



K u i p p r a a t

Allereerst alle leden en hun families de allerbeste wensen voor het nieuwe jaar 2006! Jullie vinden al vroeg in het jaar ons clubblad op de deurmat en we hopen dat deze weer aan jullie verwachtingen zal voldoen.

Terugblik 2005 en toekomst

We hebben ons 500e lid afgelopen november mogen verwelkomen, zie het verslag in deze uitgave. De natte evenementen werden goed bezocht en waren bijzonder gezellig. Het bezoek aan de werf in Giebelstadt was weer een groot succes en met de workshops in december hadden we al met al een goed gevulde agenda waar velen van ons aan mee hebben gedaan.

Ook voor 2006 staan de nodige activiteiten op de agenda en deze zijn voor het grootste gedeelte reeds ingevuld en georganiseerd. Opgave voor de ALV, op 4 februari 2006, kan nog steeds. Ook nu weer sluiten we deze dag af met een gezellig dineetje. Aan de invulling van de workshops van najaar 2006 en voorjaar 2007 wordt reeds gewerkt. Mogelijk gaan deze over diesel-techniek en navigatie.

Enige jaren geleden is door de oud-voorzitter Ad Dupain een wisselprijs met zijn naam ingesteld, welke in het Noorden tijdens het Pinksterweekend werd uitgereikt. Wij als bestuur willen dit nu wat ruimer toepassen. Elders in deze Langs zij meer hierover.

Graag willen wij ook onze beide sponsors Van Den Bosch Yachting en Holland Sailing, en onze co-sponsors en adverteerders bedanken voor hun niet geringe bijdragen en de verwachting uitspreken dat zij ons ook dit jaar verder zullen supporten. Diverse toezeggingen zijn inmiddels alweer gedaan.

Een geweldige impact heeft onze website gehad, waarbij vooral het forum in een grote behoefte voor-

ziet. De benadering van elkaar spreekt mij erg aan. Om ook in de toekomst vooral zo door te kunnen blijven gaan zullen voor het gebruik van het forum wel enkele simpele spelregels worden opgesteld.

Ideeën van de leden zien wij graag tegemoet. Er is al een idee gelanceerd om een wedstrijd met B44-ers te varen en om mogelijk BZC kampioenschappen te organiseren. Het bestuur is zich hier inmiddels over aan het beraden.

Wij als bestuur zullen ons ook dit jaar weer volledig inzetten om de club goed te runnen. Maar wij hebben jullie hierbij hard nodig, want wij doen dit voor en namens jullie. Misschien mag het niet maar ik wil mijn bestuurscollega's inclusief onze vrouwen heel erg bedanken voor de inzet die het afgelopen jaar is getoond. Voor de nieuwe en echte eerste redactie van ons blad geldt uiteraard hetzelfde. Diverse leden hebben afgelopen jaar spontaan hun bijdrage geleverd, maar dat mag en kan nog veel meer worden. Vooral degenen die in de in 2003 gehouden enquête lieten weten wel een artikeltje voor de LANGSZIJ te willen schrijven, hebben nog te weinig van zich laten lezen. Het clubblad is uitgebreid met enkele vaste rubrieken en we zijn benieuwd wat jullie daarvan vinden.

Eén ding moet me nog van het hart. Onze voorraad clubvlaggetjes slinkt zienderogen, maar toch wordt onze clubvlag nog (te) weinig in het want gevoerd. Kom op, wees trots op je club en hijs die clubvlag.

2006 clubvlaggen jaar! Afsgesproken?

Wij wensen jullie weer een veilig en mooi seizoen toe! En kom eens langs als jullie de ADANNA ergens aan een steiger in de Hollandse, Friese of Zeeuwse wateren zien liggen.

Albert en Frieda Rink

Inhoudsopgave

Kuippraat	1
Extreme make-over Waternimf	2
Russische Roulette?	5
Drie vrouwelijke Captains	6
Zeiltrim	7
Grensverlegende man	10
Weer of geen weer?	14
Snertrace 2005	18
Seldén, ophanging witte motor	20
Verstandige en onverstandige boten	22
De TWEEpitter	23
Moteren (deel 1)	24
BZc Dupain wisseltrofee	27
Winteropruiming	28
Het 500 ^{ste} BZc-lid	29
Bezoek Bavariawerf 2005	30
Turkije 2005	34
Schiemannen	36
Jeugdbabbels	38
Metal Sailing (KNRM)	39
PC aan boord	40
Evenementen	42
Nieuwe leden	47
In het Kielzog...	48

Colofon

Bestuur Bavaria ZeilClub

Voorzitter:

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

Penningmeester:

Willem Boswinkel
penningmeester@BavariaZeilclub.nl
06 - 53 989 741
bankrekening: 35.72.84.356
postbank: 4498108 t.n.v. Bavaria Zeilclub

Secretaris:

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

Divisie Zuid:

Gerben & Gepke van Bers
Zwanenkamp 10, 3607 RA Maarssen
divisie.zuid@BavariaZeilclub.nl
0346 - 553444

Jeugdbabbels:

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

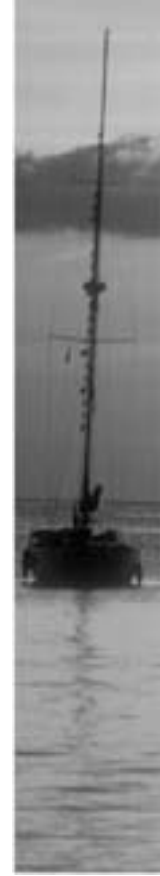
Redactie:

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

Samenstelling en opmaak:

Ton Mommers en Evelyn Eman

L
A
N
G
S
Z
I
J



Xtreme make-over Waternimf

hoe "pimp" ik mijn Bavaria 44?

Zoals velen van u reeds op het forum zullen hebben gelezen, heeft Herman de Pagter vergaande ideeën over het aanpassen van zijn Bavaria 44, de Waternimf. Met als doel deze toch niet echt trage zeiler nog sneller te maken. In de Langsij laat hij ons meekijken bij de planning en de uitvoering van de metamorfose.

Het waarom

Naar aanleiding van de aankondiging van de opkomstrijnde verbouwing van mijn Bavaria 44 "Waternimf" zijn er tal van leuke reacties gekomen. Deze reacties hebben tot het schrijven van dit artikel geleid. Deze keer gaat het over het waarom van de make-over. Het volgende artikel zal gaan over de verbouwing zelf. Op het moment dat dit geschreven wordt zijn alle plannen in kannen en kruiken. Nu u dit aan het lezen bent wordt er al hard gewerkt aan de Bavaria 44. Maar laat ik bij het begin beginnen...

Hoe het is begonnen

Zeiljachten en snelheid zijn voor mij onlosmakelijk met elkaar verbonden. Met mijn vrouw zeil ik voor de gezelligheid en ik moet vooral niet proberen de boot teveel te laten hellen. Ook het trimmen van de zeilen veroorzaakt alleen maar onrust. Dit is dan ook de reden waarom ik ben gaan wedstrijdzeilen. Met een vaste club fanatieke zeilers zo goed en zo hard mogelijk zeilen. Natuurlijk zijn we amateurs op dit gebied. Toch is het leuk dat we met ons zeilteam steeds vechten om de podium-

plaatsen tijdens de wedstrijden in de ORC-klasse.

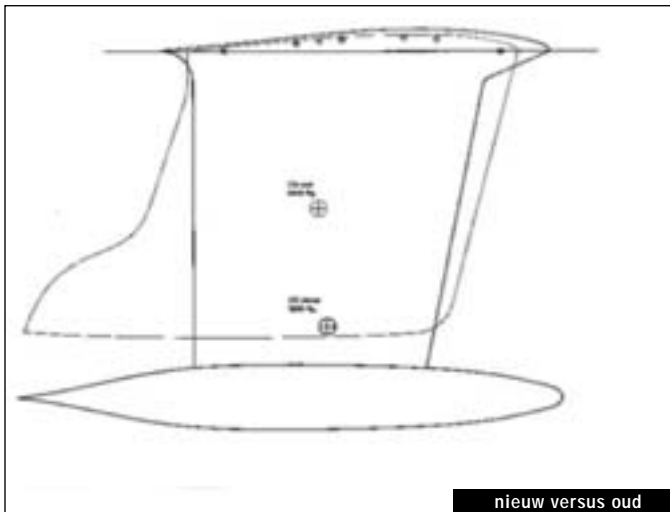
Eind 2003 vroeg een zeilmaat om vanuit mijn marketingachtergrond mee te denken aan het opzetten van nieuw hbo-onderwijs voor technische opleidingen. Dit contact heeft CompoSail in het leven geroepen (www.composail.nl). CompoSail is een project van de Haagse Hogeschool om met studenten en bedrijfsleven samen te werken en kennis te laten circuleren. Op deze manier proberen we tot een supersnel zeiljacht van 40 voet te komen, gemaakt van composietmaterialen zoals bijvoorbeeld carbon.

U begrijpt het bruggetje. Door het wedstrijdzeilen en mijn betrokkenheid bij CompoSail, was ik vaak bezig met het optimaliseren van de snelheid van een zeiljacht. Dus waarom niet van mijn Bavaria 44? Tevens bood mijn betrokkenheid tal van interessante contacten. Zo had ik opeens persoonlijk contact met een jachtontwerper van snelle wedstrijdjakhten, bedrijven op het gebied van materialen en vrienden met twee rechterhanden.

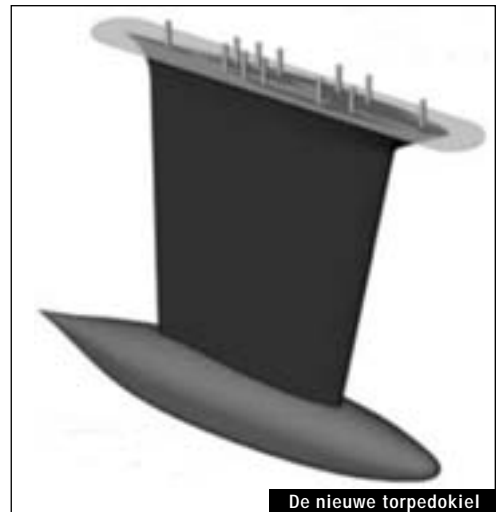
Kier en kiel

De hoofdrolspelers in dit verhaal zijn Arthur Peltzer van Peltzer Performance Yacht Design en Wim Zwart, technische man bij Van den Bosch Yachting International (rayon Zeeland e.o.), tevens goede vriend en wedstrijdmaat. Op mijn verzoek heeft Arthur de mogelijkheden bekeken om de Bavaria 44 beter te laten presteren. Hij kwam met twee tips, namelijk het dichtn van de kier tussen de bovenkant van het roerblad en een andere kiel. Daarbij was een belangrijke opmerking dat het onderwaterschip de potentie had om sneller te zeilen.

Mijn eigen wens was om de boeg een "IMS aanzien" te geven. Een meer rechte boeg verlengt de waterlijn en geeft daardoor meer snelheid. De plannen werden omgezet in ontwerpen. Met name het ontwerp van de kiel luisterde erg nauw. Ik wilde een snelle kiel hebben. Snelheid betekent automatisch een betere vorm en meer diepgang. Zo gebeurt het. De nieuwe kiel krijgt een diepgang van 2.40 meter en een torpedo (bulb) vorm. Een halve meter dieper, een betere vormgeving en



nieuw versus oud



De nieuwe torpedokiel



Zo moet het eruit komen te zien; Bavaria 44 Match!

meer gewicht dieper onder de boot. De kier tussen het roerblad en het onderwaterschip kan ongeveer 5 à 6 centimeter gedicht worden. Dit geeft een aanzienlijke vermindering van de werveling en meer drukkracht op het roerblad. Hierdoor loopt het zeiljacht hoger aan de wind en reageert daarbij beter op het sturen.

Is de kiel van de Bavaria slecht?

Nee, zeker niet. Het is alleen, zoals ook bij andere merken, een gemiddelde. De Bavaria's zijn ontworpen om onder alle omstandigheden te kunnen zeilen. Dit betekent dat er geen koers is waarop een Bavaria echt goed zeilt. Het onderwaterschip is feitelijk te breed om hard aan de wind te zeilen, maar weer te smal om voluit halve wind te gaan. Zo is het ook met de kiel. Onder alle omstandigheden presteert de kiel meer dan voldoende en wordt er rekening gehouden met het vaargebied van de klanten.

Conclusie is, dat qua diepgang en vorm voor een goed gemiddelde is gekozen. In de praktijk merkt u dit doordat een Bavaria niet heel erg trimgevoelig is. Ook al staan uw zeilen niet optimaal, uw zeiljacht blijft zeilen. Daarentegen is een X-Yacht zeer trimgevoelig. X-Yachten zijn snelle sportieve zeilers, maar alleen als er goed getrimd wordt. Gebeurt dit niet, dan zijn ze niet vooruit te branden. Gelukkig heeft de Bavaria wel de potentie om sneller te gaan. Dit is al te be-

reiken door een andere kiel en door aandacht te schenken aan het roerblad. Het onderwaterschip zal hiermee beter benut worden en tot zijn recht komen.

Complimenten voor Bavaria Yachtbau

De technische afdeling van Bavaria in Muiderzand reageerde afwijzend op mijn verzoek om informatie. Blijkbaar was mijn verzoek om een verkeerd moment als ik denk aan de afgefallen kiel van een Bavaria Match. Maar het stond mij vrij om zelf contact op te nemen met Duitsland. Gelukkig reageerde Duitsland sportief en bereidwillig. Ondanks de negatieve publiciteit rond de afgefallen kiel van de Match, heeft Bavaria Yachtbau alle gevraagde informatie verstrekt. Het ontwerp van de kiel en kielplaat werd zonder probleem gegeven. Nadat de nieuwe kiel ontworpen was, werd de stabiliteitscurve van de originele kiel per e-mail opgestuurd. Wel hebben zij duidelijk gemaakt dat het hele project voor eigen risico is. En dat is het.

Wat gaat er nu precies gebeuren en waarom?

- plaatsen van een nieuw ontworpen snelle kiel met torpedovorm
- betere vormgeving en verlenging van het roerblad en het dichtten van de kier tussen blad en onderwaterschip
- rechte boeg voor langere waterlijn, scherpere neus en modern uiterlijk
- wegwerken van de gleuf aan de onderkant van de rubberen stootrand op de spiegel (of de hele spiegel opnieuw vormgeven zonder rubberen stootrand)
- het rubberen matje rond de saildrive vervangen door een vaste afdichting van foam, epoxy en rubber (laat dan nooit meer los, zoals nu)

Het bovenstaande lijstje moet een snelheidswinst opleveren van minimaal 13%. Zeer waarschijnlijk zal de snelheidswinst 15% of meer bedragen. Het snelheidsrecord van de Waternimf staat op 17,9 knopen, midden op de Noordzee van Engeland naar Nederland met 8 Beaufort bakstag wind, volle zeilen en heerlijke golven. Een record dat in de zomer van 2006 echter zeker verbeterd moet worden.

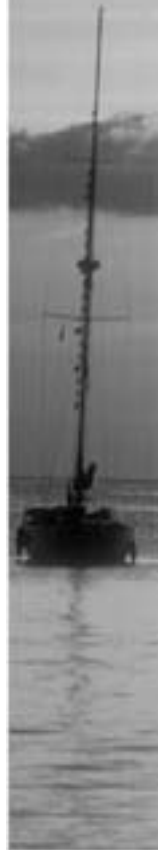
Er wordt ook contact gelegd met een zeilmaker. Als deze dit project zou willen ondersteunen, komt er, naast nieuwe zeilen, ook een nieuwe langere carbon giek. Dit idee is pas een paar dagen oud en moet nog helemaal onderzocht worden. Gisteren is bedacht dat de nieuwe boeg extra versterkt kan worden om de zijwaartse krachten beter op te vangen. De nieuwe kiel wordt in design afgewerkt met een nieuw composietmateriaal L-Sim



De werkzaamheden zijn ondertussen begonnen. De eerste foto's.

de kiel komt los van de romp

de heftruck kan het gewicht van de kiel niet dragen





(www.l-sim.nl). L-Sim is niet alleen decoratief, maar bovenal supersterk en licht. Ideaal om extra sterkte te verkrijgen.

De Waternimf wordt medio november overgevoerd van Muiderzand naar Sint Annaland. Bij Busmari-team wordt gebruikt gemaakt van de faciliteiten en de verwarmde binnenstalling. Veel zal handmatig gemaakt worden. De boeg wordt voorzien van een frame met spanten, dat gelamineerd wordt in de romp. De ruimte tussen de spanten wordt opgevuld met speciale schuimblokken en epoxy. Vervolgens moet natuurlijk de boeg goed aansluiten op het onderwaterschip. Het vormen van het schuim zal met de hand gedaan worden. Tenslotte wordt het geheel afgewerkt met epoxy en L-Sim.

Voordat de nieuwe kiel geplaatst wordt, zal eerst versteviging aangebracht worden. De kielplaat wordt stijver en dikker gemaakt met kevlar. Hiervoor zullen de banken en de vloerdelen van de

kajuit verwijderd moeten worden. Aan de onderkant wordt een laagje van de gelcoat weg gefreesd om hierin een contra rvs-plaat te laten vallen. Deze 3 mm dikke plaat komt tussen de kiel en het onderwaterschip. Dit dient om de krachten op te vangen en goed te verdelen als de kiel per ongeluk vastloopt. De kiel zelf, althans de vin, wordt bekleed met polyester. Zodoende wordt een extra glad vlak verkregen, alsmede een laag ter bescherming van het gietijzer. De vin wordt dus gemaakt van gietijzer met een mantel van polyester, terwijl de torpedo natuurlijk van lood is.

Het roerblad wordt verlengd met foam en epoxy, waarbij een goede verbinding tussen oud en nieuw wordt verkregen door extra stevige verbindingen in het roerblad. Speciale aandacht wordt geschonken aan de roerkoning. Arthur gaat uitrekenen hoeveel centimeters het roerblad verlengd kan worden, zonder de roerkoning te laten buigen door de extra druk op het blad.

De kosten

Natuurlijk zijn veel mensen benieuwd wat het allemaal gaat kosten. Hierbij merk ik wederom op dat dit project valt of staat bij het hebben van het juiste netwerk. Natuurlijk kun je alles laten doen, maar dan wordt het wel heel erg kostbaar. Met de inzet van vrienden en relaties is dit project geraamd tussen de 10.000 en 12.000 euro. Dit is inclusief alle materialen, een post "onvoorzien" en de verwarmde stalling. Een nieuwe carbon giek en nieuwe zeilen zijn niet meegerekend.

Het is de bedoeling een webcam 24 uur per dag mee te laten draaien op de werkplek. Bezoekers van de website kunnen dan actueel zien wat er aan werkzaamheden wordt verricht. Het project is te volgen via het Internet op www.waternimf.tk. Vragen kunnen per e-mail gesteld worden via hdepagter@dutchsailing.nl.

*Herman de Pagter
Waternimf*

V&S ZEILMAKERS



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

1 Februariweg 2

3249 BK Herkingen

Leen Schipper & Gerda Verton

tel : 0187-669195

fax : 0187-669077

mob: 06-20607822

Russische Roulette?

De eerste ervaringen van twee watersporters met hun Bavaria 32 op het IJsselmeer

16m2

Het is 1999. Leuk, we gaan varen. Lekker zeilen met onze 16m2 op het Zuidlaardermeer. Dat klopt, zeker voor een doordeweekse dag. Maar op een drukke zondag is dat andere koek. Motorboot hier, zeilboot daar en natuurlijk een verdwaalde surfer. Gelukkig hebben we zeilles gehad en hanteren we de vaarregels. We weten nu wie voorrang heeft en we gaan gerust het water op.

Capriolen

Zeilen over bakboord bij kruisende koers en dergelijke. We denken dat we nu weten hoe het moet en houden rechts in de vaargeul. Het gaat allemaal goed wanneer we maar ruime afstand houden tot al die andere schippers. Velen zien eruit als ervaren rotten met een strakke blik naar voren. De meeste schippers vinden het niet nodig om op ons te letten en achterom te kijken om te genieten van onze zeilcapriolen. Natuurlijk zwaaien we naar andere watersporters, maar er zwaait niemand terug naar onze 16m2. Misschien zijn we wel te klein?

