 info@sailselect.nl www.sailselect.nl



# jfb b.v. specialisten in watersport



tsjalk 2-4 \* nl-8721 en warns \* tel. +31 (0)514 682238 \* fax. +31 (0)514 682592

Voor jachtservice en winterstalling op maat  
surf naar:

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



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

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

Choorhoekseweg 8  
4424 NW Wemeldinge

T 0113-621035

F 0113-622801

M 06 206 078 22

I [v.s.z@planet.nl](mailto:v.s.z@planet.nl)

# SCHOON. STIL. KRACHTIG.



**De D-serie** zeiljachtmotoren van 12 tot 180 pk is speciaal ontwikkeld voor zeilers. Voor iedere motor is een uitgebreide range van schroeven en accessoires verkrijgbaar – inclusief de geheel nieuwe tweeblads klapschroef. Ondersteund door het grootste dealernetwerk in de markt.

D-SERIE VOOR ZEILJACHTEN VAN 12 TOT 180 PK.



LOW EMISSION  
US ✓ EU ✓

D-serie voor zeilers: Schoon. Stil. Krachtig.

- Hoog koppel bij lage toerentallen voor eenvoudig manoeuvreren.
- Krachtig laden met 115 A dynamo en ingebouwde laadsensor.
- Lage emissiewaarden en een laag geluidsniveau voor meer comfort.
- Optie om motorgegevens in een kaartplotter af te lezen.
- Slimme en flexibele instrumenten.
- Optimale betrouwbaarheid door robuust design.

**VOLVO  
PENTA**

[www.volvopenta.com](http://www.volvopenta.com)

# Dieselworkshop Zuid

## Alweer snert

Op zaterdag 29 november 2008 vond in verenigingsgebouw "Ons Huis", Kaaidijk 26 te Herkingen de dieselworkshop Zuid plaats. De reis naar Herkingen aan het Grevelingenmeer is per schip - een Bavaria uiteraard - een fraaie aangelegenheid en zeker een kwestie van goed



opletten: de vaargeul goed aanhouden, anders loop je goed vast. Het bereiken van Herkingen per auto is ook een leuke tocht. Op de lange en uitgestrekte wegen kom je op een zaterdagochtend nauwelijks iemand tegen. Alleen hier en daar een fazant of een slaperig konijn. Bij aankomst in verenigingsgebouw "Ons Huis" aan de Kaaidijk stonden koffie en snert - zo erg was de kou toen overigens nog niet - al klaar! De 'ochtendploeg' was al aan het vetrekken toen ik arriveerde voor de middagsessie van de dieselworkshop.

## Diesel-EHBO

Ik had mij voorgenomen om deze dieselworkshop vast te leggen op video en deze later op de website te laten plaatsen door Ton Mommers, onze onvolprezen webmaster. Na wat gesleep met het statief in het fraaie zaaltje kon er worden gestart. Na een kop koffie om op te warmen gingen de beide heren Piet van Grootel en Hessel Draisma na een korte introductie van Gerben aan de slag met hun presentatie.

Na de uitleg over veiligheidsaspecten bij het sleutelen aan een dieselmotor (horloges en ringen verwijderen) kwam de basiswerking van de dieselmotor aan de orde. Daarna nog veel uitleg over: koeling, het oliesysteem en vele waardevolle tips, zoals op welke wijze een impeller eenvoudig te

wisselen is. Een goede tip vond ik om een Volvo Penta hulpkoffer aan te schaffen waarin de meest voorkomende onderdelen zijn opgenomen voor een bepaald type motor. Je hebt dan de onderdelen paraat (zoals een impeller, een aandrijfriem etc) op het moment dat je ze nodig hebt.

## Videobeeld

Om een goed beeld te krijgen van de gehele cursusinhoud raad ik iedereen aan het filmpje op de website te bekijken, dat is echt teveel om hier op te sommen. Na de pauze kwam het echte werk aan

bod; het sleutelen aan de gereedstaande Volvo Penta motoren. Althans, we mochten meekijken! Piet van Grootel en Hessel Draisma hadden de motoren al in de vroege ochtend opgehaald en in de zaal van "Ons Huis" geplaatst. Een van de eyeopeners voor mij was dat de olijfgroene Volvo Penta motoren helemaal niet uit Zweden komen, althans ze worden daar niet meer geproduceerd.

Piet van Grootel merkte op dat de blokken in China worden gemaakt, dan 'kaal' naar Frankrijk gaan en daar worden afgemonteerd. Wat komt er eigenlijk niet uit China? Maar goed, gelet op mijn eigen ervaringen met een Volvo Penta nog geen klachten!

Piet en Hessel besteedden veel aandacht aan: olie verversen, ontlichten van de motor na plaatsing van diesel filters, verwijderen en plaatsen van een impeller, spannen van de aandrijfriem en het beantwoorden van de vele vragen van de aanwezige nieuwsgierige leden. Wel wil ik nog vermelden dat het sleutelen aan zo'n dieselmotor toch echt vakwerk is. Door mee te kijken krijg je veel inzicht, maar het blijft een hele kunst. dus: zelfdoen met beleid. Al met al een zeer geslaagde dieselworkshop "Zuid". Een bedankje voor de organisatie en voor Piet van Grootel en Hessel Draisma is op zijn plaats!

*Paul Lodewijks*





0229-238652  
INFO@LEBELLECHARTERS.COM  
LEBELLECHARTERS.COM



Le Belle Charters verhuurt 24 nieuwe Bavaria zeiljachten vanuit de Marina Volendam.

Tevens zijn wij een CWO erkende zeilschool.

Het is ook mogelijk uw (zeil)evenementen door ons te laten organiseren.

