

Kuippraat

van de voorzitter



Allereerst aan alle leden en hun verwanten de beste wensen voor 2008! Dat jullie maar vele mooie zeilmomenten mogen kennen.

Tja, en dan is het moment gekomen om mijn laatste bijdrage aan het clubblad in te vullen. En waar wil ik het dan nog over hebben, zonder het nieuwe bestuur met zaken op te zadelen die niet meer de mijne zijn?

Met andere woorden, Frieda en ik sluiten deze periode af en gaan verder met andere leuke zaken. Wij wensen het nieuwe bestuur alle wijsheid toe om deze grote club goed te blijven navigeren.

ALV

Toch heb ik nog de taak om het volgende aan jullie te laten weten. Zoals jullie in de Langs-zij van juli hebben kunnen lezen heeft het bestuur het voornemen om het aantal bestuurders uit te breiden naar vijf personen. Wij denken daardoor met zo'n grote

club tot een betere taakverdeling en betere beslissingen te komen.

We hebben inmiddels kandidaten voor deze uitbreiding, evenals voor de functie van voorzitter. Uiteraard moet een en ander nog wel bekrachtigd worden door de algemene ledenvergadering.

Een en ander heeft er echter toe geleid dat onze zeer gewaardeerde hoofdredacteur, Peter Steingröver, heeft besloten zijn functie na deze Langs-zij neer te zullen leggen. Wij vinden dat als bestuur erg jammer, maar respecteren zijn besluit. Peter, we willen je graag bedanken voor de manier waarop je een en ander hebt ingevuld, het was perfect!

Dank

Rest mij een woord van dank te richten aan al diegenen die de club de afgelopen jaren hebben voorzien van donaties en sponsoring.

En als afsluiting, dank aan "mijn" bestuur/adviseurs en onze vrouwen voor de positieve bijdragen tijdens de afgelopen vier bestuursjaren.

BZc'ers, moge het jullie allemaal voor de wind gaan!

Albert en Frieda

Inhoudsopgave

Kuippraat	1
Test Geslaagd	2
Ken 't klappen van de Furlex	5
Is it a bird, is it a plane ?	6
Serenade	9
Welke maat is de beste optie?	10
Havengeld	11
Freddo Olandese	12
Geen recreatieafval meer	13
Ervaring "buy & charteraar"	14
De Witte Motor	17
Snertrace IJsselmeer 2007	19
Blikseminslag en gevolgen	24
Elektronische kaarten	26
BabbelVaria	30
Giekrem	31
Een idyllische dag?	32
Boegschroef plaatsen	36
ALV en natte evenementen	39
Nieuwe leden	43
In het Kielzog...	44

Colofon

Bestuur Bavaria ZeilClub

Voorzitter:

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

Penningmeester:

Willem Boswinkel
penningmeester@BavariaZeilclub.nl
06 - 51853121
postbank: 4498108 tnv. Bavaria Zeilclub, Bussum
ABN-AMRO: 48.83.39.235

Secretaris:

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

Divisie Zuid:

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

Redactie:

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

BabbelVaria:

jeugd@BavariaZeilclub.nl

Opmaak:

Ton Mommers

L
A
N
G
S
Z
I
J



DE THORANG-LA EN BEMANNING



Rinus en Dyanne Niewenhuize, de zogenaamde "zeilende luitjes van Vlissingen" zijn van plan op wereldreis te gaan in 2010. In dit verslag laat het enthousiaste stel ons meegenieten van hun maiden-trip met hun vijf maanden jonge Bavaria 37-2, genaamd Thorang-La. Dit schip hebben zij helemaal aan laten passen voor de geplande wereldreis. Vanuit hun ligplaats in Vlissingen, de Michiel de Ruyterhaven, vertrokken zij zaterdag 18 augustus in de richting van Bretagne.

We hebben intussen geleerd geen vaste route in ons hoofd te prenten. We moeten maar zien wat en waar moedertje natuur ons brengt. Onze eerste plaats van bestemming werd Duinkerken. Zo zijn we maar gelijk in Frankrijk en kunnen we 's morgens onze eerste onvervalste baguette eten. Voor Rinus begint hier dan ook "echt" de vakantie. Met een ZW wind hadden we niet verwacht zo scherp te varen, maar blijkbaar kan die nieuwe Bavaria het goed hebben. We gingen bijna recht de wind in, onvoorstelbaar. Vervolgens zijn we zondag naar Boulogne gevaren, wederom met een goede ZW-er. Vorig jaar hadden we met onze Kelt moeite Cap Griz te ronden en moesten we uitwijken naar Dover. Nu ging het als vanzelf. Met één overstag manoeuvre hebben we een mooie koers gehad.

Reven op weg naar Cherbourg

Boulogne is geen haven waar je lang wilt liggen. Het is er te ruwoerig en te hobbelig door al die fanatieke vissers die om 3:00 uur uitvaren! We besloten dan ook maandag omstreeks 18:00 uur uit de haven van Boulogne te vertrekken, om in één keer door te steken naar Cherbourg. We hadden 150 mijl voor de boeg.

De eerste paar uren van de reis gingen heel rustig. Met de weinige wind kwamen we niet verder dan maximaal 3,5 knopen snelheid, maar ja, ook dat is inherent aan het varen met een zeilboot. Tegen de nacht trok de wind steeds meer aan en moesten we flink reven. Met twee zakdoekjes zijn we verder gegaan en haalden snelheden van 9 knopen.

Zeiknat en groen

Om en om de zeiknatte kuip in terwijl de ander in de achterkajuit een hazenslaapje deed. Dit hield ons bij de les. We hebben het geweten! We zagen allebei behoorlijk groen. Ook dat hoort erbij in dit voortraject voor onze maiden trip. We willen de boot natuurlijk aan alle kanten uitproberen en die kans hebben we dan ook gekregen... zucht (grapje), en de boot probeert ons uit...!

Omstreeks 17:30 uur bereiken we Cherbourg. Heerlijk, we kunnen de boot weer recht leggen. We meren aan en krijgen in de gaten dat we behoorlijke trek hebben gekregen van deze tocht. De eetlust is weer teruggekeerd dus zoeken we een leuk restaurantje op. Het is tijd voor een flesje wijn om deze pit-





tige maar geslaagde 150 miles te vieren! A votre santé!