We gaan groter

Dus we gaan groter. Juni 2004 varen we in onze nieuwe Bavaria 32, de kleinste uit de serie, vanuit Muiderzand naar Warns. Gelukkig niemand in de buurt, hoef ik ook niet te zwaaien en word ik niet teleurgesteld in mijn enthousiasme. We varen nu, ik en mijn vriend, een jaar in onze Bavaria 32 Le Copain, met een nieuwe genua 3. We zwaaien selectief om teleurstellingen te voorkomen en de afstand ten opzichte van andere watersporters is alleen maar groter geworden. Volgens ons zijn we nog steeds niet groot genoeg of is het omdat het een Bavaria is? Ook merken we dat wat het gaspedaal is voor de automobilist, blijkbaar de gashandel is voor de watersporter.

Indrukken die handel

Dus indrukken die handel. Niks niet aan bakboord oplopen maar rechts tussen wal en schip door de bocht afsnijden bij het in- en uitvaren van een haven. En wat te denken van het wachten voor een sluis, niks niet wachten. In Stavoren gaan we gewoon gassen en niet aansluiten in de rij. Al die watersporters konden wel in een A3 of Golf GTI rijden. Wij zijn weer even de vaarweg kwijt, er zijn toch regels? Of is varen gewoon Russische Roulette? Zeker wanneer je zeilt op het IJsselmeer. Met een leuke koers richting Enkhuizen en de zeilen over bakboord, u raadt het al, komt ons op een kruisende koers een Bavaria 32 tegemoet.

Bakboord

Vrouw op het dek en geen schipper, dus afvallen maar. Zie je bij het passeren de man in de kuip hangen en hoor je hem reageren op mijn opmerking dat

ik over bakboord zeil met "het IJsselmeer is toch groot genoeg?". Blijkbaar is varen wel Russische Roulette voor velen, maar wij blijven ver uit de buurt van andere watersporters.

Rode broek

Ondertussen varen we van april tot en met oktober ieder weekend op het IJsselmeer en worden we steeds assertiever. Maar proberen we ondanks al onze ervaringen de regels toe te passen zoals we deze geleerd hebben. Wanneer we in de toekomst nog een maatje groter en zwaarder worden, worden we misschien wél gegroet. Maar dat komt dan natuurlijk omdat ook wij dan echte grijze watersportsnobs in een rode broek zijn geworden met een strakke blik gericht op de horizon. We verbazen ons nog ieder weekend over het vaargedrag van onze medewatersporters.

Wij zijn heus niet roomser dan de paus maar het vaarbewijs 1 en 2 heb ik toch niet voor niets gehaald? En we leren graag, ook van onze eigen fouten. Door het vaargedrag van anderen worden we echter soms erg onzeker. Die onzekerheid geeft ons het gevoel dat er wel regels zijn maar dat je je er niet aan hoeft te houden. En loopt het goed af, dan heb je geluk gehad.

Grote wereld

Maar ondanks onze ervaringen op het grotere water blijven we er zin in hebben. Natuurlijk gaan we dit jaar voor de TKN, nog meer regels, heerlijk. Natuurlijk wordt de soep niet zo heet gegeten als hij wordt opgediend en is de watersport een afspiegeling van de echte grote wereld. Maar als beginnende IJsselmeerzeilers vinden we het jammer, omdat wij het zeilen in onze Le Copain zo fijn vinden.

Funfactor

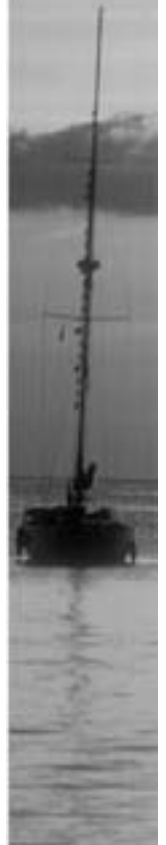
En watersport heeft toch ook een hoge funfactor? Wij gaan in ieder geval vanaf vandaag weer zwaaien, zeker wanneer we een Bavaria tegenkomen. En natuurlijk naar die rode broeken, ook al zijn we klein. En we blijven ons houden aan de vaarregels, ondanks de grote boze wereld om ons heen. Tot ziens op het water en als er niet teruggezwaaid wordt dan zijn wij het niet. Maar Russische Roulette daar houden wij niet van.

PS

De rode broek hebben we inmiddels, de grotere boot of het zwaardere schip nog niet.

*Henk van de Pol & Jan Dekkers
Le Copain*

L
A
N
G
S
Z
I
J



Drie vrouwelijke Captains on Board met vaarbewijs I en II

Het vergroot je inzicht en het plezier

Op de oproep op de website: welke dames hebben vaarbewijs I en II reageerden Willy Kamerling, Marja Pak en Sonja van der Haagen. Stuk voor stuk dames die weten waar ze het over hebben. Willy Kamerling van het "Lieverdje", een Bavaria 37, behaalde dit voorjaar de vaarbewijzen I en II. Zij is er nog trots op, dat merkte ik wel tijdens de vergadering in Haarzuilens. Sonja van de "Dame Blanche" (34) deed in november 2003 examen; ook Marja van de "Vlaflip" (36) is 2 jaar geleden geslaagd. Marja, Sonja en Willy motiveren met hun verhalen in ieder geval ook andere dames om de stap te nemen!

Motivatie

Marja vaart samen met haar man Tom al vanaf 1968 en heeft sinds 1978 het roer in handen. Ze begonnen in kleine boten, waarmee ze fanatiek wedstrijden voeren. Ooit waren ze Nederlands Kampioen in een Randmeer, dus dat zegt genoeg. Vorig jaar maakten ze via een Victoire de overstap naar de Bavaria. Holland Sailing bracht Marja in contact met mensen die



Marja Pak

training nodig hadden voordat ze zelfstandig met hun eigen boot konden varen. Dat ging Marja prima af, maar ze vond dat ze ook de theoretische onderbouwing van haar kennis nodig had. Marcom B heeft ze ook behaald. Sonja en haar man Jos zijn 10 jaar geleden begonnen op een Albin Vega. In die tijd heeft Sonja ook Marcom B gedaan, terwijl Jos kustnavigatie deed. Sonja heeft gewoon voor de lol de vaarbewijzen gehaald. "Het is veel leuker varen als je de betekenis van de boeien weet, de kardinalen herkent en de voorrangsregels kan toepassen".

De cursus

Sonja vond de vaarbewijscursus heel prettig: "Ik heb les gehad van een enthousiaste Richard Voooren die het boekje zelf geschreven heeft". Ook Willy had een fantas-

tische docent, die alles heel aanschouwelijk vertelde. Hij manoeuvreerde met kleine bootjes in de klas, maakte tekeningen en legde de voorrangsregels heel goed uit. "Het was wel veel uit je hoofd leren, vooral bij deel I. Dat was niet mijn favoriete deel, maar het is goed dat ik ook de werking van de schroef weet". Marja heeft de cursus via zelfstudie gedaan door de vragen op de CD-rom te beantwoorden en intensief de examen-trainingen te doen. Op zich viel het haar niet mee, ook omdat ze volgens eigen zeggen te laat was begonnen het boek door te nemen.



Sonja van der Haagen

Het verschil

Alle drie de dames vinden dat het varen met hun opgedane kennis interessanter is geworden. Voor het varen in Nederland heb je het eigenlijk niet nodig, maar er zijn ambities genoeg. Willy: "Voor Frankrijk heb je een internationaal vaarbewijs nodig, dat krijg je alleen als je de vaarbewijzen hebt". Sonja en Jos hebben plannen om, als Jos gepensioneerd is, naar Denemarken en Zweden te gaan. Volgens Marja is het varen anders geworden. "Ik ben alerter geworden, maak gebruik van de theoretische kennis en breng die in de praktijk. Ik herken de lichten, vind het navigeren veel leuker en ben

meer bedreven in het toepassen van trucjes bij het wegvaren". Willy vindt dat ze een veel meer volwaardige partner aan boord is geworden. Ze weet nu hoe ze moet aanleggen zowel met wind als op stroom en doorvaarthoogten bij bruggen kan beoordelen. De omstandigheden zijn steeds weer anders. "Bij harde wind overleggen we vooraf grondig. Naarmate de boot groter is, komt het er meer op aan. Het is altijd weer spannend, vooral met harde wind". Sonja heeft er nog een schepje bovenop gedaan: zij volgde een cursus manoeuvreren bij Roy Heiner in Lelystad en kan nu feilloos achteruit een box invaren. Dit oogst meerdere malen een applaus bij toekijkende mannen.



Willy Kamerling

Het grote voordeel

Het grote voordeel is wel dat Sonja en Marja bij het aanleggen, afmeren en de sluis invaren aan het roer staan. Willy moet nog even oefenen, zij is nog niet zover. De heren Jos en Tom verzorgen de meer fysieke klussen met de landvasten, het afhouden en op de wal springen. Een veel betere taakverdeling, waar de mannen volledig mee instemmen.

Marianne Schot

Zeiltrim: tips en trucs van een professional

Op menig zeiljacht is volop elektronica aanwezig en de schipper weet daar over het algemeen alles van. Maar hoe staat het met de zeilen? Zijn ze zo getrimd dat u het uiterste uit de boot kunt halen? Søren Hansen van Elvstrøm Sobstad uit Denemarken, de huisleverancier van Bavaria Yachtbau, heeft een aantal praktische tips.

Symptomen

Wat gebeurt er als er weinig aandacht wordt besteed aan de trim? Søren geeft een paar voorbeelden. "Typische symptomen zijn bijvoorbeeld een nadrukkelijke loefgierigheid, weinig hoogte aan de wind, een pompende mast bij een knobbelige zee en geen strakke zeilen zodat bij meer wind al snel moet worden gereefd". Vreemd dat zo weinig zeilers de moeite nemen om daar wat aan te doen, want met eenvoudige middelen kun je niet alleen sneller, maar ook een stuk comfortabeler varen.

Systeem

Moelijk? Absoluut niet, benadrukt Søren. Gewoon een kwestie van systematisch werken. Samenvattend: "we beginnen met het loszetten van de verstaging. De spanning moet van de wanten af. Dan zetten we de mast recht, brengen de topwanten op spanning, kijken naar de kromming van de mast, spannen de tussenwanten aan, markeren de stand van de wantspanners en stellen het achterstag."



Meer in detail: Eerst zetten we de mast recht, dus geen buiging naar stuur- of bakboord (1). Als de mast goed staat, draaien we de topwanten handvast aan (2). Søren: "bij een toptuigage moet de mast ongeveer één graad naar achteren buigen; bij een 9/10 tuigage kan de buiging twee tot drie graden zijn. Tegenwoordig zijn veel schepen voorzien van rolzeilen en is er geen mogelijkheid het voorstag te spannen. Bij teveel doorhang kan een correctie nodig zijn, maar dat moet meestal door een professionele tuiger gebeuren".



"Staat alles goed, dan moet de verstaging (3) op spanning worden gebracht", vervolgt Søren. "Als dat op de juiste wijze gebeurt, worden krachten gelijkmatiger verdeeld over tuig en romp. Vuistregel is dat het want aan lei net niet los mag hangen. Voordeel van een mast, gesteund door wanten die op de correcte spanning zijn gebracht, is dat vooral bij flinke wind en zeegang de mast niet gaat 'rukken' of 'pompen'. Het is een misverstand te denken dat strak gespannen wanten schadelijk zouden zijn voor de boot. Het tegendeel is waar, vooral bij ruigere omstandigheden", zo benadrukt





DSH TRADING | SOLIMAR

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

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

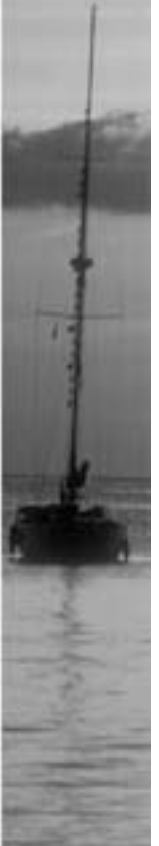
DSH trading heeft als importeur van Solimar een uitgebreid assortiment met vervangingsdelen zoals lagers, quadranten, kettingen en kabels. Op onze website www.dshtrading.nl vindt u welk Solimar stuursysteem op uw boot is gemonteerd. Tevens vindt u hier technische tekeningen en bestelnummers voor vervangingsdelen.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

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

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

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

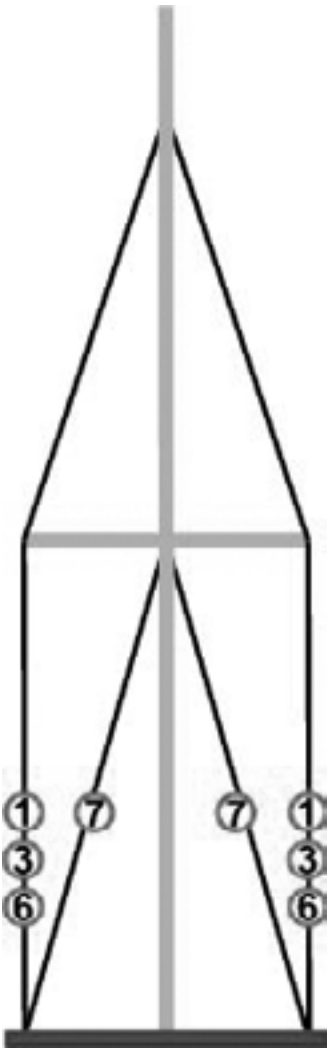
DSH trading, Zernikeweg 37, 3241 MG Middelharnis The Netherlands, T +31(0)187 486163, F +31(0)187 480895, info@dshtrading.nl, www.dshtrading.nl



Søren, hoewel hij daar direct aan toevoegt, dat ze niet snaarstrak hoeven te staan.

Kromming (4-5)

De volgende stap is het aanbren- gen van de juiste kromming van de mast naar achteren. Daarvoor ge- bruiken we het achterstag. De on- derwanten zetten we zodanig dat ze alleen bij het aandraaien van het achterstag strakker gaan staan. Dat is bijvoorbeeld nodig om het grootzeil bij harde wind vlakker te kunnen aantrekken. Als de onder- wanten strakker komen te staan, wordt de mast stijver, de doorhang van het voorstag minder en het voorzeil vlakker. Vervolgens nemen we de tussenwanten on- derhanden. Deze worden handvast gezet. De kern van het hele verhaal is dat we bij licht weer en weinig wind graag bolle zeilen willen hebben en dat we naar mate de wind toeneemt het zeil vlakker wil- len trekken. Handig is het om in dit geval bij het achterstag een aantal markeringen aan te bren- gen.



en gaan we als volgt aan de slag. Bij weinig wind (tot zes knopen) zetten we het achterstag lekker los, waardoor het voorstag doorhangt en de zeilen bol staan. Trekt de wind iets aan dan brengen we het achterstag volledig op span- ning. De mast buigt sterk naar achteren waardoor grootzeil en voorzeil maximaal vlak worden. Boven de twintig knopen is het voor de meeste toerzeilers tijd ge- worden om een rif te steken en de zeilen wederom zo vlak mogelijk te zetten.

Dezelfde werkwijze kan worden ge- volgd wanneer het jacht is uit- gerust met een rolgrootzeil. De moderne rolinstallaties en de bij- behorende masten zijn tegenwoor- dig zo gefabriceerd dat hun gedrag vrijwel overeenkomt met dat van een gewone mast. Ook de huidige rolgrootzeilen hoeven in capaciteit niet meer onder te doen voor een traditioneel zeil.

Varen (6-7)

Als mast en verstaging goed staan, zijn we klaar om uit te varen

*met toestemming overgenomen uit
Van Den Bosch Journaal,
redactie*

De **Bavaria Zeilclub-Wimpels** en **Caps** zijn nog steeds leverbaar. Daarnaast zijn er ook **Stickers** met het **BZC**-logo. De stickers heb- ben een transparante drager met blauwe of witte opdruk.

Een wimpel of een cap kost € 7,50 per stuk.
De stickers kosten € 1,- per stuk of 4 voor € 3,-.

De clubartikelen zijn te koop op de evenementen en workshops of door overmaking van het bedrag op onze bankrekening 35.72.84.356 onder vermelding van het aantal wimpels, caps of stickers (incl. kleur).



Wat moet ik met een grensverleggende man?

In de Langs zij van voorjaar 2005 stelde Marianne Schot zichzelf de bovenstaande vraag en daagde ieder uit om op haar artikel te reageren. Mieke Diemer pakt de handschoen op en heeft een duidelijk antwoord...



Verleg ook je grenzen!

En best wel verder dan je denkt. Vijf jaar geleden kochten wij een nieuwe Bavaria 40. Spannend! Want we hadden wel veel bootervaring op de Franse binnenwateren, maar nauwelijks zeilervaring. Deze bestond uit slechts twee weken flottielje varen in Griekenland, waarbij we in behoorlijk heftig weer terecht kwamen. Daarna concludeerden we dat we daar best tegen bestand waren. We waren van plan hele zomers op de boot te bivakkeren en 's winters aan het gewone Nederlandse leven te blijven deelnemen. Dus we verkochten ons grote huis met dito tuin en betrokken een appartement in de stad.

Spannend

In 2001 voeren we met onze spik-splinternieuwe Bavaria bij IJmuiden het zeegat uit, voorzien van alle soorten anti zeeziektepillen voor mij. Ons reisdoel: Middellandse Zee! Ik vond het echt vreselijk spannend allemaal en was ook jaloers op vrouwen die van huis uit zeilers zijn. Maar we hopten voorzichtig van haven naar haven tot Nieuwpoort en daar staken we

over naar Engeland. De zee was glad en het weer was warm. So far so good. Nadat we een week in Londen gelegen hadden, kwamen we nota bene op de Theems voor de eerste keer in echt slecht weer terecht. Harde wind, inkomende vloed, regen, onweer en nog meer.

Kruidvat jasje

De golven sloegen bij mijn man in zijn kraag en het Kruidvat jasje bleek hiertegen niet echt bestand. Klappertandend van de kou zijn we de haven van Chatham ingevlucht, waar we de Engelsen fijn-tjes aan onze zeeheld Michiel de Ruyter herinnerden, die daar zo dapper door de ketting heen voer. Dat was vergeven en vergeten, zei-

den de ons helpende havenmensen met veel humor. De overtocht van Zuid-Engeland naar La Coruna in Spanje heeft mijn man met twee opstappers gedaan, dat vond ik nou echt mannenwerk! Zelf ben ik met een vriendin naar Noord-Spanje gereden, heerlijk comfortabel met de auto en geslapen in Chambres d'Hotes onderweg. In La Coruna namen vriendin en opstappers de auto weer mee naar Nederland en vervolgden wij samen langs Spanje en Portugal onze tocht naar het zuiden.

Leuke ontmoetingen

We voeren alleen uit als de voorspelde windkracht niet hoger dan 5 werd, want we hadden immers de tijd. We hebben prima herinneringen aan deze tocht en hebben heel veel leuke mensen ontmoet, die in dezelfde positie verkeerden als wij en uit alle delen van Europa kwamen. Een deel daarvan ging naar de Middellandse Zee, een ander deel naar verder gelegen reisdoelen, zoals het Caribische gebied. Via Gibraltar voeren we dus naar de Middellandse Zee, waar we inmiddels vijf zomers rond gezeild hebben. Het hele westelijke deel hebben we doorkruist. Spanje, de Balearen, Corsica, Sardinië, de Zuid-Franse kust en de hele Italiaanse kust tot





en met Sicilië, met inbegrip van alle eilanden die voor Italië liggen. Prachtige tochten hebben we gemaakt, hoofdzakelijk hoppend van haven naar haven en met maar een enkele keer een nachtoversteek.