Gespecialiseerd in het inbouwen van Bavaria's

Daarnaast beschikken wij over een groot jachtserviceterrein met de volgende faciliteiten:

- 20 tons botenkar
- botenhelling
- mastenkraan
- dieseltank
- werkplaats
- afspuitplaats
- winter- en zomerstalling op de kant

ZEILJACHTVERHUUR  
CWO ZEILSCHOOL  
JACHTSERVICE  
EVENEMENTEN



# Pompen zonder te verzuipen

Op mijn Bavaria 38 (2008) wilde ik een dekwaspomp monteren. Aanvankelijk had ik het idee om dat met een aparte aanzuigmond te doen, maar mijn boot blijft deze winter in het water en dan is het geen goed idee om een gat in het onderwaterschip te boren. Om die reden heb ik voor de aanzuiging van het water de inlaat van het toilet gebruikt. Op de afsluitkraan heb ik een T-stuk gemonteerd met aan een kant een  $\frac{3}{4}$ " kogelkraan voor het toilet en aan de andere kant een  $\frac{1}{2}$ " kogelkraan voor de dekwaspomp.

Onder het aanrechtje in het toilet bevindt zich een pomp om de douchebak leeg te pompen. Daarnaast heb ik een PAR-Max-3 pomp van Jabsco gemonteerd, met een opbrengst van 13 liter per minuut. Om de pomp te beschermen is een filter in de aanzuigleiding geplaatst.

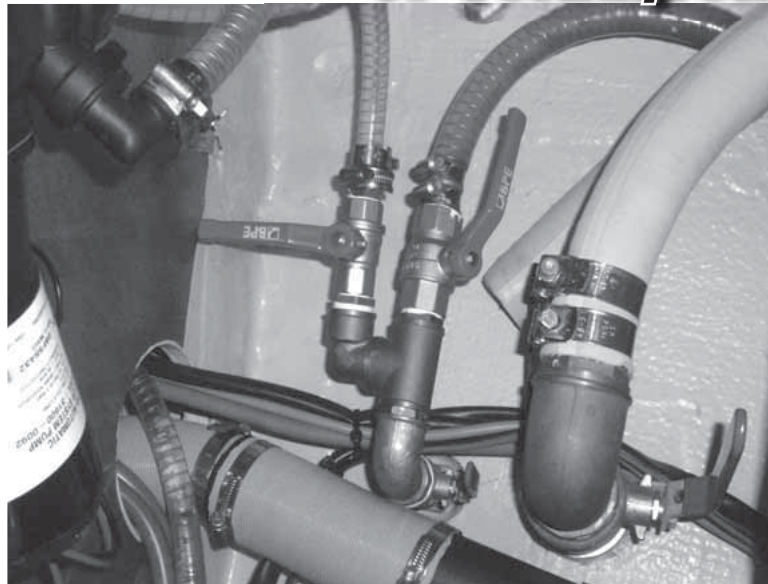
De pomp wordt bediend via een schakelaartje met relais bij de navigatiehoek. Middels een ingebouwde drukschakelaar slaat de pomp af als er geen water wordt gevraagd.

Vanaf de pomp loopt een verstevigde kunststofleiding onder de bedden in de voorpiek, langs de watertank naar de ankerkluis. De slangleiding is met beugels aan de wand en met tie-raps aan bestaande leidingen gefixeerd.

De ankerkluis is goed te bereiken als je de bekleding hiervan voor de bedden los neemt. Het terugplaatsen van de bekleding vergt wel wat beleid. In de ankerkluis is de leiding aangesloten op een kniestuk met daarop weer een kogelafsluiter gemonteerd. Aan deze kogelkraan is een slangtule bevestigd zoals die voor een tuinslang wordt gebruikt.

Na een halve dag knutselen was de boel voor elkaar.

*Cees Zomers  
Aetates*



L  
A  
N  
G  
S  
Z  
I  
J





Martiem Culinair door  
Nancy Verwoerd

## Portugese snert

Zo, de feestdagen zijn achter de rug, de dagen beginnen langzaam te lengen. We gaan dus weer de goede kant op! Terugkijkend op een jaar waarin de zomer in de maand mei viel en de herfst al in augustus begon, hoop ik dat we dit jaar weer eens een echte zomer krijgen. 2009 is in ieder geval goed van start gegaan met echt ouderwets Hollands schaatsweer! Daarom in deze Langsij een recept voor een heerlijk verwarmende soep. Naar aanleiding van een geslaagde afsluiting van de Snerttrace in Zierikzee heb ik gekozen voor een Portugese witte bonensoep. Deze zeer voedzame, snelle soep smaakt heerlijk na een dag klussen aan de boot in de winterkou of na een zeiltocht bij minder aangename temperaturen. De soep is zo lekker dat soms na het eten de behoefte ontstaat om spontaan een "Fado" ten gehore te brengen. Houd u vooral niet in, maar het is beter te "zingen" met de kop in de wind...

Voor een hoofdgerecht voor 4 personen hebt u nodig:

- 3 el (olijf)olie
- 250 gr aardappels in blokjes
- 250 gr uien, grof gehakt
- 250 gr bleekselderij in stukjes
- 2 rode pepers, heel meekoken en verwijderen voor het afmaken van de soep wanneer je het niet te pittig wilt hebben, anders in kleine stukjes gesneden.
- 1 dl witte wijn
- 2 dl slagroom
- 4 dl runderbouillon, van blokjes of uit een pot
- 2 dl water
- 400 gr witte bonen uit een pot, uitgelekt
- 250 gr chorizo, in plakjes of in stukjes.
- 8 zongedroogde tomaten, in reepjes
- 2 teentjes knoflook, geperst
- 100 gr prei in dunne ringen
- 4 el fijngesneden bieslook

**Bereiden:** Verhit de olie in een pan. Bak hierin de aardappels, uien, knoflook, peper en bleekselderij 5 min. Blus af met de witte wijn. Voeg vervolgens de slagroom, bouillon en water toe. Laat 15 min koken. (Voor een meer gebonden soep -of wanneer je niet van hele bonen houdt- kun je nu ook de witte bonen toevoegen).

Bak ondertussen in een droge koekenpan (zonder boter of olie) de chorizo 5-10 min. Laat uitlekken op keukenpapier.

Neem de soep van het vuur en pureer met een staafmixer of stamp fijn. In het laatste geval blijft de soep wat grover.

Voeg de gedroogde tomaat, chorizo, knoflook en prei toe. Wanneer je het nog niet hebt gedaan, dan kun je nu ook de witte bonen erbij doen. Laat de soep nog 5 min zachtjes koken.