Van Guernsey in het donker naar Tréguier

Daarna hebben we de weg vervolgd, de volgende dag naar Guernsey, St. Peters Port: 44 miles. Donderdagmorgen 6:00 uur zijn we vertrokken en met een fikse N-wind stoven we richting de race van Alderney. Uiteindelijk bereiken we aan het begin van de middag onze nieuwe havenplaats, St Peters Port. Hier ligt een drempel en je moet echt serieus rekening houden met het waterpeil. Sommige mensen doen dat niet en we hebben er al meerdere boten vast zien lopen. De harbour control kon ze er dan weer vanaf trekken door met een valletje van de mast de boot schuin te trekken,

niet leuk om mee te maken maar wel "een klein beetje leuk" om naar te kijken. Hoe eigenwijs kun je zijn?

We blijven een nachtje in Guernsey en moeten de volgende ochtend om 5:00 uur over de drempel van de haven varen in verband met het tij. In de donkerte zetten we koers richting Tréguier, een plaatsje aan de Bretonse kust. Het weer is rustig, nagenoeg geen wind, dus dat betekent ontbijt in de kuip in de vroege morgen. Dit kan alleen maar als je schip niet onder te veel helling vaart, anders heb je echt een uitdaging! Omstreeks 14:00 uur komen we aan in Tréguier, te bereiken via een inham aan de Bretonse kust. We genieten van het mooie uitzicht om ons heen en voelen nu echt de buitenlandse sfeer en geuren op ons afkomen.

Steeds meer gewend

De plannen zijn om richting Brest te varen, daarna de golf van Biskaje in te gaan of om over te steken. De weersverwachting verteld ons dat we nog een paar dagen noord tot oost 6 tot 7 bft wind krijgen. We kijken wel hoever we komen.

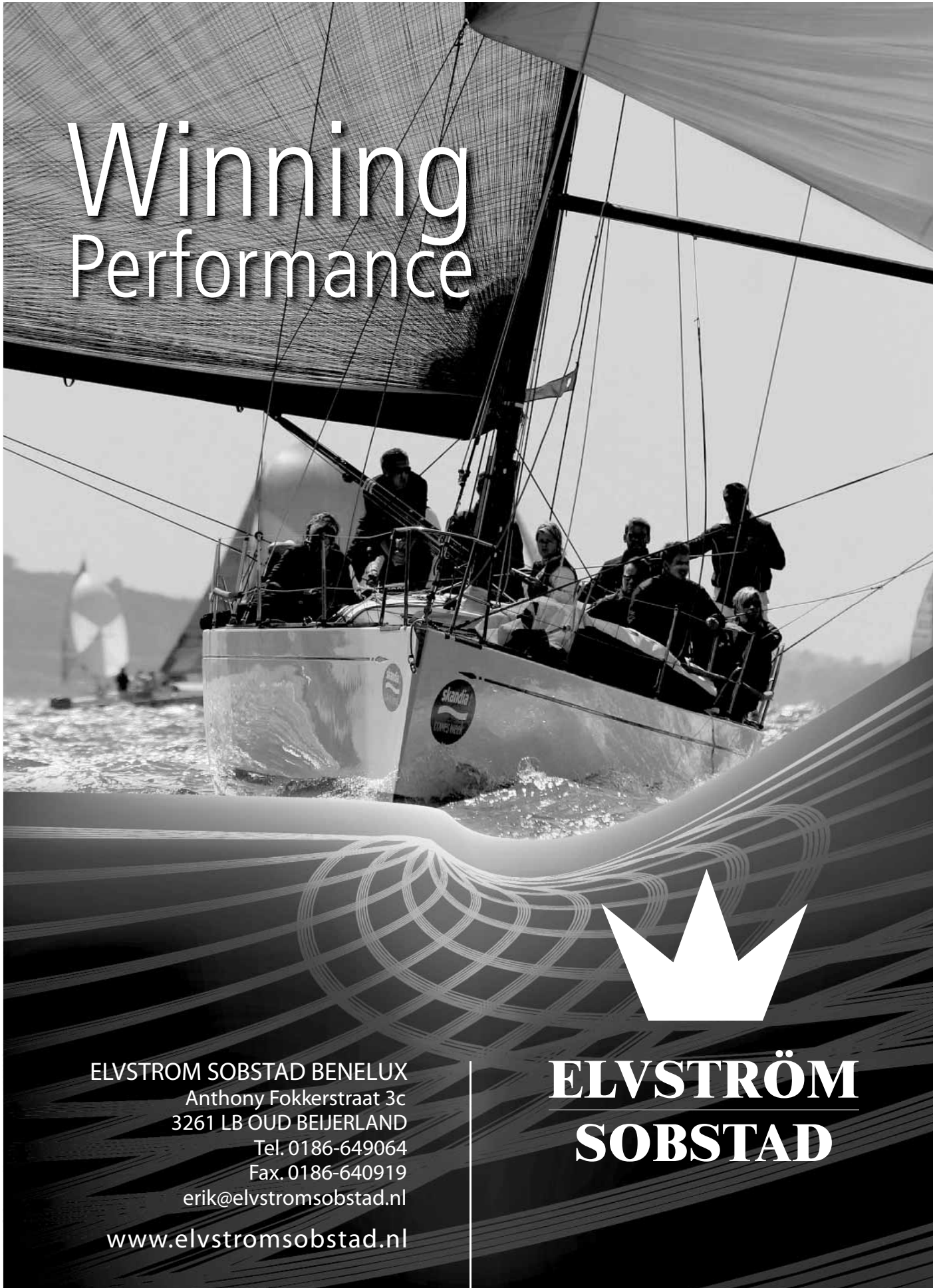
De Thorang-La houdt het goed en de crew raakt ook steeds meer gewend aan hoge golven. Dus we mogen zeker niet klagen en we genieten dan ook nog volop van de lekkere fles Franse wijn die we een aantal dagen geleden uit Cherbourg hadden meegenomen... heerlijk!

Tot de volgende keer en we wensen iedereen het allerbeste toe!

*Rinus & Dyanne
Thorang-La, Bretagne*



Winning Performance



ELVSTROM SOBSTAD BENELUX
Anthony Fokkerstraat 3c
3261 LB OUD BEIJERLAND
Tel. 0186-649064
Fax. 0186-640919
erik@elvstromsobstad.nl
www.elvstromsobstad.nl

ELVSTRÖM
SOBSTAD

Ken het klappen van de Furlex

Onlangs is Seldén via één van de importeurs betrokken bij een geval van een gebroken verbindingsplaat in een Furlexprofiel. Het een en ander is netjes opgelost maar het bleek dat wat aanvullende tips voor een goed gebruik van een rolreefsysteem geen kwaad konden. Nagenoeg alle Bavaria's zijn uitgerust met rolreefsystemen, vrijwel altijd van Furlex. Omdat de gegeven tips ter voorkoming van problemen daarom in ons aller belang kunnen zijn, heeft Pieter Oenema, sales manager van Seldén, ons verzocht een algemene uitleg te plaatsen over een goed gebruik van het systeem.