Van rustig weer tot storm

Over het algemeen kiezen we goed zeilweer uit. Mijn man houdt rekening met mijn voorkeur voor rustig weer, hoewel je natuurlijk toch altijd in heftige omstandigheden kunt belanden. Zeker op de Middellandse zee, waar je 's ochtends begint met de motor bij omdat het bijna niet waait, terwijl 's middags windkracht 5/6 heel goed mogelijk is. Enkele keren hebben we in barre omstandigheden verkeerd met metershoge golven en storm, maar dat kun je niet altijd voorkomen. Leuk vind ik dat helemaal niet en ik ben sowieso heel gelukkig als we weer een haven binnenvaren. Nieuwe plaatsjes ontdekken, bijzonderheden bekijken, gezellig op een terrasje, dat maakt alles goed.

Mannenweek

Lang weg zijn in de zomer is voor mij geen probleem, maar ik ga wel om de 5 tot 6 weken een weekje naar huis, waar een hoogbejaarde

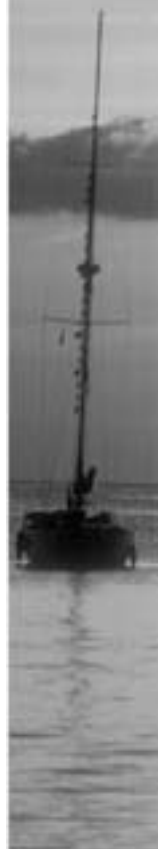
moeder de dagen zit af te tellen tot ik er weer ben en waar inmiddels een kleinkind ons leven heeft verrijkt. In mijn afwezigheid plant mijn man een "mannenweek", waarbij ze met veel plezier echt hun grenzen kunnen verleggen.

Zeewaardig

Kortom, voor mij was dit hele avontuur zeer grensverleggend en ik ben blij dat ik de uitdaging ben aangegaan. Inmiddels ben ik behoorlijk zeewaardig geworden, hoewel naar binnen gaan met flinke deining nog steeds niet mijn

hobby is. Maar als je, zoals ik, pas na je 50e gaat zeilen, word je nooit een zeiler zoals iemand die hiermee van kinds af aan is opgegroeid. En daar ben ik ook best jaloers op! Al met al heb ik echter wel geconstateerd dat het altijd de mannen zijn die de grenzen verder willen verleggen dan de vrouwen! Gelukkig hebben wij de juiste compromissen weten te vinden, zodat we er beiden veel plezier aan beleven.

*Mieke Diemer
De Blauwe Engel*



L.J. vd Velde Watersport b.v.

Kraanverhuur - Botenstalling - Watersportartikelen - Onderhoud

Herkingen

Marina

Jachthaven

aan de Grevelingen



Winkel met o.a.

Raymarine

Navman

Ronstan

Lewmar

Spinlock

International

de IJssel

3M

Webasto

Mariner buitenboordmotoren

Quicksilver rubberboten

Lodestar rubberboten

Dubarry

Helly Hansen

Imhoff

RW

Harken

Mat de Misaine

Armor Lux

en nog veel meer!!

Kraanverhuur



Botenstalling

Onderhoud
en reparatie.



zomer en winter
binnen en buiten

Watersportwinkel

Iedere maand
nieuwe
aanbiedingen!



Groenekruisweg 2a
3249 AG Herkingen

Tel.: 0187 - 66 92 56

Fax: 0187 - 66 97 28

E-mail: info@vandervelde-watersport.nl

Internet: www.vandervelde-watersport.nl



Superstore
WATERSPORTARTIKELN





RAINBOW JACHT SCHILDERS

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

lakwerk
spuitwerk
schilderwerk

polyesterreparatie
osmosebehandeling



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

Weer of geen weer?

Zaterdag 17 december kwam een flink aantal leden naar de workshop Weerkunde. Willy Kamerling schreef voor ons deze impressie.

Buitengewone dag

Op een winterse dag in december is er een workshop georganiseerd over het weer. Voor weerkundigen was het een buitengewone dag, omdat zo ongeveer alle weersorten voorbij kwamen.

Zon, regen, sneeuw, hagel en harde, soms stormachtige wind. Als zeilers hebben we andere voorkeuren, zelfs in de winter. Desondanks zijn de leden in grote getale - ruim honderd, verdeeld over twee sessies - gekomen.

Ben Effing

Zij konden genieten van een zeer leerzame en boeiende uitleg over het weer door Ben Effing. In het dagelijkse leven heeft Ben een commerciële functie bij een technisch bedrijf en is hij een collega van Manuela Paradiek, één van de leden van onze zeilclub. Manuela was op de hoogte van zijn hobby "het weer" en van zijn werkzaamheden als officiële waarnemer voor

Weerspreuken

"Avondrood, mooi weer aan boord"
 "Morgenrood, water in de sloot"
 "Meeuwen op het land, storm aan de hand"
 "Vliegt de zwaluw laag, komt er een regenvlaag"
 "Vliegt de zwaluw hoog, blijft het droog"

weerman Jan Versteegt (Radio 2) en voor omroep Limburg.

Ben had zich goed voorbereid. In het eerste deel gaf hij uitvoerig uitleg over de effecten van luchtdrukverschillen, krimpwind, ruimende wind en de luchtcirculaties die dan ontstaan.

Wolken en verwachting

Vervolgens liet hij ons een serie foto's zien van wolken. Hij benoemde niet alleen de namen van de soorten wolken maar, veel belangrijker, met name ook de weersverwachtingen die daarbij horen. Wanneer kun je bijvoorbeeld snel een weersverandering

verwachten en wanneer duurt het nog meerdere uren of soms nog wel een dag.

Wind

Het voorspellen van de wind is voor weerkundigen het allermoeilijkste en erg afhankelijk van plaatselijke omstandigheden. Ben gaf dan ook aan dat onze barometer in de boot te allen tijde een prima voorspeller is van de wind. Een daling van 2 punten of meer in een uur betekent altijd dat de wind flink zal aantrekken. Dat is een plaatselijke meting en daar kan geen weerkundige tegenop. Van de vele weerspreuken noemde hij een aantal redelijk betrouwbare (zie kader).

Boekje

Door Ben's enthousiaste verhaal was er niet veel tijd meer voor oefeningen, maar hij wees ons nog wel op een zeer leerzaam boekje dat hij zelf altijd bij zich heeft. "het Weerboekje - Alles over wolken, wind en weersvoorspellingen", met daarin prachtige foto's van wolkenluchten die veel zeggen over de weersverwachtingen (ISBN: 9059201000, ca. € 8,-).

Het was een leerzame bijeenkomst met natuurlijk ook een gezellig weerzien met andere zeilclubleden. De weersperikelen van afgelopen zomer waren natuurlijk het onderwerp van gesprek.

Willy Kamerling
 't Lieverdje



Rolwolk

Een bijzonder weerfenomeen dat Ben Effing noemde was de "rolwolk". Zaterdag 17 juli 2004, de dag dat dit verschijnsel zich nadrukkelijk manifesteerde, konden zowel Ben als veel aanwezigen zich nog goed herinneren. Zo ook uw Langszij hoofdredacteur. De op die dag door hem geschoten plaatjes willen we u niet onthouden

Kanaal 1 We waren die 17e juli met schitterend weer maar met heel weinig wind op het IJsselmeer ons nieuwe Furlstrom zeil aan het uitproberen. De Centrale Meldpost op kanaal 1 sprak al de hele dag over mogelijk flink onweer aan het eind van de dag. Hoewel het er nog niet echt naar uitzag, zijn we daarom toch maar rond een uur of zes terug gegaan naar onze thuishaven Deko Marine in Lelystad. Er leek niets aan de hand.

8 minuten Rond zevenen zagen we echter vanuit het westzuidwesten een rare lucht aan komen, die vrij snel echt onheilspellend werd. Op basis van de tijdmarkering van de digitale foto bestandjes kunnen we het verdere verloop gedurende acht (!) minuten volgen.

Respect Na deze foto's zijn we naar binnen gevlucht voor de plens water die naar beneden, of liever gezegd horizontaal voorbij kwam. Hooguit een halfuurtje later was het alsof er niets gebeurd was. Een bijzondere ervaring, die ons opnieuw het nodige respect voor het weer bijbracht.

Peter Steingröver



19:16 - er komt een typische wolkenlucht aan, het is zoals al de hele dag bijna windstil (zie het wateroppervlak)



19:17 - de wolk bouwt zich op, het begint een klein beetje te waaien, min of meer in de richting van de wolk



19:20 - het wordt nu erg donker en ook op andere boten staat men te wachten op wat er gebeuren gaat (we checken maar even de landvasten)



19:20 - kijkend naar het zuidzuidwesten zien we de voorkant van de wolk, het waait nog steeds niet echt



19:21 - de hel breekt los, de windset meet binnen een minuut vlagen tot zeker 50 knopen (zie hoe onze boot, een 44, scheef ligt ten opzichte van de steigerpaal)



19:24 - opnieuw naar het zuidzuidwesten kijkend zien we het fraaie weer dat we een halfuur geleden nog hadden terwijl de bui over ons heen trekt





VOLVO XC90 OCEAN RACE

VOLVO
for life

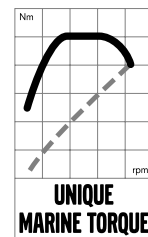
AUTOBEDRIJF VAN DER WULP OUD-BEIJERLAND B.V.

AUTOBEDRIJF VAN DER WULP SPIJKENISSE B.V.

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

D2-75 EEN NIEUWE NORM VOOR COMFORT AAN BOORD

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



**VOLVO
PENTA**

Alle informatie treft u aan op www.volvopenta.nl

Snertrace 2005

Waarom maar een beperkt aantal maanden per jaar genieten van je mooie Bavaria? Steeds meer leden vinden dat ook en willen ook in de winter gewoon zeilen. Dat leidt tot leuke initiatieven. Zoals de Snertrace, die spontaan voor de eerste keer werd georganiseerd. Hoe leuk winterzeilen kan zijn leest u in dit verslag.

Diehards

Eén van onze leden, Ton Pannekoek, kwam op het idee om een Snertrace te organiseren. Met daarin ook elementen van een puzzeltocht zoals vragen over Zeeland, de Zeelandbrug, de Oosterschelde en de Oosterschelde kering. Via de BZc website konden we ons aanmelden voor deze race voor "diehards". Er gaven zich tien boten op. De datum werd vastgezet op 10 december met als vaargebied de Oosterschelde. He-las gaven vier boten later te kennen dat ze toch niet kwamen.

Radar/plotter pooling

Heer Bommel, de Bav 44 van Ton & Marina Pannekoek lag al op 8 december in Zierikzee, de rest van de boten liep op 9 december binnen. Het was een dag van zeer dichte mist. Wij, Margo & Edwin Bezooijen, hebben met onze boot Ebijmar (Bav 42c) zelfs nog anderhalf uur voor anker gelegen bij de Zeelandbrug omdat deze niet kon draaien wegens het slechte zicht. Twee boten uit Herkingen, Planeur (Bav 36) van Jeske & Martin Verhagen en Senang (Bav 34) van Gepke & Gerben Bers zijn samen opgevaaren omdat de één een radar had en de andere een plotter.

Sailmate (Bav 36) van Marcelline & Aart Bloemheuvel werd door Aart alleen overgebracht vanuit de Roompot. 's Avonds laat kwam de Etap 39 van de familie Balgoijen binnenvaren. Sommige deelnemers kozen ervoor om 's avonds nog even de kroeg in te stappen, anderen wilden zich serieus voorbereiden op de wed-



strijd van de volgende dag.

Briefing in de Gekroonde Suikerbiet

Bij het opstaan zaterdagmorgen was het eerst nog erg mistig. We dachten allemaal dat het niet goed zou komen. Maar Ton Pannekoek was van huis komen rijden over de Zeelandbrug en zei dat het daar helemaal helder was en dat het zonnetje volop scheen. Voor de briefing werden we verwacht in café "de Gekroonde Suikerbiet", waar we werden ontvangen met koffie en heerlijke Zeeuwse bolussen.

Ton had eerst een baan uitgezet door het Oliegeultje, waar je alleen maar tussen oktober en maart mag varen. Maar hij had zelf deze route een paar dagen geleden gevaren en het was toch wel zo ondiep dat hij daar vastliep. Dus werd de route gewijzigd. Vanuit Zierikzee boven de Roggenplaat langs tot de Oliegeul en weer terug.

Race in twee groepen

De wind was zwak tot matig. De mist verdween en de zon kwam tevoorschijn. Om 12.00 uur GPS-tijd viel het startschot. Op alle schepen werd de gennaker of spinnaker tevoorschijn gehaald en weg waren we met zes schepen verdeeld in twee groepen. Tot 38 voet groep B en boven de 38 voet groep A. Het eerste stuk hadden we stroom mee. Planeur met zijn schitterende spierwitte gennaker lag gelijk al voorop. Net boven

Maritin Watersport

**Mobiele jachtservice
Watersportartikelen**

www.maritin.nl info@maritin.nl

013-5720410 / 06-27584423

**Voor alles
wat uw
boot wenst**



op een prachtige winterse dag: de Ebijmar onder gennaker

de Oliegeul moesten we draaien en kregen we stroom tegen en met maar 7 á 8 knopen wind waren we al blij dat we vooruit kwamen.

Bruinvissen

Toch bleek Planeur door geen enkel schip meer in te halen en ging als eerste over de finish. De finish in groep B was als volgt: Planeur eerste, Sailmate tweede en Senang als goede derde. De eindstand in groep A was Ebijmar eerste, Heer Bommel tweede en Fourwaves derde. Het was een fantastische zeildag, echt één om nooit te vergeten. Vanaf een paar boten zijn zelfs nog bruinvissen gezien.

Antwoorden

Net voor donker liepen we allemaal weer binnen. Toch was het allemaal niet ten einde. Want de wedstrijd was belangrijk, maar ook alle vragen moesten beantwoord worden, daar deze van grote waarde waren voor de overall prijs. Na de race moesten deze antwoorden ingeleverd worden bij Ton Pannekoek onder het genot van een heerlijk bord snert.

's Avonds hebben we met z'n allen tappa's gegeten bij de Portugees in Zierikzee. Hier was het heerlijk eten en zeer gezellig. Ook werden hier de prijzen uitgereikt. De uiteindelijke overall prijs werd gewonnen door ons (Margo & Edwin) mede omdat we met de antwoorden de meeste punten hadden gescoord. Deze avond werd een latertje.

Wisseltrofee

Het was een zeer geslaagd weekend, mogelijk gemaakt door alle aanwezigen en het uitzonderlijk mooie weer. Met speciale dank aan Ton Pannekoek die het hele weekend heeft georganiseerd en aan beide

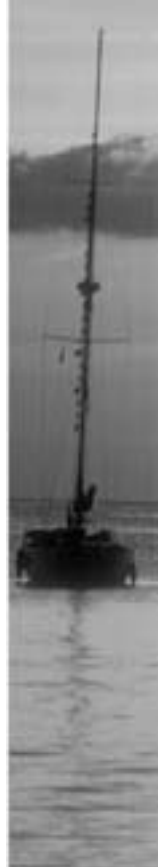
Bavaria dealers Van Den Bosch en Holland Sailing, de sponsors van dit weekend.

Noteer de volgende Snerttrace alvast in uw agenda, 9 december 2006. Wij zullen de wisseltrofee zeker verdedigen.

*Margo & Edwin Bezooijen
Ebijmar*



dat scheelt een jas: zaterdag (boven) en zondag



Seldén, de ophanging van onze witte motor

Na een bezoek aan Giebelstadt of door het lezen van de verslagen daarover in Langs zij, weet u ongetwijfeld het één en ander over de Bavariawerf. Maar op onze schepen vinden we ook vele onderdelen van diverse toeleveranciers. Het leek ons aardig om ook daar eens aandacht aan te besteden. Pieter Oenema, verkoopmanager van Seldén Mid Europe BV, maakte tijd om iets te vertellen over Seldén en licht een tipje van de ontwerpsluier op.

Historie

Het Zweedse Seldén Masts is opgericht in 1960. Met vijf medewerkers begon men in 1965 met het ontwerpen en produceren van masten. Het bedrijf groeide zowel op eigen kracht als door diverse overnames. Mastenbouwer Kemp, ongetwijfeld bekend bij eventuele voormalige Moody en Westerley zeilers onder u, werd bijvoorbeeld ingelijfd.

In 1983 werd het - inmiddels meest verkochte - rolreefsysteem Furlex gelanceerd. Met name in de USA is de naam Furlex bekender dan Seldén. Het bekende Proctor Masts werd in 1997 onder de paraplu van Seldén gebracht. wat in Nederland in eerste instantie tot enige verwarring leidde, doordat Proctor Nederland als zelfstandig bedrijf ook een licentie had voor het gebruik van de naam Proctor.

Organisatie

Er zijn 4 productie units, Seldén Mid Europe is in 2000 als laatste in de rij toegevoegd. Het moederbedrijf Seldén Masts AB is nog steeds gevestigd in Zweden en heeft onder andere de rechtstreekse contacten met de Bavariawerf in Giebelstadt. Verder vindt productie plaats in de USA en in Engeland, waar in 2005 een miljoen investering in carbonproductie is gerealiseerd. Door de uitbreiding met dochterondernemingen wereldwijd vindt er een verschuiving plaats in de distributieketen, met als resultaat kortere lijnen van producent naar consument.

Seldén Mid Europe richt zich op de totale Belgische en Nederlandse markt. De in België gebouwde ETAP's bijvoorbeeld worden ook uitgerust met tuigage

van Seldén. Daarnaast worden in de Nederlandse vestigingen masten geproduceerd voor de Europese vervangingsmarkt.

In Nederland is Seldén Mid Europe vertegenwoordigd bij een aantal werven en importeurs zoals die van onze eigen Bavaria's. Daarnaast zijn er circa 30 Furlex dealers en een tiental regionale service centra.

Seldén Masts heeft momenteel wereldwijd zo'n 135 medewerkers, die samen zorgen voor een omzet van ongeveer €35 miljoen. Onder de leveranciers van hardware aan dek behoort Seldén tot de top vijf, als leverancier van masten en tuigage staat Seldén op één.

Database

Alle Seldén organisatie onderdelen zijn aangesloten op één



en hetzelfde computersysteem in Zweden, waarop een grote database beschikbaar is met specificaties van alle producten. Dat betekent dat u via uw importeur of een Seldén service centrum slechts het nummer hoeft te noemen, dat onderaan op de zijkant in uw mastprofiel staat of voor de giek het nummer dat te vinden is op de onderkant van het voorbeslag. Op basis van deze nummers zijn in de database direct het type, de maten en het bestelnummer van elk onderdeel van uw mast of giek op te zoeken. Letterlijk tot en met het laatste schroefje en boutje,

U kunt via www.seldenmast.com ook zelf alle specificaties en handleidingen van de Seldén producten op uw schip opzoeken. En desgewenst kunt u deze downloaden, bijvoorbeeld als elektronisch naslagwerk op uw (boord-)pc.

Ontwikkelingen

Seldén probeert zoveel mogelijk de wensen van zeilers te volgen. Als antwoord op de vraag naar meer gemak en comfort werd in 1985 de rolmast geïntroduceerd, in 1989 gevolgd door een elektrische opbouwunit om de rolmast te bedienen. Een recente ontwikkeling is de elektrische motorunit

die kan worden ingebouwd in uw Seldén rolmast, ook als u een wat ouder type schip heeft. Meestal kan de unit met staande mast worden geïnstalleerd, wat via het eerder genoemde identificatienummer op de mast simpel kan worden vastgesteld.

Stabiliteitstest

Een belangrijk onderdeel in het ontwerpproces waar Pieter mij iets over wilde vertellen is de stabiliteitstest of "healing test". Tijdens het ontwerp van een nieuwe Bavaria worden de door de jachtontwerper opgestelde ontwerp-specificaties en stabiliteit berekeningen doorgespeeld aan het Seldén Technical Centre (STC) in Zweden. Deze afdeling gaat met de gegevens aan de gang om de benodigde sterkte van de bijbehorende mast en tuigage te calculeren.

De ontwerp-specificaties en berekeningen worden daarbij onder andere vergeleken met de enorme database van de vele schepen die in de voorbije decennia door Seldén van masten zijn voorzien. Zonodig vinden in overleg met de jachtontwerper vervolgens eventuele tussentijdse aanpassingen aan het zeilplan en overige specificaties plaats.