Strooi voor het serveren de bieslook over de soep.

Eet smakelijk !



*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

# Balou goes London



Nadat we dit jaar een fantastische meivakantie op Terschelling en een dito zomervakantie in Denemarken hadden, vonden we dat we tijdens de nazomer eigenlijk te weinig hebben kunnen varen. Diverse heerlijke zeilweekenden gingen aan ons voorbij en omdat het toch wel erg begon te kriebelen, besloten we om de opties voor een herfstvakantie op Balou te bekijken. De herfst is niet echt een periode voor strandweer! Dus ergens in de buurt van een stad zou voor iedereen wel leuk zijn. Londen stond reeds lang op het verlanglijstje, maar met mogelijke stormen etc. ook niet direct voor de hand liggend tijdens een herfstvakantie.

## Zeilplan

Het leuke van een zeilplan is dat je het ieder moment kunt aanpassen aan de heersende omstandigheden. Dus alsof er niets aan de hand was, gingen we met de planning voor Londen aan de slag. Kaarten en boeken hadden we nog van vorig jaar, omdat we toen in het voorjaar de Oostkust en de zomer de Zuidkust 'hadden gedaan'. Goede vrienden

die ook reeds in Denemarken een weekje aan boord waren gekomen, wilden wel langskomen met de auto en onze kinderen Jasper en Sanne mochten bij hen logeren. Op die manier hadden we de mogelijkheid om ook tijdens minder weer de overtocht te ondernemen en ons volledig op het zeilen te concentreren. Jasper en Sanne maken het meestal prima op Balou, maar op open zee met meer dan een windje 4 uit de verkeerde richting, is net iets te veel van het goede.

## Tochtplanning

Na het lezen van diverse verhalen op internet (incl. onze veelgeprezen Bavaria Zeilclub website) en enkele pilots, werd al snel duidelijk dat we in St. Katharine Docks moesten zijn. Je ligt dan ongeveer naast de Tower Bridge en allerlei voorzieningen zijn dichtbij. Vanaf IJmuiden is dit bijna 200 mijl varen en uitgaande van min. 5 à 6 knopen snelheid moest het binnen 1½ etmaal te doen zijn. De belangrijkste tijdstippen om rekening mee te houden zijn laagwater bij Sheerness (Thames monding) en de

openingstijden van de lock (sluis) voor St. Katharine Docks. Die lock wordt alleen enkele uren voor en na hoog water bediend. De exacte tijden zijn gelukkig te vinden op de website <http://www.skdocks.co.uk>.

## Onstuimig weer

Als we zondag in Londen aan wilden komen, moesten we rond 5 uur 's ochtends bij de Thames monding zijn om met de stroom mee de Thames op naar Londen te varen. Tussen 10:45 en 14:30 uur konden we dan in St. Katharine Docks terecht. Vrijdag eind van de middag vertrek uit IJmuiden moest dus goed haalbaar zijn en gelukkig ging rond die tijd daar ook net de stroom meelopen. Niet dat dit veel uitmaakt, want je krijgt meestal toch wel te maken met evenveel stroom mee als tegen.

In de weken voor ons vertrek was het erg onstuimig weer en in die omstandigheden konden we natuurlijk niet varen. Of het kwam door het ontelbare aantal keren dat ik via allerlei windsites heb gekeken naar de voorspellingen weet ik niet, maar de week voor ons vertrek begon het weer om te slaan naar een rustiger weertype. Uiteindelijk waren de voorspellingen het er redelijk over eens dat er een zuidelijke wind van 4 à 5 Beaufort zou staan. Die wind zou gedurende onze overtocht afnemen en ruimen naar ZW. De windrichting was niet ideaal, maar voldoende om toch te gaan.



In de buurt van Engeland werd het weer rustiger maar de scheepvaart drukker



### Overtocht

Iets aan de late kant op vrijdag rond 10:30 uur vertrokken we uit Lelystad en al zeilend op een rustig zuiden windje waren we enkele uren later bij de Oranjesluizen te Amsterdam. Hier kwamen we nog de Timeless tegen die de herfstvakantie op Nederlandse wateren ging doorbrengen. Na een mijns inziens altijd wat saaie tocht op het Noordzeekanaal gingen we nog even snel de dieseltank vullen in IJmuiden en uiteindelijk voeren we rond 17:00 uur de zee op. Koers was de Noord Hinder Noord boei op 255 graden, om daarna de noord-zuid scheepvaartroute over te steken. Vervolgens konden we meer Zuidwestelijk aanhouden, richting de Thames monding Black Deep. Op die manier ontloopte de drukke aanloop naar Hoek van Holland, zo hadden we begrepen.

### 20, 25 en 30 Knopen wind!

Al snel werd duidelijk dat de 10 tot 15 knopen zuiden wind op het IJsselmeer was veranderd in 20 tot 25 knopen, die iets meer zuidwestelijk was dan gehoopt. Rif erin en zo hoog mogelijk varen dus, waarbij een koers pal west het best haalbare bleek te zijn. Het was een superheldere nacht met prima zicht en extra verlichting door een halfvolle maan. Na een uurtje of 5 heerlijk varen op een toch wel erg onrustige zee, trok de wind aan tot 25 knopen met uitschieters naar 30 en moest het tweede rif erin. Doordat de stroming tegen ging zitten, werden we steeds verder noordelijk weggezet en na enkele lastige overstagmanoeuvres, om uit te wijken voor zeeschepen, besloten we om de motor bij te zetten. In de loop van de nacht en ochtend werd de wind minder, maar ook de richting werd steeds meer zuidwestelijk. Helaas was dat nu net waar we naartoe moesten na het passeren van de Noord Hinder Noord boei. Uiteindelijk moesten we de zeilen strijken en toen we eind van de zaterdagmiddag door het Black Deep richting de Thames monding voeren, was het bijna windstil op een spiegelgladde zee.