Voorstagspanning

Een juiste voorstagspanning is bij rolreefsystemen erg belangrijk. Omdat het voorstag als as wordt gebruikt waar het systeem om draait, zorgt een zo recht mogelijke voorstag voor minder weerstand en dus voor een beter draaiend geheel. De voorstagspanning wordt overigens alleen gedragen door het voorstag en niet door de Furlex. Veel voorstagspanning vormt voor het systeem of de lagers dus geen enkel bezwaar.

Goede voorstagspanning wordt bereikt met de correcte trim van de hele tuigage. De spanning op hoofdwanten, tussenwanten en onderwanten zorgt voor de basisspanning op het voorstag. Een aanvullende spanning op het voorstag wordt bereikt met het aanhalen van het achterstag.

Doorzetten van het achterstag veroorzaakt daarnaast ook meer valsparing. Op zich is ook dit geen bezwaar en vaak goed voor de zeiltrim, maar let er wel op dat door te véél valsparing het systeem wél zwaarder wordt belast en zwaar kan gaan draaien.

In de haven

Veel zeilers denken dat spanning op het voorstag slecht is voor hun jacht en zetten daarom in de haven het achterstag (vrijwel) helemaal los. Wat men zich over het algemeen niet realiseert is dat hiermee de spanning op de hoofdwanten

toeneemt! Bovendien is het gevolg van een los achterstag tevens een vrij los voorstag.

Op dat enigszins losse voorstag zit dan meestal een relatief zwaar zeil gerold waar overheen in veel gevallen een rolfokhoes is gehesen. Vooral langere rolfokhoezen zonder aparte lijnen voor het bovenste en onderste deel blijven verder bovenin vaak ook nog een beetje open staan.

Bij elkaar vormt dit een redelijk zwaar geheel met een flinke oppervlakte en daarmee een uitstekende prooi voor de wind. Het kan op een los voorstag, afhankelijk van hoe hard het gaat waaien, flink gaan schudden. Soms al vanaf 3 of 4 Beaufort, maar helemaal als de wind verder toeneemt. In een forse wind kan het aantal bewegingen oplopen tot wel 60 of 100 per minuut. Stelt u zich het resultaat voor in een stormachtige week. Dat is slecht voor de boot, voor het zeil en voor de rolfokhoezen. Maar het is ook uitermate slecht voor een rolreefsysteem. Het veroorzaakt onnodige slijtage en kan uiteindelijk resulteren in ingrijpende schade. Een week klappen in de haven kan tot grotere problemen leiden dan vele duizenden mijlen zeilen.

Zwarte strepen

Wat precies de meeste slijtage veroorzaakt, het aantal bewegingen of de mogelijke uitslag die het systeem kan maken, is moeilijk te

zeggen. Wel is zeker dat hoe losser het voorstag staat, des te makkelijker het geheel kan gaan schudden en des te meer uitslag er mogelijk is.

De beweging zal trouwens altijd het grootst zijn in het midden van het aluminium profiel, ongeveer halverwege de mast en de trommel. Daar kan door heftige bewegingen slijtage ontstaan, wat zichtbaar wordt door zwarte plekken op het zeil. Eén enkele "drup" van de slijtage aan de anodisatie van het aluminium profiel of het verbindingsstuk kan een vlek van wel een vierkante meter veroorzaken.

Tips ter voorkoming

Hoe kun je die problemen voorkomen? Zorg ten eerste dat het voorstag altijd, dus ook in de haven, een goede spanning heeft en ten tweede dat de rolfokhoezen altijd zo strak mogelijk zit en zo weinig mogelijk wind kan vangen. En fixeer eventueel het hele pakket door de schoten circa twee meter boven dek om de hoes te binden en licht door te zetten. Een losse lijn zo hoog mogelijk om het zeil en dan naar de mastvoet kan natuurlijk ook.

Veel vaarplezier voor alle Bavariazeilers in 2008!

*Pieter Oenema
Seldén Mid Europe
E-mail po@seldenmast.nl
web: www.seldenmast.com*

L
A
N
G
S
Z
I
J





"Tja, hoe omschrijf je je Bavaria?", vragen Eric van Helden en Karola van der Velde zich af. "Best lastig, want wij dachten dat we een ruim en van alle gemakken voorzien toerjacht kochten. Maar in onze optiek dekt dat onvoldoende de lading". Omdat duidelijk te maken wat Eric bedoelt, vertelt hij in het kort iets over het eerste volledige seizoen met Mare, zijn 33 cruiser.

De eerste mijlen met mannen

Mare is in mei 2006 opgeleverd en al in 2006 hebben we enorm van haar genoten en de nodige (1.100) mijlen gemaakt. Eind maart 2007 is Mare weer vaarklaar gemaakt en in het eerste weekend van april hebben we het eerste tochtje weer gevaren. April was mooi, dat betekende veel dagtochtjes in de weekenden op het Haringvliet. Omdat we Mare in mei 2006 gehaald hebben met een aantal vrienden, hebben we besloten om een mannentochtje in mei als traditie in te voeren. De bestemming zou zijn 'waar de wind ons heen vaart', maar liefst wel richting Engeland. Mei zou een hele geschikte maand daarvoor moeten zijn, vaak rustig voorjaarweer en korte nachten.

Niet naar Engeland

Echter de zaterdag dat de mannen op het steiger verschenen, waaide het windkracht 7. De zee op gaan was dus geen optie, maar in de haven blijven liggen ook niet. Dan maar een rondje op het Haringvliet, dat eindigde in Hellevoetsluis. De volgende dag was het een stuk rustiger en lagen we om 8.15 uur in de sluis bij Stellendam om koers te zetten naar IJmuiden. Een tochtje zonder problemen. Tijdens het avondeten in The Dutch Admirals was het weer opnieuw omgeslagen. Donkere luchten en veel wind. Om een lang verhaal kort te maken, we zijn niet naar Engeland gegaan maar het IJsselmeer op. We bezochten Volendam, Makkum en vervolgens Oudeschild. Met rustig weer zijn we 's morgens vroeg uit Oudeschild vertrokken op weg naar Scheveningen, om van daar uit naar de Roompot te gaan.