Zodra het eerste exemplaar van een nieuw ontworpen Bavaria uit de mal is gekomen reizen medewerkers van Seldén af naar Bavaria Duitsland om de boot in het nieuwe testcentrum van Bavaria te onderwerpen aan de heeling test. De boot wordt in het water gelegd en met een lijn aan de masttop omgetrokken tot 30° helling. De grote krachten die daarbij optreden worden nauwkeurig gemeten.

Deze meetgegevens worden direct weer doorgespeeld aan het STC en daar gebruikt voor de bepaling van de vorm en de maten van het te gebruiken mastprofiel, de expert heeft het over mastsecties. Met inachtneming van voldoende veiligheidsmarges wordt het mastontwerp dan definitief vastgesteld en kan de productie beginnen.

De gekozen hellingshoek is overigens geen willekeurig getal. Bij 30° helling zijn de krachten op uw mast en tuigage maximaal. Bij minder dan 30° helling is er minder kracht voor nodig om een gegeven bootgewicht te laten hellen. Boven de 30° helling zal in de praktijk de druk in het zeil juist weer minder worden doordat de wind meer over het zeil heen gaat waaien in plaats van erin. Overigens worden alle nieuwe serie-jachten door Seldén aan deze test onderworpen. In het boekje "Hints and Advice" kunt u ook iets over de heeling test vinden.

Tenslotte

Als wij dat als clubleden willen is Seldén Masts gaarne bereid om ons in Langszij ook wat meer te vertellen over bijvoorbeeld de ingebouwde techniek of de behandeling en het onderhoud van onze mast en tuigage. Maar daarover wellicht een volgende keer meer, we zijn benieuwd naar uw reacties op het BZc forum.

Peter Steingröver

 **SELDÉN**
for sailing



In Zeilen nummer 12 verscheen op de 'LAATSTE PAGINA' een leuk verhaal over onze favoriete schepen. De hoofdredactie van Zeilen begreep dat dit artikel de leden van BZc zou aanspreken en reageerde dan ook positief op het verzoek om het te mogen overnemen in Langs zij, waarvoor dank! (redactie BZc).

Verstandige en onverstandige boten

"Ik heb nog een nieuwtje voor je," klinkt Elise's enthousiaste stem door de telefoon, "Arnoud en ik gaan weer een boot kopen!" Met een springt hun vorige boot in mijn herinnering: een prachtige houten Golden Hind, waarmee ze de Atlantische Oceaan over gevaren zijn en waar ze vroeger jarenlang op gewoond hebben in de Carib. Kinderen, drukke werkzaamheden en andere besognes maakten het onmogelijk om de boot te onderhouden; vorig jaar hebben ze hem verkocht. Toch hoort het zeilen bij ze en ben ik dolblij met het goede nieuws. "Leuk voor jullie! Wat voor iets gaat het worden?" "Een nagelnieuwe boot, een Bavaria 39." Even val ik stil. Het is zover. De eerste Bavaria doet zijn intrede in onze zeilende vriendenkring. Het nieuws moet even bezinken, daarna maak ik een flauw grapje over afvallende kielen en ben verder gewoon blij met hun spannende zeilplannen en hernieuwde avonturen.

Ziedaar de gespannen verhouding tussen individualisme en een succesvol serieproduct als een Bavaria

Nieuwe zeilers Toch laat het me niet los dat ik zo raar reageer op de aanschaf van hun Bavaria. Een Jeanneau, Dehler of wat dan ook had niet zo'n reactie opgeleverd. Maar een Bavaria?! Arnoud en Elise?! Het zet me aan het denken. Gedurende zeilweekends en de zomervakantie valt me op hoe schamper er over Bavaria's gedaan wordt. Zelf ontkomen we ook niet helemaal aan de sfeer die rondom het merk hangt. Dat wordt nog eens onderstreept op de natte Hiswa, waar Bavaria's op de diverse stands worden aangeprezen met kreten als 'zomerkoopje' op leuke bordjes die in een gemiddelde witgoedwinkel zeker niet zouden misstaan. Flitsende, modieuze verkoopmedewerkers maken de sfeer compleet. En daar zit 'm volgens mij de clou van het hele gedoe rondom Bavaria's. Door de zeer gunstige prijs/lengteverhouding trekken ze een groter publiek aan dan de duurere schepen. 'Veel boot voor je geld' en dus nu ook bereikbaar voor een groep mensen die normaal niet zo gauw een zeilboot gekocht zouden hebben. Dat er in die groep nogal wat beginnende zeilers zitten die er nog niet helemaal vertrouwd mee zijn hoe je met zo'n jacht om moet gaan, is een logisch gevolg. Gedurende de zomer hebben wij daar op het IJsselmeer ook weer wat leuke voorbeelden van gezien. En ach, het zeilen verbroedert dan ook wel weer: met wat luid geschreeuwde instructies van naburige boten vindt uiteindelijk iedereen zijn ankerplek. En blijft daar bij de volgende windvlaag wél liggen. Maar dat terzijde. Deze groep nieuwe zeilers wordt door de 'oude' zeilers volgens mij enigszins laatdunkend bekeken. En dat klopt uit economisch opzicht niet: veel nieuwe zeilers zorgen voor een grotere markt. Een grotere markt zorgt voor meer marktvrage, waardoor meer producten speciaal voor onze hobby ontwikkeld worden. Bijkomend voordeel is het prijsverlagend effect ervan. Eigenlijk moeten al die nieuwe zeilers daarvoor een pluim krijgen.

Emotie De tweede clou van het gedoe rondom Bavaria's zit volgens mij iets dieper en gaat over de emotie rond het zeilen. Wij zeilers vinden onszelf individualisten die op elk gegeven moment los kunnen gooien en ons eigen unieke avontuur daar achter de Horizon tegemoet varen. Wég met de gebaande paden, zout in je haar en leven van de wind en de liefde!

De werkelijkheid is weerbarstiger: banen, gezin en verplichtingen zorgen ervoor dat de meeste zeilers op wat mooie weekends de boot even uittlaten en een paar vakantieweken per jaar genieten van wat dichtbijgelegen kusten en eilanden. Ik durf echter te wedden dat veel volledig uitgeruste boten het IJsselmeer niet eens verlaten in een gemiddeld zeiljaar.

Daarnaast staan we met z'n allen wél in de voorjaarskou te worstelen me: potten antifouling, inbouwapparatuur en dergelijke. En

zeker de staalbotigen onder ons brengen de nodige weekends door met roestbikken en het aanbrengen van lagen primer en verf. Gezien de gemiddelde investering die gedaan moet worden in een boot, zit er niet alleen een affectief argument achter al dit werk, maar ook een economisch argument: onderhoud houdt de waarde van de boot hoog. Want je weet maar nooit. Geen zinnig mens schaft zich een zeilboot aan. Duur, veel onderhoud, vaak oncomfortabel. En het kost veel tijd. Waarom we het dan doen? Omdat we individualisten zijn, die ons eigen spoor willen trekken en eigenwijs van de stoerigheid houden die het zeilen nu eenmaal met zich meebrengt.

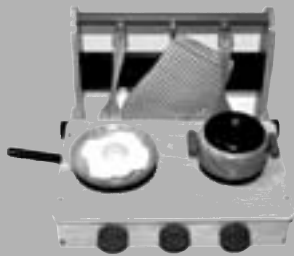
Gespannen verhouding Kijk, en dan gaat het mis. Want als zeilen en het bezit van een boot niet verstandig is en juist emotioneel, dan wordt het toch wel heel akelig als er een Verstandige Boot blijkt te zijn. Juist, een boot die relatief weinig onderhoud vergt (want polyester en niet te ingewikkeld), kwalitatief oké is en die ook nog eens een lage aanschafprijs heeft waardoor je nog centen overhoudt voor iets leuks. Een Bavaria. De Verstandige Boten zetten ons dus allemaal een klein beetje in ons hemd. En dat vinden we eigenlijk niet leuk. Want wij zijn eigenzinnige bikkels die graag veel geld uitgeven aan datgene wat ons individualisme onderstreept. En o ja, wij staan met ons oceaanaardige schip klaar om los te gooien en de verre einders op te zoeken! Ziedaar de gespannen verhouding tussen individualisme en een succesvol serieproduct als een Bavaria. Parallellen met Duitse automerken zijn overigens zo te trekken: ook daar zijn Verstandige en Onverstandige (want veel te dure) merken. Inderdaad, ook allemaal emotie. En het gaat allemaal nog goed als het niet in je nabije omgeving gebeurt. Dan zijn er zelfs goeie grappen over Bavaria-zeilers te maken. Maar als de eerste Bavaria dan wat dichtbij huis opduikt, blijken ook wij verstandige mensen in onze vriendenkring te hebben. Gelukkig maar.

Iets bonter graag Zo filosoferend lijkt het vraagstuk opgelost. Wat is er mis met een Bavaria? Zo te zien niets. Of toch wel? Op een zonnige septemberzaterdag brengt een gunstige wind ons naar Enkhuizen. We kuieren langs de kade en 'kijken bootjes'. Met een klap dringt tot me door hoe eenvormig het beeld in de haven aan het worden is. Inderdaad: het stikt van de Verstandige Boten. In alle denkbare formaten! Dus daarom richt ik me graag tot Meneer Bavaria. Allereerst om u als ondernemer te feliciteren met het perfect aanvoelen van de markt en het uitdokteren van een commercieel succesvol concept. Het succes is u en de importeurs van harte gegund. In straf tempo weet u boten in elkaar te zetten en deze met Duitse grondigheid snel de markt in te slingeren. Uw klanten zijn enthousiast en kopen massaal uw boten. Het aangezicht van een gemiddelde haven hebt u inmiddels behoorlijk weten te beïnvloeden. Dus daarom, Meneer Bavaria, zou ik u willen vragen om eens iets wilder te worden. Doe uw haar eens los en lever de boten eens af met bijvoorbeeld een buiskapje of een huikje in een afwijkend kleurtje. Of een biesje in een andere kleur. Een keertje gele verf door de gelcoat van weer een serie boten die uw fabriek uitrolt? Verstandig is oké, maar u kunt het ook wat bonter maken. Alstublieft.

Enfin, genoeg gefilosofeerd. Ik moet snel nog even naar de bootspullenwinkel. Pot menie halen voor weer een nieuwe verflus aan onze Onverstandige Boot. De Horizon moet nog even wachten vandaag.

Janneke Kuysters

Artikel overgenomen uit Zeilen (www.zeilen.com)



De TWEEpitter

half-cardanische kookrubriek

in deze uitgave een recept van Restaurant Séburch te Workum

Voor 2 personen

- 2 stukjes zalmfilet à 160 gram
- 2 plankjes cederhout (15x15x0,5 cm)
- viskruiden
- 1 tomaat
- beetje verse dille
- cognac of armagnac (optioneel)
- aluminiumfolie

Het cederhout kun je o.a. bij de Marskramer winkels e.d. kopen.

Culinair Waypoint

**RESTAURANT
SÉBURCH**

Seburg 9, 8711 EE Workum
0515 - 541374

52°58,54' N - 05°26,05' E
30 seconden lopen vanaf de sluis.
Aanlegplaats: in de kom voor de sluis.

Bereiding

Week het cederhout minimaal een half uur in water of, nog lekkerder, in cognac of armagnac. Door het inweken kan het hout niet meer verbranden in de oven.

Leg de zalmfilets op het ingeweekte hout. Doe de viskruiden, één of twee plakjes tomaat en de dille erover. Verpak het geheel in aluminiumfolie.

Leg de pakketjes circa 15 minuten in de oven op 175° of in de zomer op de barbecue.

Heerlijk met een salade en gebakken aardappelen.

Het cederhout kan meerder malen gebruikt worden. Niet afwassen maar alleen even afspoelen met heet water.

Speciaal voor BZc-leden

Na een dineetje in Séburch ontvangt u op vertoon van BZc-cap, BZc-clubvlag of deze Langszij een leuke verrassing.

Heeft u ook een favoriet restaurant, dat een exclusief zeilersrecept voor ons wil verzinnen? Mail dan het recept plus naam, adres en contactpersoon van het restaurant naar de redactie. Alle recepten worden, met naam en adres van het restaurant, vermeld op de BZc website. De origineelste publiceren we tevens in deze rubriek in Langszij.

Er zijn een paar voorwaarden: het recept moet gemakkelijk in de beperkte ruimte van de kombuis te bereiden zijn met de - standaard - twee gaspitten en het oventje. Verder moet het restaurant op loopafstand van een voor onze schepen bereikbare aanlegplaats zijn gelegen. En tenslotte moeten bezoekende BZc leden kunnen rekenen op een speciale attentie. Dat laatste kan een welkomstdrankje zijn, koffie met een likeurtje van het huis, een korting op de rekening of wat men maar wil aanbieden. Om bij een deelnemend restaurant te kunnen profiteren van de aanbieding dienen BZc leden zich als zodanig bekend te maken door het tonen van de BZc clubvlag, een pet met clublogo of een exemplaar van de Langszij.

Programma



4 februari 2006	ALV en lezing over een soort Bavaria zonder kiel - Haarzuilen
25 februari 2006	Workshop Poetsen
11 maart 2006	Workshop Schiemanswerk - Herkingen
18 maart 2006	Workshop Zeiltrim door Harry Amsterdam - Muiderzand
25-27 mei 2006	Hemelvaartweekend Zeeland
3-5 juni 2006	Pinksterweekend IJsselmeer

L
A
N
G
S
Z
I
J



Moteren deel 1

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

(Tekeningen: Peter Steingröver)

Ome Ko

Veel schippers (m/v) kunnen best goed zeilen maar zijn op de motor minder bekwaam. Ome Ko in Muiden wordt niet voor niets goed bezocht, bootjes kijken in de sluis is topvermaak. Voor veel meevarenden geldt hetzelfde. Mijn advies: volg een cursus, bij de Zeezeilers van Marken of zo, je leert er echt heel veel van. Maar voor hen die dat niet willen of kunnen deze leidraad. Bedoeld voor beginnende schippers, hun partners en kinderen, maar wellicht dat ook de wat meer geroutineerde schipper er nog wat nieuws van opsteekt.

Theorie

Om te beginnen een klein beetje theorie. De krachten die op onze boot inspelen zijn in willekeurige volgorde de wind, eventuele stroom, de schroef in combinatie met de stand van het roer en de massa. Alle wind tussen recht van voren en recht van achteren is wind van opzij. Het lichte voorschip reageert het snelst op de wind. Als de wind van rechts komt dan lijkt de punt naar links te gaan en blijft de kont liggen.

De praktijk oefenen

De meeste oefeningen doet u het makkelijkst op open water maar wel met goed zicht op de oever of een paar tonnen als referentie. Als het waait en de wind vormt (nog) geen onderdeel van de oefeningen, oefen dan met de kont in de wind.

Oefening 1 - voorwaarts remmen

Vaar rustig, met een knoop of 4, in een rechte lijn naar een denkbeeldig punt aan de horizon. Zie opzij hoe de horizon verplaatst. Zet de gashendel in neutraal, na 2 seconden in achteruit en geef vol gas. Zet naarmate de boot afremt het gas rustig terug naar neutraal. De kracht op het roer kan behoorlijk zijn. Controleer of de boot stilligt door achter een boei of iets dergelijks te kijken of de horizon niet meer verplaatst. Als de wind van opzij komt zal de boot verlijeren, de voorkant zal van de wind af gaan.

Oefening 2 - bocht maken

Het doel is de boot te keren. De boot ligt stil in het water, bijvoorbeeld na oefening 1. Draai het stuurwiel helemaal naar links en geef een dot gas vooruit. Als de motor oppakt en de boot in beweging komt laat dan de gashendel langzaam terugkomen tot neutraal.

Een dot gas is een beetje persoonlijk en vormt zich op den duur vanzelf aan de hand van de kracht van de motor en uw gevoel. Wees in het begin niet te bang. U merkt bij deze oefening dat de boot naar links draait. Maar tevens dat de kont eerst naar rechts gaat. Het roer zit achteraan in de straalstroom van de schroef en duwt het roerblad naar rechts. Houdt hier altijd rekening mee.

Als u deze oefening een paar keer doet, dan merkt u ook dat het terugsturen naar rechttuit makkelijker gaat als u eerst gas terugneemt. Vanzelfsprekend oefent u dit ook rechtsom. Dit zal niet veel verschillen met linksom, maar wel iets, vooral in de eerste beweging. Dit komt door het wieleffect, de zijdelingse beweging die wordt veroorzaakt door de draaiende schroef.

Oefening 3 - wieleffect

Het doel is vast te stellen welk wieleffect uw schip heeft. Leg de boot stil in het water en houdt het stuur recht. Geef een dot gas achteruit en kijk goed wat er met de achterkant gebeurt. De kont zal naar rechts trekken. Vooruit zal dat dan iets naar links zijn, want Bavaria's hebben een linksdraaiende schroef. In de rest van het verhaal gaan we hier verder van uit, maar bij andere boten kan het precies andersom zijn. Kijk ook hoe de boot achteruit van de plek wegvaart. Gaat de hele boot naar rechts? Mooi, dat komt nog wel eens van pas.

Oefening 4 - achteruit varen

Het doel is achteruit te leren varen. Leg de boot stil in het water en geef gas achteruit. Probeer het eerst met een beetje gas en kijk hoe zich de achterwaartse snelheid ontwikkelt. Zodra de boot snelheid heeft neemt u gas terug tot zo weinig mogelijk, zodat de boot nog net snelheid houdt. Desnoods zet u de gashendel in neutraal. Stuur recht achteruit en probeer dan een flauwe s-bocht te maken, eerst de ene kant op en dan de andere. Voel hoe zwaar het stuur wordt zodra u een bochtje gaat maken. Houd goed vast, wees niet bang maar zorg er wel voor dat u goed bij de gashendel kunt, altijd. Probeer verschillende houdingen. De grip op het stuurwiel is het best als u er naast staat, maar dan wel aan de kant van de gashendel.

Doe deze oefening een paar keer en varieer de hoeveelheid gas die u in het begin geeft. De boot reageert anders als u begint met veel gas. Dan is het wieleffect groter en trekt de boot meer met de kont naar rechts.

Dat is niet eng, u kunt het in uw voordeel gebruiken. Sturen op een boot die stil ligt heeft geen enkele zin. Het roerblad doet pas wat in combinatie met snelheid of in combinatie met de straalstroom van de schroef, probeer het gerust. Deze wetenschap moet u zich eigen maken want het is van belang als u bijvoorbeeld in een sluis gaat manoeuvreren.

Oefening 5 - in de wind

Het doel is te leren spelen met stuur en gas en te voelen wat de wind doet. Het moet een beetje waaien. Vaar recht tegen de wind in naar een ton. Stop de boot een paar meter voor de boei (oefening 1). Probeer nu de boot met de punt in de wind te houden. Zodra u merkt dat de wind van links invalt, draait u het stuur naar links en geeft u een dotje gas. In die volgorde! Dus eerst het stuur draaien en dan een dotje gas. Komt de wind van rechts dan stuur naar rechts en een dotje gas. Proberen maar! Als u teveel gas geeft gaat de boot door de wind en moet u direct weer andersom corrigeren. Oefening baart kunst.

Een Bavaria is uitgerust met een saildrive. Dan zit de schroef een eindje van het roerblad af en moet de straalstroom dus eerst die afstand afleggen voordat u het effect op het roerblad merkt. U leert met deze oefening perfect aanvoelen hoeveel gas u moet geven om het gewenste effect te bereiken.