### Twee opties

Geholpen door een uurtje tijdsverschil en de kentering van het getij waren we ruim op tijd, hetgeen ons twee opties bood. Direct doorvaren met de stroom mee de



Thames op tot aan Londen en daar 's nachts afmeren voor de lock (die 's nachts niet wordt bediend), of eerst ankeren bij de Thames monding en 's ochtends vroeg pas doorvaren richting Londen. Het rustige weer en prima zicht deed ons besluiten voor de eerste optie, maar plotseling begon de motor raar te doen. Regelmatig een terugval in toeren en hij kwam ook niet meer boven de 2000 toeren uit.

Mijn eerste reactie was een hapering van de brandstof-toevoer, want iets soortgelijks hadden we vorig jaar ook gehad bij de Belgische kust. Niet echt een lekker gevoel om daarmee 's nachts de Thames op te varen, dus met enige hulp van een lokale visser konden we een ankerplek buiten de vaargeul vinden om even rustig te kijken wat er aan de hand was. Na het verwisselen van de dieselfilters was alles gelukkig weer in orde en gingen we een half uur later alsnog in de schemering de Thames op.

### Uitzicht op Tower Bridge

Het rustige weer en een felle maan maakte deze tocht, die in de pilots als saai omschreven wordt, een heuse belevenis. Door de lichten worden grauwe industrie-



Biertje in hartje Londen met uitzicht op onze eigen boot



terreinen ineens leuk om te zien en in het donker langs een fel verlichte Millenium Dome varen is een geweldig gezicht. De Thames Tidal Barrier is natuurlijk ook leuk om 's nachts aan te doen. Rond middernacht lagen we vast aan een ponton bij St. Katharine Docks en ondanks de discoboten die regelmatig langs voeren, hebben we genoten van een prima nachtrust. De volgende ochtend met stralend weer hebben we lekker ontbeten met uitzicht op de Tower Bridge en rond 11:00 uur konden we de sluis in. Het was erg rustig in de haven en we kregen een toplocatie toegewezen; midden in de centrale havenkom. Als enige in een sluis die tevens een toeristische attractie is, stonden we trots te genieten van de omgeving.

### Balou hotel/restaurant

Het werd die dag 23 graden en na een uitgebreide verkenning van de omgeving was het toch echt tijd om in de pub met uitzicht op eigen boot en de Tower Bridge te genieten van de zon en een biertje. 's Avonds kwamen de vrienden met alle kids (4 in totaal) aan boord en Balou werd voor de volgende vier dagen omgetoverd tot een hotel/restaurant. Londen zelf behoeft weinig toelichting, maar wat wij erg prettig vonden, is dat bijna alle musea groot, gratis en leuk zijn voor jong en oud. Bijna overal is wel iets voor de kinderen georganiseerd met als hoogtepunt het Natural Science museum, waar een gehele verdieping is gewijd aan allerlei experimenten, die kinderen van alle leeftijden zelf kunnen doen.

### Weer terug

Na drie dagen Londen met bewolkt maar droog weer was het al weer tijd om de terugreis te gaan voorbereiden. Door de motoruren op de heenreis was bijtanken noodzakelijk, maar de tankboot die vlakbij de haveningang, maar wel buiten de lock lag, ging rond 14:30 uur dicht. De officiële openingstijden van de sluis voor die

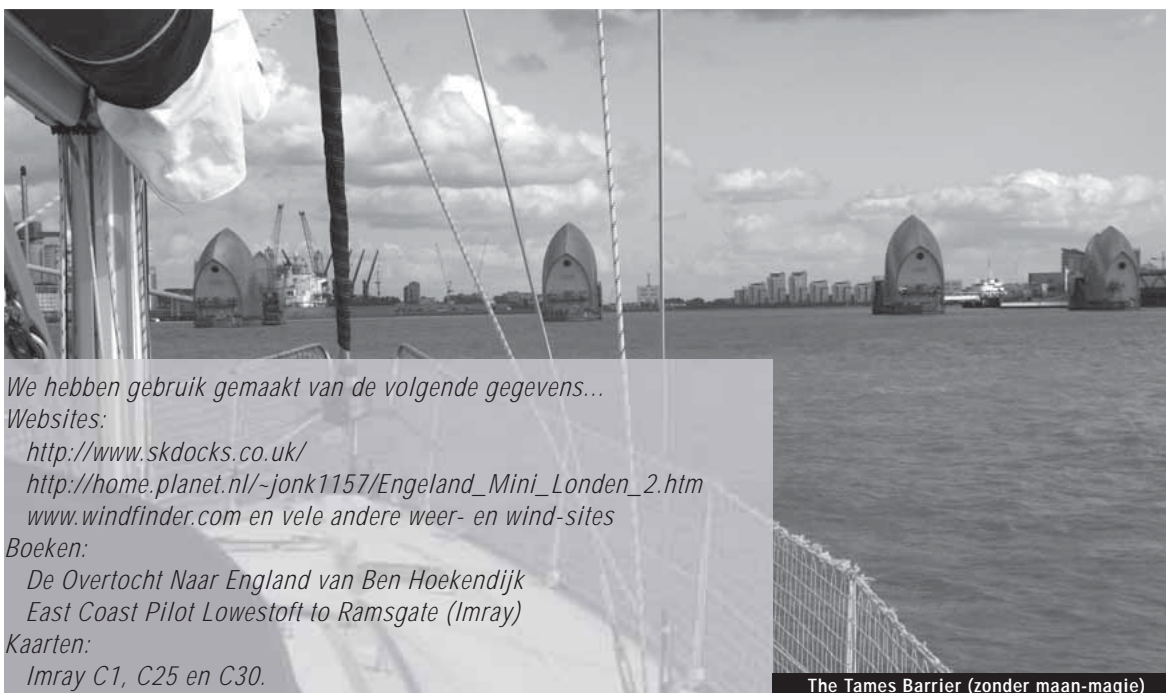
dag waren echter pas vanaf 14:30 uur, dus dat werd krap. Navraag bij de havenmeester leerde ons gelukkig dat gezien de hoge waterstand de sluis al eerder open kon. Na betaling van het havengeld (40 pond per nacht; viel ons eerlijk gezegd nog mee gezien de ervaringen aan de zuidkust) lagen we donderdag om 12:30 uur in een opnieuw zonnige sluis en om 13:00 uur voeren we met een volgetankte Balou richting IJmuiden.