Van 4 naar 7 Bft

Toen we uit Scheveningen vertrokken stond er een ZW 4 à 5 en de verwachting was dit later op de dag mogelijk kon krimpen en aantrekken tot 6 Bft. Net nadat we de Maasmond hadden overgestoken, trok de wind al aan naar 6 en Post Ouddorp had het over mogelijk ZZW 7 en een golfhoogte van 2 meter bij de Oosterschelde. Doordat de wind zuidelijker werd, moesten we extra kruisen, wat langer duurde. Daardoor kregen we ook nog de stroom kregen. Mare liep als een raket en leek volkomen in haar element en zo ook de bemanning. Niemand vond het erg dat dit tochtje wel wat uurtjes langer ging duren. Zo rond een uur of zes waren we dan eindelijk in de geul van Banjaard en konden we gaan afvallen. Ook de genua kon weer uit en buiten de geul surften we op de golven richting de Roompotsluis. De maximale logsnelheid bedroeg 10,6, best lekker! Om half tien lagen we vast en was iedereen moe maar zeer voldaan van dit heerlijke tochtje. De dag erop zijn we naar de nieuwe thuishaven Ouddorp gevaren. Zowel bemanning als Mare hebben veel plezier beleefd aan deze intensieve zeilweek.

Clubwedstrijden

Al vele jaren doe ik mee als bemanningslid aan de clubwedstrijden van WSV Goeree. Dit jaar deed ik dus voor het eerst mee als schipper. WSV Goeree is een kleine maar heel gezellige watersportvereniging en het wedstrijdveld is dus niet zo groot, zo'n twintig schepen verdeeld over twee klassen. Deze Goereecup wedstrijden worden vier keer per jaar in de zomermaanden gehouden. Bij inschrijving twijfelde de organisatie nog

of ik in de tweede (langzame, kleinere boten) of in de eerste klasse moest starten. Ik heb ze maar overtuigd dat ze ons maar in de eerste klasse moesten indelen. We hadden wel het idee dat Mare redelijk snel is, maar we hadden nog nooit een wedstrijdje gevaren. Met een instelling van 'we zullen wel zien wat het wordt, zolang het maar gezellig is,' gingen we dus van start in zeer gevarieerd veld. Onze start was goed we lagen tweede met voor ons een snelle 35 voets Amerikaan en achter ons een 46 voets Zweed. Uiteindelijk kwamen we als vierde over de finishlijn en tot verbazing van onszelf en de rest van het wedstrijdveld waren we tweede geworden!! Na dit verrassende debuut waren tijdens de tweede wedstrijd alle ogen op ons gericht. Ook wij waren fanatieker dan de vorige keer. Omdat het vrij hard waaide, deed de winnaar van de eerste wedstrijd niet mee met zijn eigen boot en hadden wij dus een concurrent minder. En daar hebben we dan ook van geprofiteerd want we werden zowaar 1e.

Vakantieperiode

Voor ons was nu de vakantieperiode aangebroken. Deze vakantie begon met een heel mooi en warm weekend, waarin we optimaal van de Grevelingen hebben genoten. Heerlijk geankerd en gebarbecued op één van de eilanden. Maar na het weekend sloeg het weer om, we hebben toen besloten om de staande mastroute te nemen naar het IJsselmeer. Via Haarlem zijn we op het Noordzeekanaal gekomen en zijn we naar Volendam gegaan. Daar hadden we afgesproken met twee bevriende stellen, het ene stel huurde in Volendam een Bavaria 30 en het andere stel bezit een Dehler 34. Met drie schepen hebben we dus heerlijk gezeild over het IJsselmeer en vele leuke haventjes bezocht. In tegenstelling tot de vakantie in mei, deden we het nu rustig aan en genoten we van alles wat we tegenkwamen. Ook zijn we deze vakantie weer naar Oudeschild geweest en via IJmuiden zouden we weer naar het zuiden gaan. Echter, ook dit maal liet het weer dat niet toe en zo zijn we dus ook weer via de staande mastroute teruggegaan. Ondanks dat het weer niet fantastisch was, was dit een hele leuke vakantie.

Zonder drankvoorraad

De vrijdag voor de derde Goereecup-wedstrijd waren we weer terug in onze thuishaven. De drankvoorraad was op, wat weer gewicht bespaarde. Ja, we werden steeds fanatieker. Alhoewel dat na de finish ook weer gelijk over is en het dan voornamelijk om de gezelligheid in en om het clubhuis draait. Deze wedstrijd verliep ook weer voorspoedig, met een eerste plaats als resultaat! Nog één wedstrijd te gaan. Volgens de kenners op de club kon de eindoverwinning ons niet meer ontgaan. Desalniettemin gingen we er deze laatste wedstrijd ook weer helemaal voor. Het snelle kleine scheepje met gunstige rating, dat de eerste wedstrijd won, deed ook weer mee. Doordat we in het laatste rak een extra slag moesten maken, gingen ze eerder over de finish en waren dus eerste. Maar niet getreurd, want wij waren 2e en wonnen inderdaad de Goereecup! Een flinke bokaal waar nu voor het eerst de naam van een Bavaria in staat gegraveerd.

Geen puzzeltalent

De laatste varende clubactiviteit van WSV Goeree was een puzzeltocht op de Grevelingen. Aangezien ik zelf in de organisatie zat, kon ik zelf niet meevaren. Maar Karola heeft met een bevriend stel met de Mare aan deze puzzeltocht meegedaan. Het was geen verrassing meer dat Mare als eerste aanmeerde op het 'puzzeleiland'. Maar hard varen was juist niet de bedoeling en van het puzzeltalent van de crew moesten we het ook niet hebben. Helaas deze keer geen prijs voor Mare, maar het was wel een bijzonder leuke ervaring.

Winterzeilen

Omdat ik er best wel spijt van had dat ik de boot afgelopen winter winterklaar heb gemaakt, heb ik besloten om deze winter de boot zeilklaar te houden. In de maanden oktober en november hebben we in ieder geval nog bijna elk weekend gevaren. Leuke bijkomstigheid is de aanwezigheid van bruinvissen in de Grevelingen. Deze zien we nu zeer regelmatig naast de boot zwemmen. Voor Karola hoeft dat winterzeilen niet zo. Daarom heb ik besloten om Mare in te schrijven voor de winter-





wedstrijden van de Grevelingencup, die ik dan samen met een aantal vrienden zeil. Vanwege een gebrek aan wind is de eerste wedstrijd geannuleerd. De tweede wedstrijd (november) zou onze eerste echte wedstrijd worden.