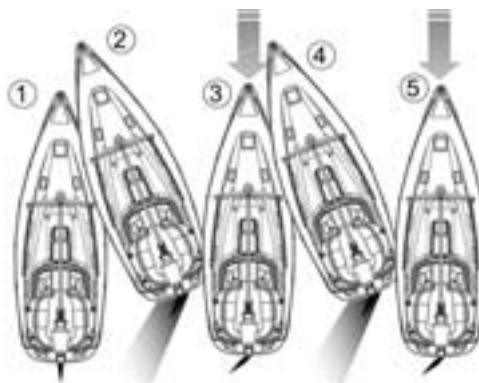
Oefening 6 - achteruit naar een ton

Het doel is achteruit te leren varen. Ga met de boot benedenwinds van een ton liggen, dus de wind komt over de ton naar u toe. De ton is nu hogerwal. Als u de boot stil legt en u doet niets dan zult u zien dat de boot vanzelf met de kont naar de ton, dus naar de wind gaat liggen. Vaar nu achterwaarts naar de ton en stop de boot op 1 meter. Stoppen doet u door gas vooruit te geven of, als u het heel rustig aan doet, door de wind haar werk te laten doen. Als u bij de ton ligt moet u de boot daar houden. Dus af en toe wat gas naar achteren om de windkracht te compenseren. Als u deze oefening een paar keer heeft gedaan dan zal u opvallen dat u op deze manier veel controle heeft. U hoeft niet op de punt te letten want de wind zorgt daar voor. U hebt goed zicht want u staat vrijwel achterop de boot. En achteruit varend naar de ton kunt u goed sturen.

Oefening 7 - wandelen

Het doel is de boot zijwaarts te verplaatsen. Doe nu oefening 6 nogmaals maar neem nu geen ton maar een kade aan hogerwal. Beetje angst? Hang dan een grote stootwil horizontaal achterop. Vaar achterwaarts naar de kade.

Stel u voor dat u 5 meter naar rechts had willen liggen. Wegvaren en nog eens proberen? Nee, dat kan anders. Draai het stuurwiel naar links en houdt het daar. Geef een dotje gas vooruit en na 1 seconde in neutraal zachtjes achteruit. Het dotje gas vooruit heeft 2 effecten. De boot gaat eerst met de kont naar



- 1 - uitgangspositie
- 2 - gas vooruit
- 3 - gas achteruit
- 4 - gas vooruit
- 5 - gas achteruit



rechts en vervolgens ook iets vooruit. Het dotje moet zodanig zijn dat de voorwaartse beweging minimaal is. Houdt het stuur naar links. Door het zachtjes achteruit slaan brengt u de boot weer dicht bij de kant. Aangezien de achterwaartse verplaatsing minimaal is hoeft u het roer niet terug te draaien. Herhaal deze combinatie zo vaak als nodig is om u 5 meter naar rechts te verplaatsen. Ervaar hoe eenvoudig dit gaat. U bent nu aan het 'wandelen'. Ik herinner mij nog goed dat ik dit een openbaring vond.

De verplaatsing naar rechts wordt nog eens geholpen door het wieleffect. Probeer deze oefening ook met een verplaatsing 5 meter naar links. Dit is wat moeilijker want het wieleffect werkt nu tegen. Maar te doen is het wel, desnoods met een wat sterkere slag vooruit. Probeer en varieer, dat is leren!

U bent al een eind op streek en kunt al behoorlijk veel. Door de oefeningen te herhalen krijgt u zelfvertrouwen en leert u het schip en zijn mogelijkheden beter kennen. We gaan het wandelen uitbreiden naar een rondje.

Oefening 8 - keren in smal water

Het doel is de boot te leren keren in smal water. Oefen in eerste instantie op groter water maar er mogen best een paar tonnen of zo in de buurt liggen zodat u goed kunt zien hoeveel ruimte u nodig hebt. De eerste keren liever geen wind of beginnen tegen de wind in. U maakt een beetje snelheid voorwaarts en stuurt dan naar links. Aan het begin van de draai zet u de gashendel in neutraal en na 1 seconde schakelt u achteruit en geeft zoveel gas dat de snelheid helemaal uit het schip loopt. U houdt het stuur naar links. U zult merken dat door het wieleffect de boot met de kont doordraait. Vervolgens weer 1 seconde neutraal en dan een dot gas vooruit zodat de kont weer die zwieper maakt die u bij het wandelen hebt geleerd. Nu weer terug naar neutraal en gas achteruit. Enzovoorts, totdat u gedraaid bent. De hoeveelheid gas die u vooruit en achteruit moet geven is maatwerk en moet u door ervaring leren. Begin niet te angstig,



begin liever met teveel gas. U voelt op een gegeven ogenblik vanzelf wel wat u prettig vindt.

Deze draai kunt u ook vanuit stilstand maken. Draai dan eerst het roer en geef gas. Bedenk wel dat de kont naar rechts trekt dus houdt wat afstand van de kant.

Probeer deze oefening zowel linksom als rechtsom. Je zult merken dat het linksom stukken makkelijker is omdat het wieleffect bij achteruit gas geven de boot verder naar rechts duwt. Toch zal rechtsom ook gaan en dat kan soms belangrijk zijn. Belangrijker dan het wieleffect is de wind. Kijk altijd eerst waar de wind vandaan komt en kies voor de draai naar de wind toe. In het begin van de draai heeft u nog snelheid. Bent u dan door de wind dan doet de wind de rest. Kiest u voor draaien van de wind af dan moet u halverwege tegen de wind in doordraaien. Dat is soms gewoon niet meer te doen en u raakt aan lagerwal. Oefen dat dus ook!

Leer de wind in uw voordeel te gebruiken. Voordat u een oefening begint kijkt u waar de wind vandaan komt en bedenkt wat dit met de boot gaat doen. Kijk ook waar u terecht komt als het fout gaat.

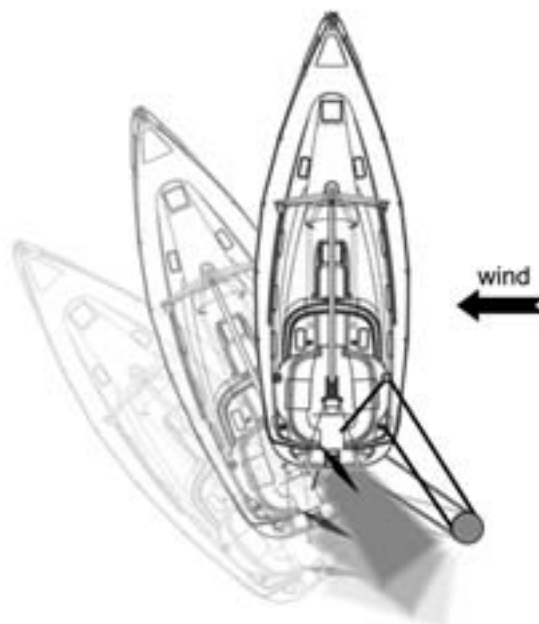
Oefening 9 - draaien in de vaarrichting

Het doel is de coördinatie met het stuur. Ga in een rechte lijn varen, draai de boot 180 graden en vaar achteruit verder. Vaar rustig aan in rechte lijn en zet de gashendel in neutraal. Draai het stuur helemaal naar links en geef gas achteruit. Eerst volgas en langzaam neemt u gas terug tot u achteruit vaart met een beetje gas. Draai het stuur pas terug op het moment dat de boot niet meer voorwaarts beweegt. Kijk dus naar twee referentiepunten die achter elkaar liggen - bijvoorbeeld een boei en het land erachter - om te kijken of u niet meer vooruit vaart. Dan pas draait u het stuur zodanig dat u rechtdoor in de oorspronkelijke richting vaart.

Hier leert u dat gas achteruit geven niet hetzelfde is als achteruit varen. Breid de oefening daarom uit met nog een keer 180 graden draaien en vooruit in dezelfde richting verder varen. Ook hier geldt weer: draai het stuur pas weer terug als de boot geen achterwaartse beweging meer maakt. U kunt het ook voelen. Als u te vroeg wilt sturen dan gaat dat zwaar. Als u stuurt op het moment dat boot stilligt dan gaat het licht.

Oefening 10 - semi afmeren aan hogerwal

Het doel is het leren van de bewegingen tijdens afmeren. Zoek een liefst vrije kade aan hogerwal. Als het wat waait is dat prettig. De bedoeling is niet de kade te raken maar er in het begin juist een paar meter vanaf te blijven. Later kunt u dan in volgende oefeningen dichterbij komen. Vaart zachtjes haaks (dus recht) op de kade af en draai 5 meter voor de kade de boot 90 graden, zodat u langszij komt te liggen. Tij-



dens het draaien geeft u gas achteruit om te remmen. Als u linksom draait zult u merken dat het wieleffect de draai versterkt en als u rechtsom draait dus tegenwerkt. Toch is de kracht van de draai groter dan die van het wieleffect, dus het zal zonder meer lukken.

Een paar keer proberen langs beide kanten en op een gegeven ogenblik natuurlijk ook wat dichterbij de kant. Fenders uit en ook een fender voorop aan beide kanten. Oefen later ook onder andere hoeken. Dus niet haaks maar schuin aankomend. Leer door oefening dat het makkelijker afmeren is onder een wat grotere hoek omdat u dan de kont kunt indraaien.

Oefening 11 - wind tegen motor

Het doel is de wind in uw voordeel te leren gebruiken. Voor deze oefening hebt u een paal nodig met daarom heen liefst een beetje ruimte. U vindt ze vaak in de buurt van een sluis. En natuurlijk wind. Het is verstandig om een drijflijn te gebruiken als landvast. Hang fenders uit aan de kant waar de paal straks langs komt en vooral eentje achteraan bij de bolder. Laat uw maat een lus maken. Het eind van de landvast zit op de bolder achter. De rest van de lijn doet u buitenom de hekstoel en onder de zeerailing weer naar binnen naar de lier. Van de lier (enkele slagen) naar uw hand. De lus die buitenom loopt moet zo groot zijn dat uw maat die lijn om de paal kan gooien als u langs vaart. Om dat gemakkelijker te maken mag iemand met de lus halverwege in het gangboord gaan staan, daar is de paal dichtbij. Vaar ongeveer dwars op de wind en met de paal bovenwinds. Vaar zo zacht mogelijk. Als u denkt dat het goed gaat geeft u uw maat opdracht om de lijn om de paal te gooien. De maat doet dat niet op eigen gezag want het kan zijn dat het fout gaat. De maat vertelt luid en duidelijk of het gelukt is of niet. Op het moment dat uw maat de lijn om de paal gooit hebt u het eind dat om de lier gaat in de hand en begint u te

trekken. Als de lier voorbij de paal vaart laat u weer vieren en vangt u de boot op. Daarom is het zo fijn dat u erg langzaam vaart. Als u nu niets doet dan gaat de voorkant door de kracht van de wind naar links en dat willen we niet. Dus moet u iets gas geven om dat te compenseren.

Ondertussen houd u de lijn strak. Als het goed gaat blijft de boot op de plaats liggen en hebt u een evenwicht gevonden tussen de kracht van de motor en die van de wind. Kijk dan wat het stuur voor invloed heeft. Stuur eens naar links en naar rechts en kijk wat er gebeurt. Geef ook wat gas bij en neem wat gas

terug en kijk wat er gebeurt. Stel u nu voor dat dit een lange of diepe box is. De boot moet nog wat verder naar de kant en dus laat u wat lijn vieren, de boot gaat dan vooruit. Deze oefening vergt veel van u maar u leert er ook veel van. Beslist meerdere keren oefenen.

Volgende keer de praktijk

Als u alle oefeningen feilloos beheerst, dan wordt het tijd om deze toe te gaan passen in de praktijk. Maar daarover in de volgende Langsij meer.

Rob Zoet
Jot

BZc Dupain wisseltrofee

Zoals reeds in het voorwoord heb aangegeven zal ik uit de doeken doen hoe we als bestuur en club verder gaan met deze wisselprijs. Deze prijs is enige jaren geleden door onze oud-voorzitter Ad Dupain in het leven geroepen om wat actie binnen de club te bewerkstelligen, met name voor het Pinksterweekend op het IJsselmeer. Dat is tot en met 2004 ook zo gegaan. Echter in 2005 was de familie Dupain niet aanwezig en is de prijs ook niet uitgereikt, het was immers een actie van Ad Dupain zelf.

Als bestuur willen we dit nu wat ruimer gaan zien. De club is inmiddels behoorlijk groot geworden en beslaat nu geheel Nederland. Wij, het bestuur, gaan voor maximale eenheid in de club en vandaar dat wij de BZc Dupain wisseltrofee instellen, welke jaarlijks op de ALV door het bestuur zal worden uitgereikt.

Zoals jullie zien hebben we de naam Dupain (dit uiteraard in goed overleg met Ad Dupain) in ere gehouden en willen hiermee alle voorgaande en toekomstige besturen en vrijwilligers waarderen voor hun inzet.

Wie kunnen voor deze trofee in aanmerking komen?

Dat zijn die leden die naar het onderdeel van het bestuur iets hebben toegevoegd aan de club, waar veel mensen wat aan hebben en waarvan de leden plezier kunnen be-

leven. Dat kan bijvoorbeeld zijn een zinvolle bijdrage leveren aan het clubblad, forum of techniek en dergelijke, of een grote reis met het schip maken en daar verslag van doen, of voorstellen doen waar we als club gebruik van maken.

Ieder lid kan voor het eind van ieder kalenderjaar een gemotiveerde voordracht bij het bestuur

indienen. Het bestuur zal alle inzendingen op hun waarde beoordelen en een winnaar voor het betreffende jaar aanwijzen. Op de Algemene Ledenvergadering wordt de winnaar dan bekend gemaakt.

Dus clubgenoten, doe uw best voor 2006, zo'n prijs is niet niks en eeuwige roem is uw deel.

Albert Rink

Liefde maakt blind, 'n koele kijk doet wonderen

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

Wat u wilt is zekerheid.

Geen enkel expert kan die geven.

Uw enige zekerheid is het vakmanschap van de man die de expertise uitvoert.

Neem daarom expertiseburo R.C. Schuijt.

Ervaring en inzicht, het beste, onafhankelijke advies.

Met u samen bekijken we de boot.

Graag helpen we bij de beslissing of uw droomboot uw eigendom wordt.

EXPERTISEBURO R.C. SCHUIJT

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



Inzicht en een koele kijk

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

Sales

Winteropruiming

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

Zeilen

Bavaria 32 laatste model Furling Jib (nieuwprijs €1.276)	bel!	Van den Bosch
Bavaria 32 standaard grootzeil (nieuwprijs €2.806)	bel!	Van den Bosch
Bavaria 32 standaard grootzeil, nieuw	€1.500	Holland Sailing
Bavaria 36 grootzeil, gebruikt (nieuwprijs €3.126)	bel!	Van den Bosch
Bavaria 36 rolgenua met UV strook, nieuw	€1.200	Holland Sailing
Bavaria 38 1998-2001 standaard grootzeil (nieuwprijs €3.913)	bel!	Van den Bosch
Bavaria 38 doorgelat grootzeil (nieuwprijs €4.150)	bel!	Van den Bosch
Bavaria 38 doorgelat grootzeil met MDS (nieuwprijs €4.165)	bel!	Van den Bosch
Bavaria 38 gewoon grootzeil (nieuwprijs €3.913)	bel!	Van den Bosch
Bavaria 38 HT grootzeil (nieuwprijs €5.127)	bel!	Van den Bosch
Bavaria 38 HT grootzeil zonder latten (nieuwprijs €4.900)	bel!	Van den Bosch
Bavaria 38 rolgrootzeil verticaal doorgelat, latten ontbreken, nieuw	€1.500	Holland Sailing
Bavaria 38 vanaf 2002 HT genua (nieuwprijs €3.605)	bel!	Van den Bosch
Bavaria 42cr licht beschadigde genua met UV strook	€500	Holland Sailing
Bavaria 44 eerste type standaard genua, gebruikt (nieuwprijs €3.800)	bel!	Van den Bosch
Bavaria 44 HT rolgrootzeil en genua (3 zalingen) (nieuwprijs €12.000)	bel!	Van den Bosch
Bavaria 44 stormfok (nieuwprijs €1.400)	bel!	Van den Bosch
Bavaria 46 blister Holland Sailing inclusief slurf, nieuw	€3.000	Holland Sailing
Bavaria 46 HT genua (nieuwprijs €5.820)	bel!	Van den Bosch

Diversen

Bijboot Lodestar 260	€500	Holland Sailing
Bladenset voor Volvo klapschroef, serienr 3584032	€500	Holland Sailing
Bladensets voor Volvo klapschroef (3x), serienr 3583374, per set	€500	Holland Sailing
Boegopstap RVS	€75	Holland Sailing
Carbon paneel voor stuurstand, type Bavaria 32, 36, 38, 41	€20	Holland Sailing
Extra handset Simrad 87 marifoon AHK 87 (nieuwprijs €498)	bel!	Van den Bosch
Gele reddingsboeien type hoefijzer (4x), per stuk	€40	Holland Sailing
Hubs voor Volvo klapschroef (3x)	€100	Holland Sailing
Lewmar stuurwiel (kleiner model, ø 80 cm)	€200	Holland Sailing
Magnetron (nieuwprijs €129)	bel!	Van den Bosch
Raymarine RL70 radar (nieuwprijs €1.826)	bel!	Van den Bosch
Raymarine RL70 radar HSB (nieuwprijs €1.844)	bel!	Van den Bosch
Raymarine RL70RC monochroom radar/kaartplotter (nieuwprijs €2.986)	bel!	Van den Bosch
Raymarine SL35 standalone kleurenkaartplotter (nieuwprijs €3.636)	bel!	Van den Bosch
Sharp magnetron met grillfunctie (nieuwprijs €210)	bel!	Van den Bosch
Simrad AP 12DS stuurautomaat (nieuwprijs €1.666)	bel!	Van den Bosch
Simrad RS 87D marifoon (nieuwprijs €1.349)	bel!	Van den Bosch
Stuurmanszitje Bavaria 32	€100	Holland Sailing
Stuurmanszitje Bavaria 36	€100	Holland Sailing
Teakhouten blokkrooster natte cel achter, voor Bavaria 41	€400	Holland Sailing
Teakhouten blokkrooster natte cel voorhut, voor Bavaria 41	€300	Holland Sailing
Volvo schroef 2-blads 15 x 11	€100	Holland Sailing
Volvo schroef 2-blads 16 x 13	€100	Holland Sailing
Volvo schroef 3-blads 15 x 12	€120	Holland Sailing
Volvo schroef 3-blads 17 x 15	€120	Holland Sailing

Holland Sailing 0515-542335
(contact Arjen Hoeksma) Van den Bosch 036-5369333

Het 500^{ste} lid de BZc-haven binnengeloodst!

Het is zover

Vrijdag 4 november 2005, het is half acht 's avonds, gaat de telefoon. Het is Ton Mommers, onze secretaris. Hij meldt dat zojuist het 500ste lid zich via de website heeft aangemeld. Het is de familie Ageman uit Amsterdam. Hoewel het er al een tijdje zat aan te komen en we dus voorzichtig hoopten dat het nog in 2005 zou gaan lukken, is dat toch nog sneller dan we als bestuur verwacht hadden.

Bloemetjes

Nog dezelfde avond wordt er een afspraak gemaakt met de nieuwe leden voor de volgende dag. Zaterdag 5 november is een afvaardiging van het bestuur bestaande uit voorzitter, secretaris en beider eega's naar Amsterdam getogen om de familie Agema in de bloemetjes te zetten.

Surfend op internet

We werden erg plezierig ontvangen. Al snel werd duidelijk dat we met het enthousiaste stel, José en Olav Agema, te maken hadden, die naar eigen zeggen echt nog nooit wat gewonnen hadden en dit toch wel als een mooie prijs beschouwden.

Surfend op het internet, op zoek naar een boiler voor hun Bavaria 37, was Olav op de site van de BavariaZeilclub gestuit. Deze spraken zo aan dat ze besloten zich aan te melden als lid.



Gepensioneerd

José en Olav varen sinds 2001 met hun Bavaria 37 genaamd Grouville en beleven net als wij allemaal veel plezier aan hun schip. Het is hun tweede Bavaria. De voorganger was een Bavaria 320, een fijn schip, maar ook zij zochten toch naar wat meer ruimte en comfort. Hun vaargebied is voornamelijk het IJsselmeer en de Wadden, maar met vrienden wil Olaf ook

Engeland nog wel eens bezeilen. Als gepensioneerden hebben zij nu ook ruim de tijd om van hun schip te genieten. Van de club verwachten zij uiteraard gezelligheid, maar vooral ook het kunnen uitwisselen van ervaringen en tips.