De magie van de Thames bij nacht was nu een stuk minder met weinig wind. Met 10 knopen over de grond (3 knoop stroom mee) stoven we de Thames af. Eenmaal de Thames uit begon de Noordwesten wind gelukkig aan te trekken en met 20 knopen wind en nog steeds stroom mee hielden we de snelheid er heerlijk in. Opnieuw met een maan als een schijnwerper werd het een heerlijke zeiltocht en met één rif kwam het log zelden onder de 9 knopen (tussen 7 en 11 knopen over de grond). Zodra de maan achter het zeil verdween had je echt het gevoel dat je in de schaduw zat, zo fel was dat maanlicht.

### Motoren

Pas de volgende dag in de namiddag begon de wind af te nemen en te krimpen naar westelijke richtingen zodat we de laatste uurtjes de motor hebben bijgezet. Om 16:00 uur (lokale tijd) lagen we alweer in de sluis van IJmuiden. Na een rustige -maar helaas bijna windstille- avond motoren lag Balou om 22:30 uur weer in zijn vertrouwde box te Lelystad-Haven. We kijken terug op een heerlijke herfstvakantie die we iedereen aan kunnen bevelen. Plannen kan nooit kwaad en als het weer het niet toestaat kun je altijd wat anders gaan doen. Andersom is meestal lastiger omdat enige voorbereiding wel gewenst is natuurlijk.

*Wim en Jacqueline Touw  
Baloe (42Cr)*



*We hebben gebruik gemaakt van de volgende gegevens...*

*Websites:*

*<http://www.skdocks.co.uk/>*

*[http://home.planet.nl/~jonk1157/Engeland\\_Mini\\_Londen\\_2.htm](http://home.planet.nl/~jonk1157/Engeland_Mini_Londen_2.htm)*

*[www.windfinder.com](http://www.windfinder.com) en vele andere weer- en wind-sites*

*Boeken:*

*De Overtocht Naar England van Ben Hoekendijk*

*East Coast Pilot Lowestoft to Ramsgate (Imray)*

*Kaarten:*

*Imray C1, C25 en C30.*

**The Thames Barrier (zonder maan-magie)**

# Bavaria verkopen?

Vanaf nu brengt iedereen  
zijn Bavaria naar ...

## Bavaria Brokerage

Bavaria  
Brokerage



Ga nu naar Bavaria Brokerage in de Flevo Marina te Lelystad en bied uw Bavaria te Koop aan. Wij verkopen uw Bavaria tegen zeer aantrekkelijke condities.

Bel en vraag naar de voorwaarden : 0320-279856

[www.bavariabrokerage.nl](http://www.bavariabrokerage.nl)  
Vanzelfsprekend ...



### Bavaria Brokerage

IJsselmeerdijk 2 • 8221 FC Lelystad

Flevo Marina Trade Center • [info@bavariabrokerage.nl](mailto:info@bavariabrokerage.nl)

# Winterbijeenkomst en Algemene Ledenvergadering 2009

Datum: zaterdag 7 februari 2009  
Locatie: restaurant "De Vier Balken"  
Brinkstraat 3  
3455 SK Haarzuilens (nabij Utrecht)

13:30 Ontvangst met een kopje koffie of thee  
14:00 Aanvang programma

Het programma bestaat uit een lezing en de algemene ledenvergadering. De lezing wordt verzorgd door de bemanning van de Twinga, een 52 voet aluminium tweemaster, en gaat over hun eerste reis naar Spitsbergen genaamd "de eerste keer". Waarbij het er, volgens hen, niet om gaat hoe goed je kunt zeilen, maar hoe graag je een doel wilt bereiken. Een boeiend verhaal!

Tijdens de ALV kiezen we o.a. een nieuwe penningmeester en nemen na 8 jaar afscheid van Willem Boswinkel als penningmeester van de BZc. Onze vice-voorzitter Ton Mommers treedt statutair af en is herkiesbaar.

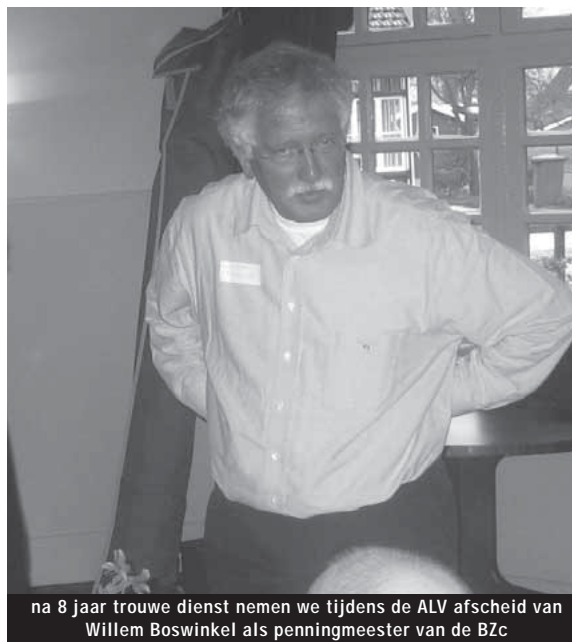
17:30 Borrel waarbij het onderlinge contact voorop staat  
18:30 Diner waarna we rond 21:00 weer huiswaarts keren

## Agenda ALV

1. Opening door de voorzitter
2. Mededelingen en ingekomen stukken
3. Notulen ALV 2008
4. Jaarverslag secretaris
5. Financieel jaarverslag 2008 en begroting 2009
6. Verslag van de Kascommissie
7. Samenstellen nieuw Kascommissie
8. Verkiezing 2 nieuwe bestuursleden
9. Voorstellen Jubileumcommissie en de nieuwe hoofdredacteur Langsij
10. Evenementen
11. Rondvraag en afsluiting

*De notulen van de ALV-2008 vindt u op de website of worden op verzoek toegestuurd. Eventuele reacties*