Weer succesvol in Grevelingencup

Mare hadden we al eerder naar Marina Port Zélande gevaren, dus daar konden we inschepen. Wat een drukte op de haven, aanhangwagens en busjes van zeilteams en zo'n 600 zeilers. Volgens de organisatie deden er 100 schepen mee, waaronder ook semiprofessionele teams.

Na een zeer druk palaver gingen we het water op. Grootzeil hijsen, fok erbij en inzeilen. Niet dus, want als je met 100 schepen voor de startlijn moet inzeilen is het erg oppassen geblazen, dus fok weer snel ingerold. De zuidelijk wind met kracht 5 was perfect. Nu nog ervoor zorgen dat we op het juiste signaal starten. Want met tien verschillende klassen is ook dat even opletten. Uiteindelijk ging het allemaal goed. De start was goed en het zeilen ging super. In onze klassen gingen we als vijfde over de finish, wat natuurlijk niet veel zegt. Na het opruimen van de boot en een korte natte evaluatie, gingen we naar het restaurant al waar de uitslag bekend zou worden gemaakt. Vol verwachting klopte ons hart, niet vanwege de Sint, maar we wilden toch weten wat we gevaren hadden. We hadden het idee dat we goed gevaren hadden, maar waren zeker niet overtuigd. Blijkbaar na een zwaar beraad kwam de organisatie dan toch met de uitslag.

Mare werd als een-na-laatste genoemd wat betekende dat we tweede waren geworden. Het volgende winter-evenement zou de snertrace zijn van de BZC. Helaas is deze afgeblazen vanwege stormverwachtingen. Erg jammer, want we hadden ons hier erg op verheugd. Hopelijk gaat de snertrace in februari wel door.

Overall klassement

Het laatste evenement van 2007 was de Grevelingencup wedstrijd van 16 december. Deze dag begon met twee graden onder nul en een straffe oostenwind, zo'n 18 knopen. Vanaf ca. 16 knopen wind hebben we voordeel van onze H.A. fok, en deze hebben we dan ook aangeslagen. Dit keer waren er net geen 100 deelnemende schepen, dus het inzeilen was weer een belevenis. Mare liep goed met de H.A. fok, en de bemanning was in opperbeste stemming. Helaas was onze start niet fantastisch, maar we liepen al aardig in. Totdat de wind afnam naar zo'n 13 knopen en dat is net te weinig om rendement van de H.A. fok te hebben. We lagen halverwege het veld en daar bleef het bij, jammer maar helaas. Desalniettemin genoten we volop van een prachtige zeildag, de temperatuur was net boven het vriespunt maar met het zonnetje erbij was het toch aangenaam. Een zesde plaats was ons uiteindelijke resultaat, wat natuurlijk ook niet verkeerd is. Met nog drie wedstrijden te varen, staan we in het overall klassement derde. De kaarten zijn dus nog niet geschud.

Concluderend

Om terug te komen op de vraag 'wat voor soort boot hebben we nu gekocht?' zou ik zeggen:

- een boot waarmee je heerlijke dag- en weekendtochten kunt varen
- een boot die ook een ruig zeetochtje niet schuwt
- een boot die geen gek figuur slaat in toerwedstrijdjes
- een boot waar je heerlijk mee op vakantie kunt, ook bij minder goed weer
- en waarschijnlijk zijn er nog veel meer eigenschappen die ik dit eerste volledige seizoen nog niet heb ontdekt,
- maar vooral een boot waar je heerlijk van kunt genieten!

*Eric van Helden
Mare*

● *Serenade*

De Bavaria van Clemens en Riky ligt ver van hun huis, maar ze hebben op fietsafstand nog een mooie mogelijkheid om te varen: het Rhederlaag. Meer dan 25 jaar was dit hun vaargebied. In de vakanties, streken ze de mast en motorden de IJssel op en af.

Zes, twaalf of nog meer uren aan een stuk naar hun bestemmingen Friesland, IJsselmeer, Wadden of Zeeland waren geen uitzondering. Nu rijden ze in anderhalf uur naar hun 33tiger 'Vaerwerck' in Woudsend. Het beeldende verhaal van een avondserenade op het water maakt ook de Langszijlezers sprakeloos.

Het Rhederlaag is een oude afgesneden IJssel-arm ter hoogte van Giesbeek. De IJssel is hier in het verleden gekanaliseerd en de tussenliggende ruimte is en wordt nog steeds gebruikt als een zandwingsgebied. Het vaargebied kenmerkt zich door glashelder water met mooie zandstranden. De drie aaneengesloten meren herbergen meer water dan het Sneekermeer. Dit is voornamelijk te danken aan de diepte weliswaar. Het uitzicht op het Veluwemassief is adembenemend.

● Serene rust

Als zeilinstruenteur kom ik op het Rhederlaag nog aardig aan mijn trekken. En voor een flesje wijn en wat hulp bij het onderhoud mogen we de prachtige Randmeer van vrienden gebruiken. Zo ook afgelopen jaar op een mooie nazomerse avond. Het is nagenoeg windstil en er heerst een serene rust. Geruisloos glijdt de S-spant met ons door het water. Met een gelukmakend gevoel door totale afwezigheid van elektronica en moeilijke techniek aan boord, nippen we aan een bekertje hete koffie en genieten.

● Verheffende orkestbak

In de verte klinkt de ouverture van een scheepsmotor. Het trommelende geluid van het open uitlaatsysteem bezorgt de eigenaar van het waterorgel waarschijnlijk een uliem dieselorgasme. Langzaam komt het instrument dichterbij. Vier gebruikte zo te zien jeugdige knapen - want de haren moeten nog groeien - vermaken zich prima met een blikje. Plotseling verheft de orkestbak zich op zijn tenen. Het trommelende geluid zwelt aan tot zware paukenslagen. Ondanks de afstand voel ik het gangboord van de Randmeer trillen. Na een sierlijke buiging springt het geluidsorakel naar voren en trekt een messcherp diep spoor in het water. Een sidderende fontein circa twintig meter achter de geluidsbron geeft het te veel betaald vermogen weer. De zon en het sneeuw witte stuifwater maken het geheel tot een glinsterend schouwspel.