Namens iedereen

José en Olav, namens het bestuur en alle leden van de BavariaZeilclub nogmaals van harte welkom bij onze club en we hopen dat we nog veel plezier van elkaar mogen hebben!

Op naar de 750

Bij het ter perse van deze Langsij zijn we inmiddels alweer de nodige nieuwe leden rijker. Wanneer we nummer 750 in mogen schrijven zullen we ook deze uiteraard weer een speciaal welkom bereiden.

*Albert Rink
voorzitter*



Bezoek Bavariawerf Giebelstadt

2005



De bus was weer snel vol. Een flink aantal gelukkigen ging op pad om met eigen ogen te aanschouwen hoe al die prachtige Bavaria's in elkaar worden gezet. Paul Lodewijk meldde zich spontaan bij de redactie om de achterblijvers een indruk te geven van dit gewilde bezoek aan de fabriek. Hier zijn uitgebreide verslag.

Historie

Voordat Bavaria Yachtbau zich in 1978 in Giebelstadt vestigde was deze "Marktgemeinde" voor de gemiddelde zeiler eigenlijk onbekend. Toch heeft Giebelstadt reeds eerder op andere wijze bekendheid gekregen, door belangrijke archeologische vondsten uit de periode van 5000 tot 800 voor Christus. Daaruit blijkt dat de locatie van Giebelstadt reeds in die periode (het stenen tijdperk tot het bronzen tijdperk) bewoond is geweest door verschillende bevolkingsgroepen, onder andere Alemannen, Merovingers en Kelten. Eigenlijk ook geen echte zeilers, nietwaar?

De naam Giebelstadt is afkomstig van een adellijke familie genaamd Gibule. Deze naam komt voor het eerst voor in officiële publicaties rond het jaar 820. Het benoemen van een gemeente tot Marktgemeinde zoals in het geval van Giebelstadt, is overigens een typisch Beierse aangelegenheid. Het is een aanduiding van een bepaald type gemeente dat tussen een stad en een normale gemeente onder te brengen is. De benaming Marktgemeinde wordt pas verleend als een gemeente zich in cultureel, economisch en maatschappelijk opzicht onderscheidt van omliggende gemeenten.

Het bezoek aan Bavaria Yachtbau

Na aankomst in het plaatsje Sommerhausen, na een reis door winterse omstandigheden, vonden we alle deelnemers aan de excursie al in de kroeg, op kruipafstand van het hotel. Daar werd onder het genot van een lekker biertje kennis gemaakt met elkaar en al veel informatie uitgewisseld over de techniek, vaargebieden en de ongeëvenaarde kwaliteit van Bavaria zeilschepen. Na een uitermate goed verzorgd diner en een daarop volgende gezellige avond met alle BavariaZeilclub leden in het hotel Ritter Joerg in Sommerhausen moesten we de volgende ochtend al weer vroeg uit de veren. Om af te reizen naar het slechts enkele kilometers verderop gelegen Giebelstadt.

Het tijdperk waarin Giebelstadt zich nu bevindt kan misschien wel het beste het "polyester tijdperk" worden genoemd. Wellicht vinden de archeologen over enkele duizenden jaren op die plek ingegraven rompen van Bavaria's. Dat zal dan wel een raadsel blijven, want er is in de wijde omtrek van Giebelstadt geen water van betekenis te bekennen. **Eerst betalen**

Bij aankomst op het terrein van Bavaria Yachtbau was onmiskenbaar dat dit bedrijf behoorlijk aan de weg aan het timmeren is. Op het terrein bevonden zich maar liefst een slordige 400 jachten, met name veel zeiljachten in alle maten (vanaf de 30 Cruiser tot en met de 50 Cruiser) die besteld en betaald waren. Een motor- of zeilschip wordt door Bavaria Yachtbau gebouwd op bestelling nadat de betaling van het bestelde schip is ontvangen. Er wordt dus niet op voorraad geproduceerd. Het gaat Bavaria Yachtbau dan ook behoorlijk voor de wind, om maar eens een bekende zeiluitdrukking te gebruiken. De omzetstijging over het jaar 2005 bedraagt ten opzichte van 2004 maar liefst 17 procent.

Ontvangst door de directie

Na een hartelijke ontvangst door de directie van Bavaria Yachtbau bij aankomst in de grote productiehal, werd de groep in tweeën opgedeeld voor de rondleiding door de fabriekshal. Dat was ook wel nodig omdat er maar liefst 65 deelnemers waren aan de excursie naar de Bavariawerf. Het eerste deel van de rondleiding door het zeer uitgestrekte complex betrof de houtbewerking. Wat mij het meeste opviel was dat, ondanks de enorme massaliteit van de productie van hardhouten onderdelen voor de Bavaria's, er toch



de nieuwe "hout"-robot



maar relatief weinig personeel op de werkvloer aanwezig was. Er wordt bij Bavaria Yachtbau dan ook bijzonder efficiënt en hard gewerkt en er wordt veel gebruik gemaakt van hoog moderne apparatuur voor bijna alle stadia van de productie. Zo werden in een bijzonder hoog tempo uit een plaat hout op de meest optimale wijze vele onderdelen gezaagd zonder dat er van die plaat hout veel verloren ging. Wat toch nog overbleef aan houtresten verdween in een grote koker in de vloer, om na versnippering te worden gebruikt voor de verwarming van de fabriekshal.

Nieuwe robot

In het houtbewerkingendeel was overigens ook al de nieuwe uitbreiding te zien van de fabriekshal. Op het moment van het bezoek werd een geheel nieuwe robot geïnstalleerd voor de houtverwerking. De verschillende uitgezaagde houten onderdelen worden gesorteerd voor een type schip, bijvoorbeeld een Bavaria 46 Cruiser, en verzameld voor verwerking in de verderop gelegen lakstraat. De lakstraat heeft een lengte van ruim 100 meter en binnen een half uur zijn alle onderdelen voor een jacht tot zesmaal toe gelakt en gedroogd.

Aan het einde van de lakstraat worden dan alle onderdelen voor een bepaald type schip verzameld en klaar gezet voor plaatsing in de romp. Vervolgens ging onze groep verder naar de vervaardiging van de romp en het dek van een Bavaria. In deze fase zie je nog het door elkaar produceren van zowel motorjachten en zeiljachten.

Scheiding bij afbouw

Pas bij de fase van de afbouw is er sprake van een scheiding van de productie in een aparte afdeling voor motorjachten en zeiljachten. Het lamineren van een romp en een dek is een indrukwekkend schouwspel. Daarbij komt veel precisie en vakmanschap kijken. Ondanks de niet geheel prettige werkomstandigheden - constant met een masker op lamineren en gebruik maken van harsen - wordt er toch heel snel en accuraat gewerkt. Je kunt goed zien dat alle medewerkers goed op elkaar zijn ingespeeld. Als de romp is gelamineerd en voorzien van isolatiemateriaal dan wordt deze in de mal in een soort oven gezet om bij een temperatuur van 55 graden gedurende een aantal uren uit te harden.

Normaal zou je dezelfde hardheid van een romp pas verkrijgen als deze 14 dagen buiten zou staan. Als de romp uit de mal wordt gehaald - er gaan zo'n 400 Bavaria's uit één mal - dan wordt deze voorzien van een

binnenwerk dat ter versteviging wordt ingelamineerd, en de water- en dieseltanks.

Volvo Penta's

Daarna volgt de plaatsing van de bekende Volvo Penta dieselmotoren. Opvallend is dat het ook werknemers van Volvo zijn die de dieselmotoren uit het rek in de rompen plaatsen. Nadat een dek uit een mal is gehaald gaat deze over de in de fabriekshal aangebrachte rails naar een computergestuurde zaagafdeling waar binnen een klein halfuur alle gaten en openingen volledig worden gefreesd.

Handmatig kost dat een halve werkdag en is het met de hand uitzagen minder nauwkeurig dan met de door Bavaria gehanteerde computergestuurde manier. Daarna gaat de romp naar de afmontage en worden alle onderdelen zoals keukens en natte cellen, die reeds eerder werden samengesteld, in de romp geheesen en op de juiste plaats ingelamineerd. Ook alle overige apparatuur, compleet met bedrading en aan- en afvoerslangen, wordt gemonteerd. Is dat allemaal gebeurd dan gaat "het deksel" erop en wordt het dek geplaatst en vastgeschroefd middels de aluminium stootrand.

Tenslotte de kiel

Het laatste indrukwekkende moment is de montage van de kiel. Voordat de kiel wordt geplaatst worden er met behulp van een mal grote gaten geboord voor de bevestiging. Dat moet heel secuur gebeuren! Als de gaten zijn geboord wordt de romp boven de kiel geheesen en zakt daarna langzaam op de kiel die voorzien is van een bijzonder hechtende lijm.

Voor het uitlijnen van de kiel wordt gebruik gemaakt van een laserstraal. Nadat de lijm is gedroogd worden de bouten aan de binnenzijde van de romp aangedraaid. Nog even checken of alles correct is gemonteerd en na de nauwgezette kwaliteitscontrole is er alweer een Bavaria gereed, één van de 14 jachten die per dag bij Bavaria Yachtbau worden geproduceerd in zo'n 6.000 manuur per schip.

Und dann gibt's Spätzle...

Na een gezellige lunch van typisch Beierse Spätzle in het Bavaria restaurant en een dankwoord van voorzitter Albert Rink aan de directie van Bavaria Yachtbau en niet te vergeten Holland Sailing, kwam er een einde aan een al met al indrukwekkend bezoek. Een aanrader voor de volgende keer!

Paul Lodewijk



We financieren zo'n 60 á 70 % van alle Bavaria's in Nederland
Waarom?

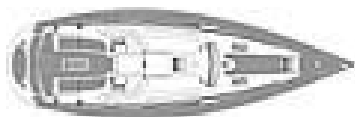
- gedegen kennis van financiën
- laagste rente
- professioneel
- ook voor ondernemers
- we verzorgen ook de teboekstelling voor u



Bavaria 37

- 80 % financiering

- € 370, = pmnd



ook voor een 2e hypotheek op uw woning en voor de beste watersportverzekering

Finned Maritiem
1e Energieweg 6
9301 LK RODEN
T. 050 - 5013835
F. 050 - 5019591
E. info@finned.nl
www.finned.nl



veelzijdig professioneel met schepen



~ Motoren

~ Elektra



~ Boegschroeven



~ Elektronica

~ Reparatie en onderhoud



~ Watersportwinkel

~ Kledingwinkel



Turkije 2005

In vorige Langsij's vond u reis- en vakantie verhalen naar onder andere Denemarken en Frankrijk. Ed en Nicolet Prent nemen u deze keer mee naar zuidelijker contreien, naar Turkije. Zij schreven onderstaand verhaal over hun vakantietocht op een gehuurde Bavaria 44.

Herkingen of de Middellandse zee

Als we dit stukje schrijven is onze fantastische zeilvakantie in Turkije alweer vier maanden geleden. 'We', dat zijn Ed, Nicolet en de kinderen Lise van elf, de achtjarige Thomas en Ruben van vier jaar. Onze thuishaven is Herkingen waar we het doorgaans altijd prima naar ons zin hebben op onze BAV 40. Vorig jaar zijn we echter voor het eerst op de Middellandse zee gaan zeilen. In Griekenland, waar we vanuit Athene een rondje via verschillende eilanden naar Monemvasia op Peloponnessos hebben gemaakt. Het zeilen in alle rust en met veel zon op een prachtige blauwe zee beviel ons zo goed, dat we dit jaar opnieuw een Middellandse zee vakantie kozen, dit keer in Turkije.

Warm welkom op een BAV 44

Op 23 juli vertrokken we 's avonds naar Dalaman waar we om 1.00 uur 's nachts aankwamen, om vervolgens met een taxi naar Pupa (Marmaris) gebracht te worden. We waren doodmoe maar er wachtte ons een warm welkom. Aan een klein steigertje lag onze prima uitgeruste BAV 44, Havasupai genaamd, met lampjes verlicht en met een wijntje en wat nootjes op ons te wachten. Van dat laatste hebben we later pas genoten, want we moesten eerst maar eens te bed, de klok wees 3.30 uur aan.

Na een warme nacht, de temperatuur zakte 's nachts niet beneden de 30°C, zijn we ingescheept als bareboat en hebben we proviand ingeslagen met de hulp van onze fantastische taxichauffeur alias boodschappenjongen. Onze eerste kennismaking, er volgden nog vele, met de vriendelijke en behulpzame Turken.

Eerst naar het oosten

's Maandags begonnen we onze zeiltocht, die eerst in oostelijke richting naar Ekincik voerde, een afstand van circa 25 Nm. Ekincik heeft een prachtig haventje met een restaurant 'My Marine' waar al vele beroemdheden zoals Dustin Hoffman, Sting en Prinses Caroline van Monaco hebben gedineerd. Ook wij genoten van heerlijke visschotels en het uitzicht over de baai. Vanuit Ekincik zijn we met een lokaal vissersbootje naar de rietdelta van Dalyan gevaren. Nadat we de oude Lycische stad Kaunos met de prachtige koningsgraven in de rotsen hadden bewonderd, hebben we ons heerlijk met het hele gezin laten verwennen in de modder- en zwavelbronbaden van Dalyan.

Drie zieke kindjes

De volgende tocht voerde ons 30 Nm verder over volle zee naar de baai van Fethiye. Een eindje zeilen, heerlijk met windkracht 5 maar wel met flinke deining, wat zorgde voor drie zieke kindjes. Maar eenmaal in de baai ging het beter. Bij baai moet u zich eigenlijk een grote zee inham voorstellen met daarbinnen talloze kleine baaitjes en vele idyllische plekjes. In deze baaitjes kun je alleen liggen aan een anker en met hele lange achterlijnen naar de wal. Een manier van aanleggen waar we eerst wel huiverig voor waren maar waar we met elkaar al snel steeds behendiger in werden. De één bij het anker, de ander bij de motor en vervolgens één van ons snel zwemmend met een lijn tussen de tanden naar de wal. En dan klimmen en klauteren om de lijn om een boom of rots vast te binden. Een avontuur op zich, maar wel geweldig als het steeds beter lukt.

Badhuis van Cleopatra

Van de baai van Fethiye trokken we, via een nachtje in Ruin Bay, waar het oude badhuis van Cleopatra is te zien, naar Göcek. Göcek is een gezellig stadje waar je, direct aan de stadskade, de terrassen, minaretten en bergen daarachter kunt bewonderen. Na weer wat proviand te hebben ingeslagen voeren we de volgende dag naar Olüdeniz, bekend door de Blue Lagoon (van de film uit de jaren 80). Net voor de lagune lagen we voor anker. De Blue Lagoon is eigenlijk niet meer dan een binnenmeer tussen de bergen. Het heeft wel prachtig blauwgroen warm water maar is ontzettend toeristisch en alleen tegen betaling te zien!

's Avonds zochten we een andere baai in de buurt uit om te overnachten, omdat de pilot waarschuwde voor onrustige nachten door onvoorspelbare wind. In het donker hebben we daar geankerd. De volgende morgen bleek dat we een prachtige baai hadden uitgekozen, Fresh Water Bay. Een baai die bekend staat om zijn afwisselende bronnen met koud, warm, zoet en zout water. Een prachtige plek om te genieten van zwemmen, zon en rust. Af en toe kwam er een bootje langs waar een Turks vrouwtje pannenkoekjes zat te bakken. Het is trouwens vrij eenvoudig om aan proviand te komen. We zijn eigenlijk maar in twee stadjes geweest om echt proviand in te slaan. De rest kun je gemakkelijk aanvullen met de langskomende fruitbootjes en het altijd te kopen landbrood. Dit wordt in iedere baai wel gebakken op een platte schaal op een houtvuur in de rotsen. Met je bijbootje vaar je naar de kant en wacht dan in het zonnetje op je warme brood,



dat je voor een paar centen in een krant gewikkeld meekrijgt. En dan smullen maar!

Waterpijpen

Na Fresh Water Bay voeren we naar Fethiye, een wat grotere stad waar we zeer warm werden onthaald in een prachtige luxe haven. Maar daar hing dan ook wel een prijskaartje aan. Fethiye is een echte vissersstad met een leuke Turkse bazaar, kleine straatjes, tapijten uit het raam en overal souvenirs, Turkse muziek en waterpijpen.

Na Fethiye was de baai van Sarsala onze volgende bestemming. Opnieuw een idyllische baai waar de kinderen weer genoten van het water en de vliegende visjes.

Vervolgens ging het weer terug langs de kust naar Ekincik. Een heerlijke zeiltocht, met 6 Bft wind, bijna 8 knopen op het log en maar gaan. De kinderen waren inmiddels goed ingeslingerd en hadden

nergens meer last van. Lekker muziek luisteren, een spelletje doen en een lijntje uitgooien om vis te vangen. Genieten.

Dolfijnen en een..... kussentje?

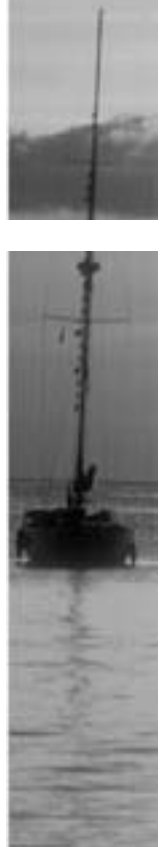
Na Ekincik hebben we de volgende dag eerst 15 Nm richting Rhodos gezeild en vervolgens 10 Nm richting de Turkse kust. Deze route hadden we zo uitgezet omdat in de pilot vermeld stond dat in dit gebied regelmatig dolfijnen te zien zijn. Het was opnieuw genieten, geen boot te zien, heerlijke wind, je waant je alleen op de wereld. En ja hoor, na een tijdje turen zagen we een paar dolfijnen voor de punt langs schieten. Nog niet van de verwondering bekomen zag onze zoon Thomas echter ook nog iets bruins drijven. Ed dacht dat het een Turks kussentje was. Maar de zeilen moesten in, de Bav werd omgekeerd en we gingen terug. Wat we zagen was een geweldig grote zeeschildpad. Nu konden

onze dag en onze vakantie echt niet meer stuk. We cirkelden er enkele malen omheen. De schildpad stak zijn kop omhoog en flapperde met zijn poten. Wij zwaaiden door het dolle heen terug!

Varen waar de wind je brengt

De laatste dagen hebben we ons rondje afgemaakt via Gerbekse Creek en Turunc weer naar Pupa, Marmaris. Het was een heerlijke vakantie. We vonden het geweldig om te zeilen met een grote zee om ons heen, zonder te moeten letten op andere schepen. Je kunt lekker zelf je tijd bepalen en je route uitzetten, alleen rekening houdend met waar de wind je brengt. En dat alles in een heerlijke temperatuur. Kortom, voor ons was het een prachtige tweede ervaring op de Middellandse zee en naar wij hopen zeker niet de laatste!

*Ed, Nicolet, Lise, Thomas en
Ruben Prent
Gravure*



Schiemannen met snert en roggebrood

De workshops worden goed bezocht. Ze zijn leuk, leerzaam en vooral ook erg gezellig. George Vos schreef dit stukje over de workshop Schiemanswerk, begin december in Workum.

Haventje voor de auto

Zaterdag 10 december om één uur gingen we naar Holland Sailing, de Bavaria-importeur in Workum, voor de workshop Schiemannen.

Het stond er tjokvol met nog af te leveren nieuwe Bavaria's. Met een beetje moeite konden we tussen de boten een haventje vinden om onze auto te parkeren. Han Tybout van Holland Sailing wees ons de weg naar de showroom waar we werden opgevangen door onze voorzitter Albert Rink. Heerlijk tussen de boten in een verwarmde showroom een workshop volgen,



een betere entourage kon niet. We konden het natuurlijk niet laten om snel nog even een kijkje te nemen in de nieuwe modellen van Bavaria zoals de 37 en de 39, met allerlei noviteiten zoals de tandemkiel.