De ALV is alleen toegankelijk voor leden met hun partner (en gezinsleden). Aan het middagprogramma zijn geen kosten verbonden. Wanneer u ook aan het diner wilt deelnemen vragen we hiervoor een bijdrage van € 27,50 per persoon.



na 8 jaar trouwe dienst nemen we tijdens de ALV afscheid van Willem Boswinkel als penningmeester van de BZc



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

Uw oog is gevallen op de boot van uw dromen...  
Alle voordelen hebt u goed op een rijtje. En de nadelen? Ze zakken langzaam naar de achtergrond. Liefde maakt nu eenmaal een beetje blind. U wilt echter zeker weten dat u de juiste keuze maakt. Dat vraagt een koele kijk. Van een jachtexpert met alle kwalificaties. Met ervaring, inzicht en een onpartijdige opstelling. Zo'n man is Rem Schuijt. Een van de weinigen in Nederland. Samen met u bekijkt hij de boot. Inspecteert hem op alle onderdelen en komt tot een advies. Dat is zonder twijfel de beste koers naar een weloverwogen beslissing.

### EXPERTISEBURO R.C. SCHUIJT BV aankoopkeuringen • taxaties • bouwbegeleiding

Parklaan 7 • 1601 EK Enkhuizen  
tel 0228 314 741 • mob 0653 401 862  
e-mail: info@expertiseburoschuijt.nl  
internet: www.expertiseburoschuijt.nl



International Registered Yacht Surveyor (IRYS) • Register Expert (re) • HISWA en NVEP Qualified Yacht Surveyor  
Register Taxateur (VRT) • RYA/MCA Yachtmaster-offshore



**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, rolreefssystemen, 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 •



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

## **Flexibele logistieke dienstverlening...**

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

### **Kernactiviteiten:**

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

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

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

## Hemelvaart in Willemstad



Het Hemelvaartweekend (21-23 mei) zal zeer waarschijnlijk worden gehouden vanuit de locatie Willemstad. De bedoeling is om daar het hele weekend te verblijven.

Verdere informatie wordt tijdens de Algemene Ledenvergadering gegeven. Het complete programma wordt gepresenteerd als de inschrijving op de website wordt geopend. Wij hopen in ieder geval op een zonnetje, een redelijke temperatuur en een lopend windje.

*Carel, Alice en Denise Scholtes (Ya Esta)*

In het voorjaar weer de "natte evenementen" van de BZc met Hemelvaart en Pinksteren. Voor beide evenementen licht de organisatie een tipje van de sluier op, waarbij de basis nog altijd is; een gezellig weekend met daarin een zeldag met wedstrijdelement. Ook voor de kinderen altijd wat te doen.

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



## Pinksteren in Hindeloopen

Van zaterdag 30 mei tot en met maandag 1 juni wordt in Hindeloopen het bij velen al zeer bekende Pinksterweekend georganiseerd. Alle leden zijn van harte welkom om deel te nemen aan dit uiterst gezellige weekend. De nieuwe deelnemers weten wellicht niet helemaal wat hun te wachten staat. Het programma ziet er als volgt uit:

### Zaterdag 30 mei

's Middags aankomst in de haven van Hindeloopen. Aansluitend de uiterst gezellige steigerborrel waar je oude kennissen ontmoet en nieuwe vrienden maakt. Daarna organiseren we een bezoek aan het museum van de KNRM.

's Avonds een dinerbuffet met fantastische band in restaurant Sailors Inn.

### Zondag 31 mei

's Ochtends Palaver gevolgd door de spannende zeilwedstrijd, met na afloop een dingy-race voor de kinderen (sportieve ouders mogen wellicht onder speciale voorwaarden ook meedoen) en.. steigerborrel.

's Avonds buffet met prijsuitreiking in De Foeke.

### Maandag 1 juni

Ontbijtbuffet in de Sailors Inn en tevens afsluiting van het Pinksterweekend 2009, waarna iedereen weer huiswaarts kan.

Speciaal voor de kinderen zal ook tijdens het weekend het zwembad in de haven geopend zijn.



Vanwege de beperkte capaciteit is het maximum aantal deelnemers 50 schepen / 150 personen. Deelname in volgorde van inschrijving. Dus wacht niet te lang!

De inschrijving loopt via de website. De kosten voor dit weekend bedragen € 55,- per deelnemer. Kinderen tot 12 jaar betalen € 27,50. Dit is inclusief 2 diners en het ontbijt op maandag.

Voor het liggeld (inclusief toeristenbelasting en gebruik van sanitair) spreken wij nog een goede prijs af met de havenmeester. Inschrijvers krijgen circa 2 weken voor het pinksterweekend alle informatie thuisgestuurd.

Voor vragen en meer informatie kunt u contact opnemen met Mariëlle en Carel-Peter Kortlandt ([cpm.kortlandt@planet.nl](mailto:cpm.kortlandt@planet.nl)) of Esmiralda en Martijn Broekman ([esmiralda.broekman@solcon.nl](mailto:esmiralda.broekman@solcon.nl)).