● Symfonieorkest

Met een ruime bocht wordt om ons heen gevaren, vriendelijk gegroet en geproost. Helaas heeft de inhoud van mijn koffiebekertje een andere dan de gebruikelijke weg gezocht en kleurt de kuipvloer prachtig bruin. De giek danst op het ritme van de golven, het zeil klappt van genoegen. Enkele tot nu toe langzaam varende or-

kestleden komend uit alle richtingen, vinden uit solidariteit dat ze de bombast moeten gaan begeleiden. Hun helder trombonegeschal vult de tot nu toe lege geluidsruimte aan tot een waar symfonieorkest. Een eigenaar van een waterscooter geniet zichtbaar; zijn piccolo piest wel vier meter hoog. Gelukkig, er is geen politiecontrole en men mag daarom snel varen. Het water golft nu prachtig, we schommelen heerlijk. Een surfer maakt pirouettes op zijn plank en verlaat deze met een diepe buiging. Waterhoentjes krijgen sprintles, futen volgen een avondcursus diepzeeduiken en de met brood volgevreten zwanen maken oefenstarts als zijnde over beladen jumbo's. Wat een uitvoering!

Na enige tijd is de rust weer gekeerd. Wij zijn sprakeloos van deze adembenemende avond en fietsen zwijgend naar huis.

Clemens en Riky ten Bras
Vaerwerck



DE KONING BOEGSCHROEVEN

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

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

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

Veiligheidstip KNRM

Welke maat is de beste optie?



"Dit is toch een Achilles 24?" vroeg de Engelsman op de steiger, "Zo een had ik er ook, maar ik heb onlangs een kleiner bootje gekocht. Ik word ook een dagje ouder".

Een bijzondere man. In onze ogen misschien een beetje een uitzondering op het patroon van de zeiler die wikt en weegt of hij z'n zeilboot, die hem eigenlijk te groot geworden is nu alle kinderen het huis uit zijn, zal vervuilen voor een motorboot. Of die misschien maar helemaal zal stoppen met varen. Kleiner is geen optie.

Met de ontwikkeling van de KNRM reddingboten is vooral gelet op actieradius (de grootste boten moeten het verste punt van het Nederlands zeegebied kunnen bereiken) en dus op de inhoud van de brandstoftanks. De Arie Visserklasse kan 6000 liter gasolie innemen en garandeert daarmee een actieradius van 16 uur op volle kracht. Met zijn lengte van 19 meter past hij mooi tussen de golven van de Noordzee. Groter is geen optie.

Het vlootplan van de KNRM is een uitgekiend schema waarbij voor het hele land normen zijn aangelegd voor gereddencapaciteit binnen een bepaalde tijd en afstand. Zo zijn de normen voor de Noordzee een capaciteit voor 300 geredden binnen een uur op 10 zeemijl en 600 geredden binnen twee uur op 30 zeemijl. In 2005 is op basis van het meerjaren vlootplan deze gewenste gereddencapaciteit gerealiseerd. Er is dus rekening gehouden met passagiersschepen, met veerboten op de Waddenzee en met grote havens. Standaardisering maakt schepen goed uitwisselbaar. Valt een reddingboot uit, dan wordt hij direct vervangen door - zomogelijk - een identieke reserveboot. Daarmee is onze beschikbaarheid 95%, een formidabel getal als je bedenkt hoe weinig men-



sen zich bezighouden met het beheer van de vloot. Het vlootplan wordt jaarlijks bekeken en zondig herzien.

De tijd dat je heel langzaam van een Optimist "opklim" via een Schakel naar je eerste kajuitjachtje lijkt definitief voorbij. Maar wat is de ideale maat boot? De moderne watersporter kijkt vooral naar hoeveel boot hij krijgt voor het geld dat hij kan besteden. De vaareigenschappen lijken van wat minder belang dan de ruimte binnen of het comfort aan boord. Hoe groot is nog een optie? Dat een boot zo naar de Carib kan, betekent nog niet dat de schipper daartoe verplicht is.

Een eigenaardig streven van de mens, dat idee dat meer, groter of verder ook beter of meer geluk betekent. De Engelsman was erg gelukkig met 17 voet. Als je maar het water op kunt. En de boot gaat met jou mee, niet jij met je boot.

Michelle Blaauw
KNRM

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

Bas van den Akker vaart al zeven jaar met zijn Bavaria Nerissa op de Middellandse zee. De Van den Akkers zijn zo zoetjes aan gewend geraakt aan de liggelden in de Franse havens: voor hun Bavaria van 15 meter tussen de 50 à 70 euro per nacht in voor- of naseizoen. En zeker in euro's lijkt de prijs een beetje op de bedragen die ze vroeger in Nederland, maar dan in guldens, moesten betalen. Maar het kan nog gekker!



Siëstatijd aan de Goudkust

Als we één van de jachthavens van de Costa Smeralda aan de noord-oostkust van Sardinië aandoen, moeten we toch wel even slikken als we de prijzen horen die ze daar vragen. Allereerst moet ik wel zeggen dat de Costa Smeralda een prachtig gebied is. Zeg maar de Goudkust voor de Italianen. Hier hebben de rijken hun prachtige villa's langs de kust staan en hun luxe jachten in de havens liggen. Porto Cervo is het centrum van dit gebied, waar men de Jetset vanuit de gehele wereld kan aantreffen. Voor een Bavariaatje van 15 m haalt men hier z'n neus op. Daarom gingen wij deze zomer naar Porto Portisco. Een prachtige nieuwe haven, die ongeveer 20 km ten zuiden van Porto Cervo ligt. Als we rond het middaguur binnen lopen is het uitgestorven in de haven; geen havenmeester te bekennen. Het is duidelijk Siëstatijd. Er zijn echter legio vrije plaatsen. We zoeken dus een mooie plek uit aan een steiger waar schepen liggen van ongeveer dezelfde lengte.

Lires?

Als we afgemeerd liggen, wandelen we naar het havenkantoor om ons aan te melden. Een liefvallige Italiaanse vraagt schuchter of we misschien niet eerst de prijslijst willen bekijken. We vertellen haar dat we al zijn afgemeerd en dat ze het maar moet vertellen wat de prijs is. "180 euro per nacht", zegt ze. Ik

vertrek geen spier en vraag of ze misschien nog de prijzen in Lires bedoelt. Uiteraard waren het euro's en was de prijs net zo hoog als in Porto Cervo. Over kartelvorming gesproken! Ik moet wel zeggen dat de havens daar veel fraaier zijn dan in Nederland. Perfect aangelegde kades en steigers, alle ligplaatsen voorzien van water en elektra, gezellige terrasjes, winkeltjes, auto- en scooterverhuur, prachtige heesters en bloemen, enz. Bovendien bleken de havenmeesters na de middagpauze zeer actief. Ze scheuren door de haven, staande in hun met 50 pk Mercury uitgeruste rubberboten, om binnenkomende schepen te begeleiden naar hun ligplaats en te helpen afmeren. Het kost een paar centen, maar je krijgt er ook wel wat voor.