Smoelenboek in de praktijk

Dan aan de heerlijke koffie met oranjekoek en even kennismaken met iedereen, wij waren immers nog niet eerder op een clubbijeenkomst geweest. Soms herkende je de gezichten van het Smoelenboek of anders vroeg je gewoon naar de naam van het schip, wat je dan van de website weer bekend voorkwam. Het leuke is dat namen van personen je dan niet zoveel zeggen maar als je de naam van het schip hoort, krijg je het "o ja gevoel". Helemaal gezellig was het dat er ook nog echte heerlijke Friese Snert met roggebrood voor ons klaar stond. De echte zeilers onder ons waren trouwens met de boot gekomen, ja echt!



echte schippers hebben een baard: Arend Jansen



met de nieuwste touwsoort is dat inderdaad een fluitje van een cent

We waren met 24 personen, een paar kwamen ietsje later en het was de 1e workshop deze winter zo vertelde onze voorzitter. De locatie, de totale catering - die uitstekend was - en de workshop werden ons aangeboden door Holland Sailing. Hiervoor nog onze dank. Daarna gaf Albert het roer over aan Arend Jansen uit Medemblik.

Echter schippers hebben een baard

Arend vertelde dat hij met ons ging schiemannen. Hij had een baard en een leren gordel om met allerlei zakken vol gereedschap. Echt het type schipper uit een shantikoor. In hart en nieren een man die met touw kan omgaan zoals geen ander. Hij leerde ons dat je schiemannen - het knopen en splitsen van touwen - eigenlijk niet uit een boekje moet doen. Tot 1890 leerden zeelui elkaar dit in de praktijk, maar later is dat verloren gegaan en haalde men alles uit boekjes, aldus Arend. Maar hij stond nu hier om het ons in de praktijk te onderwijzen. Nou, hij leek wel Hans Kazan maar dan op een Bavaria. Ik vroeg al of hij niet regelmatig met ons wilde gaan varen, lijkt me ideaal met zo'n touwmatroos.

Takeling

Na een paar uurtjes konden we al een paalsteek, schootsteek, een stoppersteek, mastworp, patent-

knoop en het leukste, een takeling maken. Een takeling is een soort kousje dat je om het uiteinde van een touw maakt zodat het niet meer kan rafelen. Heel leuk om te leren en het staat nog mooi ook. Ik zie al die Bavaria's straks al met prachtige touweinden!

Daarna vertelde Arend ons nog over de nieuwste touwsoorten. Het meest indrukwekkende nieuwtje vonden wij wel het touw dat je als landvast gebruikt en dat zo soepel is en zwaar, dat je er echt fantastisch mee kunt gooien en nooit meer een paal mist. Geweldig materiaal dat Kappa touw.

Arend gaf ook nog een demonstratie hoe je een oog aan een touw kunt splitsen. Met de nieuwste touwsoort is dat inderdaad een fluitje van een cent en het staat prachtig. Ton Mommers had dit binnen tien minuten onder de knie. Wij die wat langzamer waren gaan nu gewoon naar Ton...

Arend heeft in Medemblik een eigen bedrijfje waar hij is gespecialiseerd in knoop- en splitswerk en hij heeft ons echt prachtige "creaties" laten zien waarvan je zou wensen dat je je schip er mee had uitgerust. Een leerzame maar vooral ook gezellige middag midden tussen de Bavarias. Met dank aan onze voorzitter en Holland Sailing voor alle inspanningen en gastvrijheid.

Liz en George Vos - Our Dream



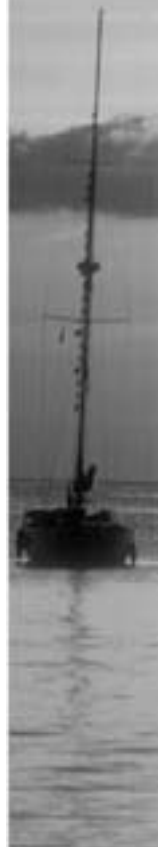
ik zal het langzaam voordoen...



...dat moet lukken



oeeps! dit ziet er toch anders uit



J E U G D B A B B E L S

Hallo jongelui, hier weer een bericht voor jullie. We zitten al midden in de winter, die van mij trouwens gauw voorbij mag zijn, ik heb liever de zomer. In de vorige Langzij hebben we iets verteld over de bliksem, deze keer willen we iets vertellen over de regenboog. Een heel mooi verschijnsel maar hoe ontstaat zo iets?



De Regenboog

Pot met goud? - Er zijn veel verhaaltjes over de regenboog, zoals dat er onderaan de regenboog een pot met goud staat. Iets wat echt niet kan, want de regenboog is helemaal rond, zoals je verderop in het stuk kunt lezen. De regenboog wordt ook veel gebruikt als naam voor scholen en clubgebouwen enz.

Boog van regen - Maar wat is nu eigenlijk een regenboog? De naam zegt het al: een regenboog is een boog van regen(druppels). In de volksmond ook wel "kermis in de hel" genoemd. De regenboog ontstaat als waterdruppels door de zon worden beschenen. De boog kan ook in een fontein of in het water uit een tuinslag zichtbaar zijn. De regenboog is altijd tegenover de zon te zien, je moet dus met je rug naar de zon staan. De grootste regenbogen zie je 's morgens vroeg of aan het einde van de middag, wanneer de zon laag staat. Hoe lager de zon hoe meer regenboog je kunt zien.

De helft van een cirkel - De regenboog is eigenlijk helemaal geen boog, maar een cirkel. Maar omdat wij op de aarde staan, zien we maar de helft van die cirkel; eigenlijk staat de aarde in de weg om de hele cirkel te zien. Als we op het juiste moment in een vliegtuig zitten en een regenboog zien kunnen we een complete cirkel zien. Dit is mij nog nooit overkomen, jullie wel?

Verschillende kleuren - Een regenboog bestaat uit 7 verschillende kleuren. De boog is rood van buiten; naar binnen toe loopt de kleur via geel en groen naar blauwachtig en wordt steeds fletser van kleur. Soms zie je nog een tweede boog, deze heeft dan gespiegelde kleuren. De rode kleur is dan ineens onder, de blauwe kleur zit boven. Boven het water kunnen allerlei extra bogen zichtbaar worden maar dat komt omdat water de boog weerkaatst.

Leuk Hemelvaart- en Pinksterweekend op komst

Omdat het de vijfde keer is dat de BavariaZeilclub het Hemelvaartweekend organiseert - het Pinksterweekend bestaat al langer - willen we jullie alvast verklappen dat we met het Hemelvaartweekend in 2006 wat extra leuke dingen gaan doen.

We maken natuurlijk weer een quiz maar daarnaast hebben we voor de wat oudere jeugd ook nog een verrassing. Voor de hele kleintjes hebben we ook wat leuks bedacht, dus haal allemaal je ouders over om zich in te schrijven voor dit leuke weekend.

We hopen jullie daar allemaal weer tegen te komen!

Ook het Pinksterweekend belooft weer leuk te worden. Wij gaan vast duimen voor mooi weer, een lekker zonnetje en de wind uit de goede hoek, niet te zacht en niet te hard.

Oproep aan de jeugd

Laten jullie ook voor de volgende uitgave van Langzij nog wat van je horen? Jullie beleven vast ook wel eens iets leuks, geks of gewoon iets wat je ook aan anderen wilt vertellen.

Stuur je bericht aan de redactie voor eind mei.

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

Mental sailing

rampenbestrijding vanuit uw luie stoel

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

De redders van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij zijn altijd prima voorbereid op hun taak. Als we bedrijfsmatig over de Redding Maatschappij zouden praten dan zou je kunnen zeggen dat we als product gevoeligheid verkopen. Dat product stelt de redders in staat om bij u aan boord te doen wat er nodig is om u en uw schip in veiligheid te brengen.

In opleiding en training gaan vele uren zitten. De redders maken vaak juist gebruik van ongunstige omstandigheden zoals duisternis, mist of stormweer om hun vaardigheden te trainen. Zo kunnen ze optimaal voorbereid de lastigste klussen klaren.

Minder ernstige reddingen, waarvan de oorzaak misschien te vermijden zou zijn geweest, worden door de redders meestal gezien als een mooie gelegenheid om te oefenen met een "echt" jacht.

Maar wat de redders kunnen, kunt u natuurlijk ook. U kunt oefenen aan boord om noodsituaties de baas te leren worden. De man-over-boord oefening is daar een bekend voorbeeld van. In de praktijk blijkt het heel moeilijk te zijn om iemand die overboord is geslagen met succes weer aan boord te krijgen. Het is dus de moeite waard om eens uit te proberen hoe dat bij u aan boord zou moeten.

Het goede nieuws is, dat u daar in de winter gewoon mee door

kunt gaan, zelfs al staat uw mooie Bavaria dan op de kant of in de loods. Als u in gedachten probleemsituaties helemaal doorloopt, dan kunt u rampen bestrijden vanuit uw luie stoel. En bent u voorbereid als het probleem zich in de praktijk mocht voordoen. U heeft er dan al eens goed over nagedacht. Mental sailing.

Huiswerk voor deze winter

- *u moet worden gesleept.* waar bevestigt u het beste de sleeptros?
- *u hebt brand aan boord.* waar hangen uw blusmiddelen?
- *uw hond springt overboord.* hoe haalt u hem weer binnen?
- *u wilt een haven aan lagerwal aanlopen bij slecht weer.* hoe gaat u te werk?
- *uw mast gaat overboord.* hoe klaart u de zaak?



Ook de redders hebben geregeld oefeningen op het droge, waarbij gesimuleerd wordt wat er op zee kan gebeuren. Vooral de communicatie met de verschillende hulpverleningsinstanties wordt geoefend. Want dat is in veel gevallen het zwakke punt bij grootschalige hulpverlening. Dit worden table-top oefeningen genoemd.

U zult merken dat al dit soort oefeningen werkt alsof u ze in de werkelijkheid heeft gedaan. Het is dus niet alleen maar een spelletje. En weet u wat nog beter werkt? Samen met uw bemanning elke mogelijke situatie helemaal doornemen. Als u dan eens iets mocht overkomen, dan staat u er niet meer helemaal vreemd tegenover. De kans dat u het probleem oplost wordt veel groter.

Nog een warme winter gewenst.

*Michelle Blaauw
KNRM*



Wat is bij u aan boord de beste plek voor een sleeptros?
Foto: KNRM-station Enkhuizen

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

L
A
N
G
S
Z
I
J

PC aan boord

De computer raakt steeds verder ingeburgerd in ons leven en veel zeilers gaan ook steeds meer de toepassing ervan aan boord gaan zoeken. Tjsssen elektro Zeeland BV geeft ons met dit speciaal voor Langs zij geschreven artikel inzicht in de mogelijkheden.

Navigatie

De voornaamste toepassing die voor de PC wordt gekozen is het gebruik als kaartplotter. Hier voor is een grote verscheidenheid aan navigatie software voorhanden. Veel gebruikte programma's als Raytech, Maxsea en Transas worden via de vakhandel verkocht, diverse andere programma's, zoals WinGPS en Pronav zijn via het Internet te downloaden.

Alle programma's moeten worden voorzien van kaarten, die via CD-rom, gescanned of via een speciaal interface kastje kunnen worden ingelezen. De mogelijkheden van kaartkeuze is het grootste onderscheid tussen de diverse programma's. De via de vakhandel aangeboden programma's kunnen vaak de betere kaarten als Mapmedia, C-map of ARCS aan. Deze onderscheiden zich door betere details en een zeer correcte update service waardoor de veiligheid van de gebruikte kaarten wordt gewaarborgd.

Om navigatie programma's te kunnen gebruiken is er niet alleen software nodig maar ook een verbinding met de instrumenten aan boord. In de meeste gevallen gebeurt dit nog steeds met NMEA 0183. Via data overdracht komt de GPS informatie

en daarmee de positie in het kaartprogramma. Helaas is de snelheid van het signaal met 4800 baud erg traag. Hiermee kan dus bijvoorbeeld geen beeld of kaartdata verzonden worden. Veel fabrikanten van apparatuur spelen hier handig op in door een interface op de markt te brengen die snellere communicatie mogelijk maakt tussen de computer en de instrumenten. Denk hierbij aan de USB interface van Raymarine die het mogelijk maakt om live radarbeeld en Cmap kaartdata te verzenden van en naar de computer. Ook de nieuwe E-serie van Raymarine kan simpel met een UTP kabeltje aan een pc verbonden worden.

Communicatie

Een andere mogelijkheid van onze moderne PC systemen is het communiceren via Internet, waardoor bijvoorbeeld het ophalen van weerinformatie en e-mail tot de mogelijkheden behoort. Dit verbinding wordt vaak gelegd via de GSM, maar de lage (9.6 Kb/sec) snelheid daarvan kan een hoge rekening opleveren. De mogelijkheden van GPRS (40 Kb/sec) of het nog snellere UMTS (384 Kb/sec) zijn dan goede alternatieven.

Uiteraard is het verstandig de vaste kosten eerst eens af te zet-

ten tegen het daadwerkelijke gebruik. Tegenwoordig kan er reeds in een groot aantal havens gebruik worden gemaakt van WIFI systemen waarvoor bij de havenmeester vaak dag- of weekkaarten worden verkocht.

Een groot nadeel van bovenstaande verbindingen is het verdwijnen ervan bij een tocht op zee meer dan 15 mijl buiten het bereik van GSM zendmasten. De mogelijkheden worden dan moeilijker en uiteraard ook duurder. Er zijn mooie producten die gebruik maken van Inmarsat satellieten. Denk hierbij aan een Inmarsat-C of een Fleet-33/55/77. Ook is een Iridium telefoon of een SSB zender goed te gebruiken. Deze apparaten beschikken over een intern modem. Met de PC verbonden via een seriële aansluiting kan dan bijna overal ter wereld e-mail ontvangen en verstuurd worden.

Een internetverbinding met een redelijke snelheid (boven 28.8 Kb/sec) is alleen mogelijk met de Fleet serie. En als we een Fleet combineren met een automatisch richtende tv-schotel dan halen we midden op zee download snelheden tot 1024 Kb/sec). Net zo snel als een ADSL verbinding thuis, alleen vele malen kostbaarder.

Met al deze middelen kunnen we belangrijke informatie van het web halen, zoals waterstanden, waarschuwingen, nautische berichten en weerberichten, eventueel verpakt in zogenaamde "gribfiles". Gribfiles zijn kleine bestandjes die windsnelheden en richtingen voor een bepaald gebied bevatten, ingedeeld in velden ter grootte van meestal één of twee kaartminuten. U kunt een abonnement nemen voor automatische ontvangst per e-mail naar uw Satcom-C nummer. Bij sommige navigatie programma's is deze dienst overigens gratis. De gribfiles kunnen in veel navigatieprogramma's zoals Maxsea, Transas, Raytech en, Deckman for Windows worden ingelezen. Ook zijn er programma's die slechts gribfiles inlezen en laten zien op een simpele landkaart.

TV en DVD

Ook is het mogelijk om met een PCI kaartje of USB interface uw PC simpel om te bouwen tot tv. Voorzien van infrarood, zodat u ook aan boord niet meer van de bank hoeft te komen om te zappen. De meeste moderne PC's zijn tevens uitgerust met een DVD speler.

Laptop of vaste PC?

Al dit technische vernuft stelt wel een aantal eisen aan de PC en aan de installatie aan boord. Denk hierbij ten eerste aan de stroom die deze apparaten gebruiken. Of ze nu aangesloten zijn op 12 volt of 230 volt, het moet wel voldoende voorhanden zijn.

Een laptop die u zowel thuis als aan boord gebruikt kan handig zijn, maar kent ook een aantal nadelen. Vaak zijn deze erg gevoelig voor vocht en nogal kwetsbaar door een losse opstelling aan boord. Deze apparaten vinden een reis in slechte weersomstandigheden vaak niet fijn.

Een ander probleem vormen de seriële aansluitingen, die op veel nieuwe laptops niet meer aan-

wezig zijn. We moeten dan omvormen van USB naar serieel om een virtuele COM-poort te maken. Afhankelijk van het aantal verbinding kan dit bij een laptop tot een wirwar van draden leiden. Verder kan het scherm van een laptop niet volledig worden gedimd wat bij nachtnavigatie een verblindende helderheid aan de kaartentafel kan opleveren.

Een vast aan boord opgestelde PC kan een goed alternatief zijn. Deze zijn te leveren in 12 of 24 volt waardoor kostbare en stroomvretende omvormers overbodig worden. Dit in tegenstelling tot laptops die vaak worden aangesloten op een 12 naar 230 volt omvormer, waarna de adapter van de laptop vervolgens van deze 230 volt weer 19 of 20 volt maakt. Allemaal onnodig verlies van stroom aan boord!

Een zogenaamde box PC kan aan boord geheel ingebouwd worden. Alle bedrading kan netjes weggevoerd worden en een volledig dimbare monitor naar keuze kan op een handige en duidelijke afleesbare plaats gemonteerd worden. Maar ook deze apparaten gebruiken de nodige stroom, denk aan een gemiddeld stroomverbruik van 4 ampère.

CD- en DVD-speler kunnen op elke gewenste plaats ingebouwd worden en het toetsenbord en de muis zijn veelal draadloos en gemakkelijk op te bergen. Deze box PC's zijn vaker ontworpen voor gebruik in zwaardere omstandigheden waardoor de bedrijfszekerheid aanzienlijk toeneemt. Ook het uitbreiden van de PC is vaak eenvoudiger door het simpelweg

insteken van een PCI kaartje. Een grote schokbestendige harddisk completeert het geheel tot een betrouwbaar systeem.

De PC kan verder uitgerust worden met bijvoorbeeld Bluetooth waardoor eenvoudig verbinding gemaakt kan worden met uw GSM. Een WIFI-kaart biedt weer connectiviteit in havens. Door het toevoegen van een multi I/O kaart ontstaan er simpelweg zes extra COM-poorten wat het aansluiten van allerlei apparatuur veel eenvoudiger maakt. Dure en softwarematig ondersteunende multiplexers worden dan vaak overbodig.

Als er een SSB ontvanger wordt verbonden met de PC kunnen met simpele programmatuur weerkaarten, RTTY weerberichten en NAVTEX berichten worden gedownload. Er is geen papier meer nodig, het is makkelijk te bewaren en alles is duidelijk af te lezen op de tegenwoordig heldere lcd schermen.

Ook is AIS (Automatic Identification System) in opkomst. Met een relatief simpele ontvanger en een VHF antenne worden de signalen van ander schepen, uitgerust met een AIS transponder, ontvangen en weergegeven in een (navigatie) programma. U kunt dan bijvoorbeeld snelheid, koers naam en bestemming van een schip aflezen in de kaart. Ook dit apparaat gebruikt een seriële aansluiting op de PC.

Voor simpele doeleinden kan een laptop aan boord prima geschikt zijn, maar wilt u veel apparatuur verbinden, dan zal de keus al gauw op een vast opgestelde PC vallen.

Voor meer informatie:

Tijssen elektro Zeeland BV
Deltastraat 13
4301 RC Zierikzee

telefoon: 0111-698510
fax: 0111-698519

infotez@tijssen-elektro.nl



tijssen elektro

Winterbijeenkomst en *Evenementen* Algemene Ledenvergadering 2006

Datum: zaterdag 4 februari 2006
Locatie: restaurant "De Vier Balken"
Brinkstraat 3
3455 SK Haarzuilens. (nabij Utrecht)

14:00 Ontvangst
met een kopje koffie of thee en gebak
14:30 Aanvang middagprogramma

Het programma bestaat uit een lezing en, zoals dat bij elke vereniging hoort, de algemene ledenvergadering.

In eerdere aankondigingen hebt u kunnen lezen dat de lezing zal gaan over een soort Bavaria maar dan een zonder kiel. Dit heeft niets met de B42 match te maken maar met een ander soort zeilen, namelijk met platbodems. Deze lezing is ons door verschillende mensen aanbevolen als bijzonder leerzaam gelardeerd met de nodige humor.

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

Agenda ALV

1. Opening voorzitter
2. Mededelingen en ingekomen stukken.
3. Jaarverslag secretaris en penningmeester
4. Kascommissie (verkiezing nieuwe commissaris)
5. Begroting 2006.
6. Huishoudelijk regelement.
7. Rondvraag

Het concept Huishoudelijk Regelement vindt u op de website of wordt u op verzoek toegestuurd. Eventuele reacties graag schriftelijk (of e-mail) aan het secretariaat.