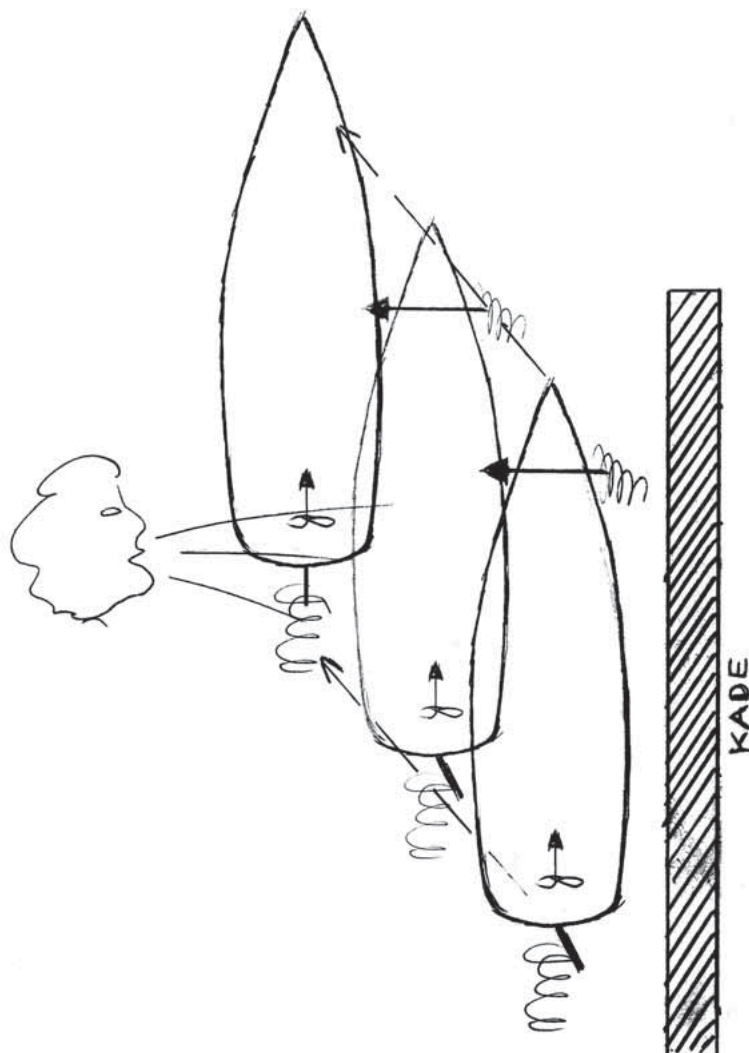
## Dwars uit!

Naar aanleiding van het leuke artikel van Ton Mommers over zijn nieuwe boegschroef wil ik graag nog een extra tip voor hem en overige boegschroevers toevoegen. Wellicht zijn er meer die het al (lang) weten, maar deze tip hoorde ik twee jaar geleden voor het eerst en wil ik niemand onthouden.

### Wieleffect

Op onze boot zit een Volvo Penta D2 55 pk saildrive met een linksdraaiende schroef. Verder hebben wij standaard vanaf de werf een boegschroef laten inbouwen. Bij een 46 voeter met twee bemanningsleden komt bij het varen, maar vooral bij het aanleggen, een extra hulpje goed van pas.

Liggend aan lagerwal, kan het zonder boegschroef soms lastig zijn om weg te varen zonder hard te moeten afduwen. Mijn voorkeur is om aan stuurboordzijde af te meren zodat met het laatste klapje van de schroef achteruit de achterkant van onze boot, door de schroefwerking, naar de kant trekt.



## DE KONING BOEGSCHROEVEN



De Koning boegschroeven is een toonaangevend bedrijf als het gaat om het vakkundig inbouwen van diverse boegschroeven (ook op locatie). We hebben de afgelopen jaren zeer veel ervaring opgedaan met zeiljachten, sportboten en sloepen.

Bij de inbouw gebruiken wij alleen hoogwaardige composieten o.a. ter voorkoming van osmose en geven daarom levenslange garantie op het lamineerwerk.



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

Als ik wil wegvaren van de kade, steiger of sluiswal (hoog- of lagerwal maakt niet uit) kan ik mijn boegschroef gebruiken, maar als ik dat doe heeft de kont van de boot de neiging naar de wal te bewegen en sta ik alsnog de achterkant van de boot af te duwen. Dit ondanks het feit dat het wieleffect van mijn schroef (in voorruit) positief zou moeten meehelpen.

### De truc

Natuurlijk kun je met landvasten en stootwillen aan de slag om afvaarmanoeuvres uit te voeren zoals die in de boekjes staan. Maar als je een boegschroef hebt kun je het ook anders doen. Door het stuurwiel van de boot iets naar de kadekant

te draaien, daarna gas te geven en gelijktijdig de boegschroef te gebruiken (van de kade af) vaart de boot in nagenoeg een rechte lijn onder een hoek van ca. 45 graden van de kade weg. Zodra je de boegschroef stopt, moet je uiteraard wel het roer direct in de middenstand zetten anders klap je alsnog op de kade en dat is nou net niet de bedoeling van deze actie.

Het is een kwestie van een paar keer uitproberen maar het werkt verbluffend. En zeker bij lagerwal is dit een perfecte oplossing om zonder afduwen weg te varen.

*Frans Engel  
Thieu*

## naam

Cees & Astrid Zomers  
Lars & Gerja Bruinsma  
Paul & Yvonne Hakze  
Sicco Broekman & Margreet Koorn  
Jurgen & Berith Coerts  
Hans & Annette de Gooijer  
Wim van Os  
Jan Peter & Liesbeth Fiering  
Chris & Liza van Hal  
Frans van Harlingen & Yvonne Blom  
Stefan Reneman  
Romke & Marjan van der Beek  
Marcel & Diana Genemans  
Monique Nelissen & Rene Hansink  
Henk Boer & Margreet Jeurink  
Peter & Wilma Wijntjes  
Bert & Rina Lochorn  
Roel & Dicky van Heusden  
Piet & Riette Schol  
Henk & Wilma Busschers  
Martin & Patricia van der Laan de Vries  
Rokus & Andrea Schumacher  
Ed & Greet van Maren  
Gery Heughebaert & Jo Houvenaghel  
Wim Gelderloos  
Toine Schinkel & Esther Jobsen  
Gerard & Ans Bendervoet

## scheepsnaam

Aetates  
Scarlett  
Novy  
La Belle Boekanier  
ilimitado  
Proventus  
Vamos Bien  
Brotherhood  
AVATAR  
Blue Wave  
Grolsch  
ROMAR  
OYIBO  
Sophie  
Lady Gina (tijdelijk)  
Kleine Beer  
High Five  
Primrose  
Schollevaer  
Bleuberry  
PREGO  
Sparrow  
Fantasia  
Mariposa  
Korneel  
Comet's Tale  
BARCO AZUL