Voor anker

Eenmaal terug aan boord bekijk ik nog eens de superluxe brochure van de haven en de prijslijst. Het blijkt dat ze schepen tot 80 m lengte en 15 m breedte kunnen ontvangen (dat kan je je in Nederland toch niet voorstellen, hè?). Het dagliggeld voor zo'n jongen blijkt in het

hoogseizoen niet minder dan 3400 euro te bedragen! Ik ben blij dat ik 'maar' een Bavariaatje 49 heb. Overigens, nu wordt me duidelijk waarom we vlak buiten de haven zoveel schepen voor anker zien liggen (ook die grote jongens vinden het daarbinnen kennelijk erg duur) en ik vraag me ernstig af of men daar wel het goede prijsbeleid voert. Wijzelf nutten als rechtgeaarde Nederlanders onze kostbare ligplaats voor de volle 100% uit. We tanken zoveel mogelijk water, we laden de accu's tot hun nek toe vol, we spoelen de boot overvloedig af met zoetwater, slaan proviand in voor minstens een week en blijven tot klokslag 12 in de haven liggen. De dagen daarna zijn we lekker gratis voor anker gegaan in azuur- of smaragdblauwe baaien met ons privé zwembad rondom de boot. Ach, als je op die manier om de vijf à zes dagen een haven moet aandoen, dan valt uiteindelijk het gemiddelde havengeld nog wel mee.

*Bas van den Akker
Nerissa*



Freddo Olandese



Wij liggen met onze 'Nerissa' in de haven van Bonifacio aan de zuidpunt van Corsica. Plots was er een grote drukte aan onze steiger, want er waren zo'n stuk of zes zeiljachtjes binnengelopen van de Squola di Vela di Maddalena uit Sardinië.

Het hoogste woord

Elk bootje was bemand met minstens zes opvarenden: een schipper/instructeur en vijf à zes leerlingen. De jongelui verdwenen snaterend langs de kade om wat eten te halen en de schippers bleven op de steiger achter. Allemaal wat oudere mannen van rond de 50, schatten wij zo in. Eentje was, dachten we, iets ouder. Hij zag er verder zeer fit uit: snoeibruin, grijs ringbaardje, zonnebril, korte rafelige spijkerbroek, T-shirtje, zonnehoed en blote voeten in lekker versleten bootschoenen. Een echte watersporter! Hij had het hoogste woord, maar we verstonden er niets van, het was per slot van rekening Italiaans wat ze spraken.

Schipbreuk

Even later kwam deze zelfde man op ons af en sprak ons in vloeiend Nederlands aan: "Sorry dat ik u stoor", zei hij, "maar hebben jullie soms een roestvrij stalen borgring voor mij? Hollanders hebben toch altijd van alles aan boord!" Uiteraard kon ik hem van dienst zijn. "Laat ik mij even voorstellen", zei hij, "mijn naam is Fred en ik woon in Santa Theresa di Gallura" (een stadje aan de noordkust van Sardinië) en zo begon ons gesprek. "Mooi schip hebben jullie, mag ik het eens bekijken?" Fred had een 14 meter Ketch gehad en daar heel wat jaren mee op de Middelland-

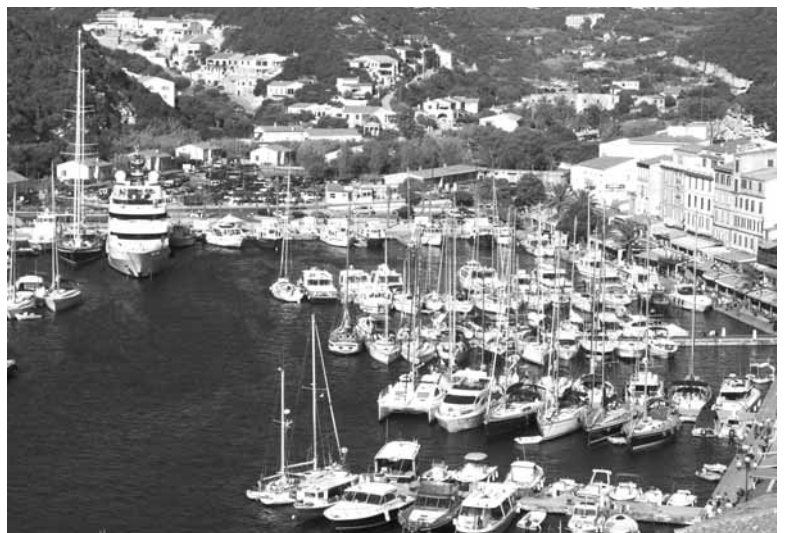
se zee gevaren. Totdat hij in een storm verzeild raakte en z'n zeilen verspeelde, zelf een aantal gebroken ribben en een forse hoofdwond opliep en uiteindelijk schipbreuk leed op de westkust van Sardinië. Z'n schip was total-loss maar gelukkig had hij het er zelf levend vanaf gebracht. Hij woonde nu, zo vertelde hij, permanent op Sardinië, waar hij aan de noordkust een mooi huis had met 30.000 m² grond en met een wat kleiner bootje voor de kust aan het strand.

De remedie

"Werk je nog?", vroeg hij aan mij. Ik vertelde dat ik op m'n 57ste gestopt was en dat we nu al bijna zeven jaar genoten van het zeilen op de Middellandse zee. "Dat is heel verstandig", zei Fred, "Ik ben zelf

op m'n 50ste gestopt met werken. Dus je bent nu 64", concludeerde hij. "Dat klopt", zei ik. "Ik ben bijna 82", antwoordde Fred trots. Daar werden we even stil van. Ik had hem maximaal op 65 geschat, maar zeer zeker niet 82! "Water, zeilen, in beweging blijven, actief zijn", zei Fred, "dat is de remedie, daar kun je oud bij worden". Hij gaf ons een hand en sprong de steiger op. "Als je ooit nog eens in Santa Theresa di Gallura komt, vraag dan gewoon naar Freddo Olandese; iedereen weet me daar te vinden; je bent van harte welkom". Hij stapte weer aan boord van één van de zeilschooljachtjes en mengde zich onder de jeugd.