Kosten

De algemene ledenvergadering is alleen toegankelijk voor leden met hun partner en gezinsleden. Aan het middagprogramma zijn geen kosten verbonden.

Na de lezing en de vergadering is er een borrel en een diner. Wanneer u aan het diner deel wilt nemen bedraagt de bijdrage hiervoor, inclusief 5 consumptiebonnen, € 25,- per persoon.

Lustrum: 5 jaar *Natte Evenementen* Hemelvaartweekend

Na de eerste voorzichtige schreden voor een "nat" evenement in ZW Nederland en de enthousiaste deelname van de leden, kunnen we uitkijken naar het vijfde Hemelvaartweekend. Een stukje historie en een uitnodiging.

Historie

Het begon in 2001 met een vraag op de Algemene Ledenvergadering aan het toenmalige bestuur, nadat wij onze ligplaats in Lelystad hadden verruild voor Herkingen. Het antwoord was dat wel eens eerder een (vergeefse) poging was ondernomen om iets uit het water te krijgen. Maar, als wij het nog eens wilden proberen, prettige wedstrijd...

Dan begin je uit de losse pols iets te organiseren wat lijkt op het Pinksterweekend. We hebben briefjes rondgestuurd en met

twaalf schepen het eerste evenement Zuidwest beleefd. Iedereen was dolenthousiast en riep "bis, bis, volgend jaar weer?" Het zaakje kwam in een stroomversnelling. Het recept was nu bekend en we hoopten, na de twaalf eerste deelnemers, voor 2002 op wat meer schepen, tweeëntwintig of zo. We kregen het behoorlijk benauwd toen het aantal aanmeldingen bleef oplopen en uiteindelijk stagneerde op drieëndertig schepen. Havenmeesters en restaurants schoten in de stress, want onze schatting liep flink uit de koers. Om te voorkomen dat we aan de grond liepen

moesten we in overleg, maar konden gelukkig met wat schipperen tóch het hele veld en de bemanning onderbrengen. Zo'n vorm van enthousiasme hadden we niet verwacht! Kortom, als het zo voor de wind gaat, zit je er aan vast en word je naam in één adem met het Hemelvaartweekend genoemd.

Intussen is het ledenaantal van de club tot boven de vijfhonderd gestegen en wordt er op alle fronten door de leden positief gereageerd op het BavariaZeilclub leven. Zoals recentelijk nog bij de Snertrace vanuit Zierikzee, geor-

ganiseerd door Ton Pannekoek. Er kwamen direct al reacties uit het Noorden om ook daar volgende winter iets te gaan doen voor de doorwintersaars. De club wil zeilen!

Uitnodiging

Hemelvaartweekend 2006

Hierbij dus de uitnodiging aan alle nieuwe leden en leden die dit evenement nog niet eerder hebben meegemaakt. De "vaste" deelnemers zullen zich ongetwijfeld vanzelf wel aanmelden.

Het weekend zal zich afspelen op de Grevelingen. We zullen u 25 mei verwelkomen in Port Zélande op de Kabbelaarsbank, waarna we de volgende dag in een onderlinge wedstrijd koers zetten naar Herkingen.

We hopen het dit keer nog beter te doen dan in de afgelopen vier jaar. Met wat extra's om er een feestelijk tintje aan te geven, uiteraard ook weer voor de kinderen.

Doe dus mee op 25, 26 en 27 mei 2006 met het lustrum Hemelvaartweekend van de divisie ZW! Het deelnameformulier vindt u in deze Langszij.

Tot ziens op 25 mei!

*Gerben, Gepke, Mariska en
Vincent van Bers
Senang*

Pinksterweekend 2006

inschrijfformulier op pag. 45

Natuurlijk is er ook dit jaar weer een Pinksterweekend. Pinksteren valt dit jaar wat later dus we rekenen op een paar mooie dagen. Deze keer doen we zowel het Markermeer als het IJsselmeer aan.

Bataviahaven wordt Bavariahaven

Op zaterdag 3 juni heten we jullie vanaf een uur of twee welkom in de Bataviahaven in Lelystad. Speciaal voor deze gelegenheid stuurt de havenmeester de hele bruine vloot op pad, zodat we ruimte hebben voor zo'n 60 deelnemende schepen.

Vanaf half drie worden een stuk of zeven radiografisch bestuurbare Micro Magic modelzeilbootjes in de vaart genomen waarmee iedereen naar hartelust kan "spelen". Misschien zit er tijdens de steigerborrel nog een klein wedstrijdje in. We sluiten de dag af met een gezamenlijk buffetdiner bij museumrestaurant Nieuw Land.

Guinness Book of Records

De organisatie heeft ook dit jaar Popke Schaap weten te strikken als wedstrijdleader voor de vriendschappelijke, of als u dat wilt fanatieke, zeilwedstrijd. Als de omstandigheden het toelaten gaan we eerst misschien wel het Guinness Book of Records halen door met zo'n 60 Bavaria's tegelijkertijd in de sluis te worden geschut. Het van de wind afhankelijke wedstrijdparcours leidt vervolgens naar Enkhuizen en zal op zondagmorgen bekend worden gemaakt. Onze eindbestemming is de Oude Haven (achter de Dromedaris) en ook deze wordt volledig voor ons vrij gehouden.

Kruipafstand

Aan het begin van de avond worden we verwacht in de Nieuwe Doelen (op kruipafstand van de haven).

Met muzikale begeleiding en onder het genot van een hapje en een drankje zullen daar de prijswinnaars bekend worden gemaakt, waarna we de avond kunnen afsluiten met een dansje.

Gedurende deze dagen is er natuurlijk ook speciale aandacht voor de kids, met onder andere de traditionele dingy race. Op tweede Pinksterdag sluiten we het weekend af met een compleet verzorgd ontbijtbuffet.

Evelyn Eman & Wilma Steingröver

Kosten

Voor zowel het Hemelvaartweekend als het Pinksterweekend is het deelnamebedrag €50,- per persoon, inclusief twee diners met een paar glaasjes, het ontbijtbuffet en hier en daar een hapje en drankje. Voor kinderen tot en met 11 jaar is dat €25,- en kinderen onder de 4 jaar mogen gratis mee. Het deelnamebedrag is exclusief de liggelden, maar hiervoor hebben we een leuk tarief kunnen afspreken. Enige weken na uw inschrijving ontvangt u een bevestiging met daarin het totaalbedrag inclusief de liggelden (afhankelijk van de scheepslengte). Het totaalbedrag verzoeken wij u dan binnen 14 dagen over te maken.

Het bestuur c.q. de organisatie van de BAVARIA ZEILCLUB kan niet aansprakelijk worden gesteld voor enigerlei schade die in dit weekend zou ontstaan. Deelname aan dit evenement geschiedt geheel voor eigen risico (zie ook de Statuten).



Ruimste keuze
kwaliteits matrassen
en lattenbodems
op maat.

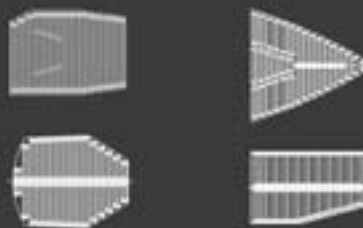
VOOR EEN GOEDE
NACHTRUST AAN BOORD

NEPTUNE

NAUTISCH
SLAAPCOMFORT

Kwaliteitsmatrassen in elke
gewenste maat en kwaliteit.

Polyether	Koudschuim
Lastilux	Latex
Pocketvering	Custom Build



Showroom in Zwaagdijk & Pekelharinghaven te Medemblik.

Neptune heeft zich gespecialiseerd in het op maat maken van matrassen en lattenbodems voor de pleziervaart. Alle matrassen worden met zorg in diverse kwaliteiten op elk gewenste maat en dikte in eigen werkplaats en atelier geproduceerd. Wij werken alleen met hoogwaardige grondstoffen en toonaangevende leveranciers van comfort schuimen zoals: polyether/koudschuim/lastilux/latex en diverse luxe matrasyken. Met deze materialen maken wij naar wens van de klant een comfortabel matras in elke vorm of uitvoering. Zodat u weer gerust van de volgende dag kunt genieten.

Verkoop en productie: Graanmarkt 4 • 1681 PA Zwaagdijk-Oost
Pekelharinghaven 51 • 1671 HM Medemblik (Showroom Pekelharinghaven op afspraak)
Wilt u meer informatie? Kijk dan op www.neptune.nl of bel +31 (0)228-562045

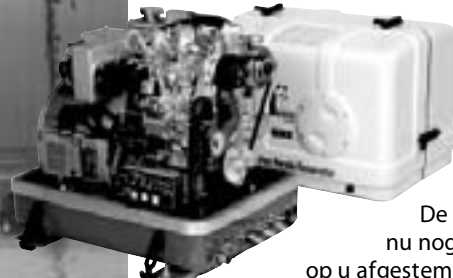
De ultieme combinatie op stroomgebied!

POWERCONCEPTS by BARCO®

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

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

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



victron energy
BLUE POWER

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

BARCO® marine equipment
Numansdorp-Holland

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

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



Aanmeldingsformulier "Winterbijeenkomst & ALV" 2006

eigenaar / schipper

adres

postcode woonplaats

telefoon

Al via de website ingeschreven? Maak dan op de site uw inschrijving compleet door aan te geven of u aan het diner deelneemt.

aantal deelnemers bijeenkomst (gratis)

aantal deelnemers diner (€ 25,- per persoon)

Dit formulier uiterlijk 15 januari opsturen naar: Secretariaat BZc, Helenahoeve 11, 3451 TM Vleuten.

Aanmelden kan ook via onze website: www.BavariaZeilclub.nl



Aanmeldingsformulier "Natte Evenementen" 2006

Wij nemen deel aan het: Hemelvaartweekend

Pinksterweekend

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

eigenaar / schipper

adres

postcode woonplaats

telefoon mobiele telefoon

deelnemers: naam en voornaam

leeftijd (alleen voor kinderen)

1.

2.

3.

4.

5.

6.

7.

8.

naam schip type bouwjaar

thuishaven klapschroef: ja / nee

diepgang kiel: lood / gietijzer zeilopervlak aan de wind

bijzondere zeilen

Dit formulier uiterlijk 30 april opsturen naar: Secretariaat BZc, Helenahoeve 11, 3451 TM Vleuten.

Aanmelden kan ook via onze website: www.BavariaZeilclub.nl

L
A
N
G
S
Z
I
J



Voor jachtservice en winterstalling op maat

Surf naar:

www.specialisten-in-watersport.nl

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



Lid Hiswa



Blaauwhof Jachtmakelaardij

BEËDIGD & GECERTIFICEERD JACHTMAKELAAR EN TAXATEUR

Blaauwhof Jachtmakelaardij
Postbus 2057
4460 MB Goes

tel.: 0113-231666

fax: 0113-217999

E-mail: info@blaauwhofjachtmakelaardij.nl

Website: www.blaauwhofjachtmakelaardij.nl

Verkoophaven in Wemeldinge (Zeeland)
en verkoop vanuit uw eigen ligplaats



Nieuwe leden

Nieuwe leden sinds 21 september 2005 in volgorde "van opkomst". Stand per 21 december 2005, totaal 533 leden.

naam

George & Leny van de Wier
Leen & Ineke Pronk
Don Berghuijs
Esther & Edward Tas
Ruud & Simone van der Poel
Frank & Ria van Vugt
Joop & Dorthy Kanbier
Ronald & Irene Holleman
Paul Lodewijk
Paul & Lucy Glashouwer
Stefan & Anneke Nieuwenhuys
Wim Peter Boomgaard & M.C.V. Wijma
Erwin & Anne Rink
Steven Duinkerke & Sabine van Elst
Tom Schootemeijer & Simone Glebbeek
Cor Luca
Han & Rian Neuteboom
Robert Jan Bergsma & Marie-Anne Dries
John & Kitty Bloem
Jan Hein & Marga Daalderop
Patrick & Petra Bood
John & Monique Liesting
Joost Lindenborn & Iris Hart
Arie & Ineke Brouwer
Wim & Jacqueline Touw
Marcel & Jenny Ooyevaar
Gert & Jacqueline Hoogeveen
Paul Rotteveel & Liesbeth Post Uiterweer
Olav & José Agema (500)
Philip Schoorl
Ton & Regina van Kampen
Guus & Fenny Koevoets
Richard & Diana Hofman
Heere Blokhuis & Ellen Smeink
Jan & Lydia Wolvers
Henk & Katinka Kosterink
Peter Coppes & Sandra van der Kort
Rob & Carla Witkam
Rob & Ingrid de Jong
Martin Prins & Ellen Reijndorp
Frank & Emmy Witbraad
Rob Schild & Renate Oldenburger
Peter Adamse & Judith Rijdsijk
Theo & Nelleke Derksen
Frank & Florian Houtgraaf
Erwin van Helden & Karola van der Velde
Marc van Dessel & Maria de Haes
Alphons & Dorethy van de Ven
Peter & Anneke Andriessen
Bob & Ans Grondman
Rob & Joke Devilee
Frans & Anneke Verbeek
Siem Gitsels & Erika Folkerts
Sake & Angelika van den Berg
Trees & Rinus Holman van Doorn
Danny & Saskia de Lange
Fred & Debora Jansen
Douwe Laan & Irma Huizenga
Rob & Guda de Nijs
Paul & Janny Bruining
Stefan & Evelien van Damme
Henk & Saskia Schipper
Maarten en Margriet Osse
Marlies Broeders & Rainer Hoffmann
Andre & Greet de Jong
Jan de Boer
Wim & Jenny Woudenberg

scheepsnaam

Blömke
Solente
Isis
Excellent
Mare Eperlan
Schollevaer
Florent
Melief Bender
?
Le Reve
Fools
Trotter
Spring
Nocturne
Q-time
Passione
?
Zephyr
l'Aquatique
Madness
Gannet
Fleurie
Balou
?
Vire
Liselot II
Grouville
Overstag
Bo Rève
Blue Duck
Paradise
Beagle
Lyjara
Eurus
Per 5 mance
Camare
Guinevere
Acapella
Verano
FF - weg
Blitz
Driekus
Buena Vida

Nautilus
Ithaca
FishKiss 2
Axioma
Brut
Librium II
Spirit
Twin
Bay of Plenty II
Rivendell
Mimram
Amarone
Less=More
Mamarazzi

Catharina
Ilias
Sunrise
Acatu
Triple Seven

thuishaven

Ophoven (B), De Spaanjerd
Enkhuizen
Herkingen
Hoorn
Willemstad
Stellendam
Schokkerhaven
Lelystad
Streefkerk
Andijk
Medemblik
Lelystad
Herkingen, WSV
Wemeldinge
Uitdam
Medemblik, regatta
Roermond

Lelystad Haven
Port Zelande
Herkingen
Lelystad haven
Herkingen
Lelystad Haven
Uitgeest
Muiderzand
Oude Wetering
Katwoude
Delft
Rhoon
Bruinisse
Port Zelande
Muiderzand
Herkingen
Muiderzand
Hoorn
Wemeldinge
Lelystad, Deko Marine
Enkhuizen
Warns, marina
Lemmer
Stad aan het Haringvliet
Dordrecht
Hellevoetsluis
Ouddorp
Kortgene
Willemstad, de Batterij
Middellandse Zee
Den Osse
Makkum, Marina
Port Zelande
Lemmer
Ketelhaven
Hoorn, Grashaven

Hellevoetsluis
Workum

Lemmer

Warns
Lemmer
Den Osse
Haastrecht
Scheveningen
Stellendam

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



in het Kielzog...

laatste pagina van de redactie

....vanaf deze Langsijz de vaste redactiepagina waarin de redactie, naast alle bijdragen van de leden van de club, zelf haar mening of visie kan geven op zaken die haar bezighoudt of waarvan ze het gewoon leuk vindt om er eens aandacht aan te besteden. Onze hoofdredacteur bijt de spits af.

Winterklaar maken

Op het moment dat ik dit stukje schrijf is het 13 november en zijn Wilma en ik net terug van opnieuw een heerlijk zeilweekend met Impulsive. Zaterdag knalden we met 5 tot 6 Bft uit het zuidwesten onder vol tuig snoeihard van Lelystad naar Hindeloopen, om zondag vrijwel zonder wind, maar wel onder een prachtig blauwe lucht en een fantastisch zonnetje weer terug te tokkelen. Zo langzamerhand wordt het echter toch tijd om ons te gaan voorbereiden op het andere seizoen. Kortom, winterklaar maken, een ritueel dat binnen onze club telkens weer leidt tot vele nuttige discussies en tips over te gebruiken producten en procedures. Ik heb daar veel van geleerd, maar een aantal aspecten wordt naar mijn idee soms wat onderbelicht. Ik wil ze hier graag eens aan u voorleggen.

Polypropyleen Een onmisbaar product voor het winterklaar maken is mijns inziens polypropyleen. Dit materiaal zorgt voor een uitstekende vochttafvoer en temperatuurregulatie, mits deze zonder verdere onderlagen direct op de huid wordt aangebracht. Polypropyleen is onder andere verkrijgbaar onder merknamen als Helly Hansen en Odlo en kan zowel boven als onder de heuplijn worden geleverd in korte of lange uitvoering. Afwerking met fleecе vormt daarna de ideale basis voor verdere inpakprocedures. Fleece is dampdoorlatend, heeft een hoge isolatiewaarde en niet te vergeten een grote aaibaarheidsfactor. Overigens leidt net als bij de meeste systemen het aanbrengen in meerdere dunne lagen meestal tot een beter eindresultaat dan één dikke laag.

Ethanol Het al dan niet bevrozen van vloeistoffen wordt bepaald door de daarin aanwezige ethanol. Blondschuimend zeilerselixer bijvoorbeeld, al dan niet van hetzelfde merk als onze schepen, bevat een te laag gehalte ethanol (rond de 5%) om bij ernstige vorst aan boord te kunnen blijven. Daarnaast is de warmtegenererende werking van dit elixer voor echt koude omstandigheden te beperkt. Dit soort vloeistoffen dient dan ook tijdig te worden vervangen door meer geschikte antivriesmiddelen. Om zeiltochten op gepaste wijze, maar zonder risico op tussentijdse vorstschade, te kunnen afsluiten dient

te worden gekozen voor middelen met een aanmerkelijk hoger percentage ethanol.

Schippersbitter is een voorbeeld van een vervanger met een voldoende hoog ethanolgehalte en blijkt op ons schip in de praktijk goed te voldoen. Veel van dit soort vervangers zijn trouwens allround inzetbaar en ook 's zomers goed te gebruiken. Er zijn daarentegen ook speciale producten van bijvoorbeeld Duitse makelij, die op zich goed werken maar dan alleen als het ijs en ijskoud is.

Verwerking Voor het verwijderen en milieuvriendelijk verwerken van vorstgevoelige zomervloeistoffen kunnen meerdere methoden gehanteerd worden. Persoonlijk heb ik een voorkeur voor handmatige verwijdering en directe verwerking op locatie. Voorwaarde daarbij is wel om dat dan gefaseerd te doen en daarmee ruim op tijd voor de invallende vorst te beginnen. Een alles of niets aanpak op de allerlaatste vorstvrije dag zou anders eenvoudig kunnen leiden tot ongewenste nevenverschijnselen.

Vette toevoegingen De meeste vaste brandstoffen kunnen 's winters zonder al teveel problemen gebruikt blijven worden, mits de daarvoor normaal geldende houdbaarheid in acht genomen wordt. Bij serieus invallende kou kan daarnaast worden gekozen voor vloeibare en flink verhitte producten met een iets vette toevoeging al dan niet in de vorm van plakjes. De voorkeur heeft natuurlijk het ter plaatste aanmaken van deze brandstoffen op basis van multi-component preparaten, waarbij toevoegingen van een merk als HEMA ons in de praktijk goed bevallen. Kant-en-klare en daardoor wat sneller te verwerken producten van merken als Unox of Honig vormen echter alleszins acceptabele alternatieven.

Tenslotte Als u ook deze belangrijke aandachtspunten in de gaten houdt staat volgens mij niets een heerlijk winterseizoen in de weg. Ik wens u veel vaarplezier!

Peter Steingröver

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