## thuishaven

Harderwijk  
Almere  
Uitgeest - ZWVU  
Volendam, Marina  
Makkum  
Dinteloord  
Port Zelande  
Lelystad haven  
Giesbeek  
Amsterdam  
Naardenbos  
Dordrecht  
Monnickendam  
Monnickendam  
Sneek Domp 2  
Lelystad - Flevo Marina  
Sneek  
Enkhuizen  
Volendam - Marina  
Muiderzand  
Dinteloord  
Schokkerhaven  
Hellevoetsluis  
Blankenberge  
Kampen  
Lelystad, Houtribhaven  
Volendam Marina



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

## veelzijdig professioneel met schepen



- ~ Motoren
- ~ Elektra
- ~ Boegschroeven
- ~ Elektronica
- ~ Reparatie
- ~ Onderhoud
- ~ Watersportwinkel

his  
wa

 **SHIPSHAPE**  
JACHTSERVICE

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

## Zelfbeeld van een hoofdredacteur

"Wat ben je nou allemaal aan het doen KI.....k! Je moet eens een theorieboek kopen! Ik wist even niet wat ik moest zeggen. Terugschelden is niet mijn ding en hoe leg je in de hectiek van het voorkomen van een aanvaring, omstandig uit dat ik best wel eens een theorieboek had gelezen en het toch op zijn minst niet alleen mijn fout was.

### Bakboord gaat voor Bavaria

Toegegeven, ik zeilde over stuurboord en deze twee oudere heren hadden het zeil 'over bakboord'. Ik had ze ook al een tijdje in het vizier, maar als ik iets afviel om achterlangs te koersen, loefde de banaangele Dehler Varianta op, waardoor we weer in elkaars vaarlijn kwamen. Loefde ik daarentegen op, dan viel de Dehler weer af. Zo ging het een paar keer achtereen. Op zeker moment wist ik het niet meer en besloot overstag te gaan. Helaas, de schoot bleef haken en de Genua kwam bak te staan. We draaiden daardoor bijna 180 graden. De snelheid was meteen uit de Doemediema en we lagen nagenoeg stil op het water. Tot overmaat van ramp loefde de banaan, met de twee muppets als bemanning, voor de zoveelste keer op. Daardoor dreigde de Dehler recht achterop ons te varen.

### Dolende Dehler

Met het eerste beetje gang wist ik nipt uit te wijken en een aanvaring te voorkomen. De Dehler liep ons voorbij, maar kon nog steeds zijn koers niet houden. Ik kon nu wel zien wat er aan de hand was. De scheldende schipper zeilde met de schoot in de hand. Hij had echter te veel druk op het grootzeil staan, waardoor de Dehler voortdurend uit het roer liep. De Dehler loefde dan sterk op -tot ver in de wind- om vervolgens af te vallen, weer wind te vangen en onmiddellijk weer uit het roer te lopen. Het kwam bij de bananekapitein echter niet op om de schoot te vieren. Hij vond het veel belangrijker om die zoetwatermatroos van die Beierse T-Ford de les te lezen. Normaliter zit ik daar niet zo mee, maar het toeval wilde, dat ik die middag acht(!) collega's aan boord had. "Dat ik maar eens een theorieboek moet kopen" is nu al maandenlang de uitsmijter op de zaak!

### Loef wijkt voor lij

Een week of wat later zeilden we aan de wind op de Grevelingen. De wind stond recht op het vaarwater, dus we moesten flink wat slagen maken om vooruit te komen. Op enige afstand volgde een 42-voet Moody, die een streek scherper aan de wind zeilde dan de Doemediema met haar korte kiel. De Moody liep, het zal eens niet zo zijn, ook een knoop sneller. Eenmaal

binnen gehoorsafstand begon de schipper te roepen: "loef wijkt voor lij". Ik dacht even dat ik hem niet goed verstond. Hij was toch aan het oplopen? Maar hij herhaalde zijn uitroep en een keurige dame stak haar hoofd verontwaardigd uit de kajuitopening. om te zien welke onverlaat het aandurfde om het gelijk van haar schipper te betwisten. Ik zag even geen "varende rechter" in de buurt om ons pleit te beslechten en midden op de Grevelingen was ook het onvolprezen forum van de BZC-website niet benaderbaar voor advies. De Moody leek ondertussen, kennelijk geïnspireerd door het Zeeuwse ringrijden, voornemens om de boegspriet door onze reddingsboei te prikken.

### Chagrijnige Moody

Op het laatste moment week de Moody toch uit om bakboord te passeren. Verbolgen werd me toegeschreeuwd hoe ik zo stom kon zijn om niet te weten dat loef voor lij wijkt en: "je had overstag moeten gaan om mij ruimte te geven". Dit keer waren mijn puberende kinderen getuige van de maritieme schrobbering. Toevalligerwijs hou ik sinds de Dolende Dehler altijd een theorieboek onder handbereik en heb ik ze meteen laten lezen dat: de loef-lij regel niet geldt bij het oplopen! Het kwaad was echter al geschied en mijn ouderlijk gezag aangetast. Thuis wordt nu ieder opvoedingsdispuut beslecht met de opmerking dat ik "maar beter overstag kan gaan om wat ruimte te geven".

### Herstellende moraal

Gelijk of ongelijk, een goed schipper voorkomt dit soort "close encounters" en mijn imago en zelfbeeld hebben deze zomer dan ook averij opgelopen. Sinds november ligt de Doemediema op de wal en heb ik geen kans meer om me te revancheren. Des te erger is het om te horen van diehard Bavarianen, die snertaces varen met zeven beaufort of centimeters dik ijs doorklieven. De dieselworkshop volgen was een stap in de richting van herstel. Ik kan meepraten over nipples en zuigers en de bougiesleutel ligt weer in de auto in plaats van op de boot! Maar de beste boost voor mijn aangetaste moraal was dat het bestuur van de BZC mij capabel achtte voor het hoofdredacteurschap van Langszij. Het is natuurlijk wel wat werk, maar daartegenover staan roem en erkenning. Ik stel me zo voor dat bij de volgende bijna-aanvaring met een Moody, Dehler of Rassy de bemanning naar de eigen schipper roept: "wat ben je nou helemaal aan het doen kl.....k! Dat is de Doemediema met de hoofdredacteur van Langszij, die zal toch wel weten wie er voorrang heeft!"

*Jan Janse, Doemediema*

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