*Bas van den Akker
Nerissa*



Berichten vanaf de Middellandse Zee

Geen recreatieafval meer te zien

Heel wat jaren geleden had Nederland het imago één van de properste landen van de wereld te zijn. Helaas kan dat, volgens Bas van den Akker, heden ten dage niet meer gezegd worden.

Ik heb moeten vaststellen dat Frankrijk, althans in dat deel van Frankrijk waar wij komen, Nederland voorbij gestreefd is. Een eilandje als Porquerolles bijvoorbeeld, dat dagelijks door duizenden toeristen overstroomd wordt, ziet er piekfijn verzorgd uit. Na een drukke stranddag zijn de stranden er 's avonds nog steeds schoon. Langs de wandel- en fietspaden is geen stukje afval te bespeuren. Toch lopen er geen hordes schoonmakers rond. Hoe doen die Fransen dat, vraag je je af.



Nu, eigenlijk heel eenvoudig: ze zorgen ervoor dat er langs de paden en bij elke strandafgang grote groene afvalcontainers staan, die regelmatig geleegd worden. Je kan simpelweg overal je afval kwijt. Er is dus gewoon geen enkele reden aanwezig om je vuil maar ergens te dumpen!

Het toppunt maakten we mee in de baaien van Ajaccio en Porto Pollo op Corsica. Daar liggen bij de ankerplaatsen grote witte drijvende afvalboeien van zo'n 1,5 m hoog en 2 m diameter. Je vaart er gewoon met je boot langs en je kan je vuilniszak er heel eenvoudig ingooien. En je ziet iedereen dat dan ook doen. Géén rommel in het water en géén vuil op de stranden. Heb je ooit zoiets meegemaakt op bijv. Vlieland of in het Krabbersgat?

Frankrijk,
mijn compliment (chapeau)!

Bas van den Akker
Nerissa

L
A
N
G
S
Z
I
J



**NAUTICA
FINANCE**

Pleasure in finance & insurance!

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

De Bavaria Jachthypotheek, voor uw drijvend vermogen!

Ervaringen van een

"buy & charteraar"

Als eigenaar van een zogenaamd Buy & Charterjacht worden wij regelmatig geconfronteerd met de vaak negatieve vooroordelen van dit eigendomsconcept door andere jachteigenaren. Wellicht goed om eens onze ervaringen met anderen te delen.

Het zogenaamde Buy & Charter concept sprak ons in beginsel niet echt aan. Het idee dat een vreemde met ons kostbare eigendom zou gaan varen! De risico's die daaraan verbonden zijn, beïnvloedden ons sterk en die gevoelens werden mede gevoed door de vooroordelen van andere jachteigenaren. Een zeiljacht bezitten en onderhouden is echter een kostbare hobby. Daarom wilden wij ons toch verdiepen in het concept Buy & Charter.

Vooroordelen

Enkele jaren geleden werd bij een controle van het toen 'oudste' schip uit een vloot van een charterorganisatie onze vooroordelen reeds grotendeels weggenomen. De schepen lagen er, ondanks de vele verhuur, keurig verzorgd en 'als nieuw' bij. Van schades, afgezien van 'gebruikerssporen', was geen sprake. In een gesprek op de steiger met één van de tevreden eigenaren werden onze laatste onzekerheden weggenomen. Uiteindelijk kozen wij dus ook voor deze constructie.

BTW nummer

Hoe werkt de constructie? Het schip wordt nieuw aangekocht door tussenkomst van de Buy & Charterorganisatie, die een zeer interessant aanbod doet. Ten behoeve van de charter hebben wij een BTW nummer aangevraagd bij de belastingdienst. Indien u reeds een bedrijf heeft, is het ook mogelijk het schip (onder voorwaarden) zakelijk aan te schaffen in deze constructie. Omdat het schip professioneel verhuurd wordt, kan de BTW worden verrekend.

Charterovereenkomst

Wij zijn een charterovereenkomst aangegaan voor de duur van twee jaar, met verlengingsmogelijkheid. Van de verhuursom is veruit het grootste deel voor ons als eigenaar en het overige berekent de charterorganisatie als vergoeding voor hun werkzaamheden. Voor dit deel zorgt de organisatie voor ons schip, verzorgen zij de uitleg/aflevering en inname enz, gedurende de charterperiode. Na de verhuur wordt het schip professioneel gereinigd. Wij kunnen ons schip drie volle weken per jaar voor eigen gebruik reserveren en mogen het schip, wanneer het niet is verhuurd, als eigenaar uiteraard gewoon gebruiken (zgn. last minute booking). Met inachtneming van een aantal basisvereisten, konden wij zelf bepalen welke zaken wij op ons schip wilden monteren, waarmee het geheel naar onze wensen is uitgerust.

Nadelen buy & charter

We kunnen niet altijd op elk gewenst moment van het schip gebruik maken, er varen 'vreemden' op ons schip, mogelijke schade veroorzaakt door gebruik door minder ervaren zeilers.

Voordelen buy & charter

De kosten van eigendom van het schip worden grotendeels betaald door onze gasten, hierdoor kunnen we ook nog kiezen voor een andere vakantiebestemming als onze boot, we varen op een nieuw schip, we varen altijd op een schoon schip dat geheel zeilklaar is, veruit het meeste onderhoud wordt voor ons gedaan.

Conclusie

Nu, een jaar verder, kunnen we terugkijken op een mooi zeilseizoen met onze Bavaria 44 Vision. Ons schip maakt deel uit van de chartervloot van Le Belle Charters, onze thuishaven is de splinternieuwe Marina in Volendam. De kosten van ons schip zijn voor een groot deel gedragen door onze gasten. We hebben zelf heerlijk gezeild met ons schip.

Wat ons betreft is de buy & charter formule een mooie manier om een schip te bezitten en daar van te genieten zonder dat het veel geld kost. We kijken nu al uit naar het zeilseizoen 2008!

In Nederland en daarbuiten zijn diverse bedrijven die een vorm van Buy & Charter of andere varianten aanbieden. Wat ons betreft de overweging waard! Wij ervaren het met recht als zorgeloos jachtbezit.

*We wensen u allen heel veel vaarplezier!
Tom en Linda Bras, s/y 'La Belle Libra'*

Marktonderzoek

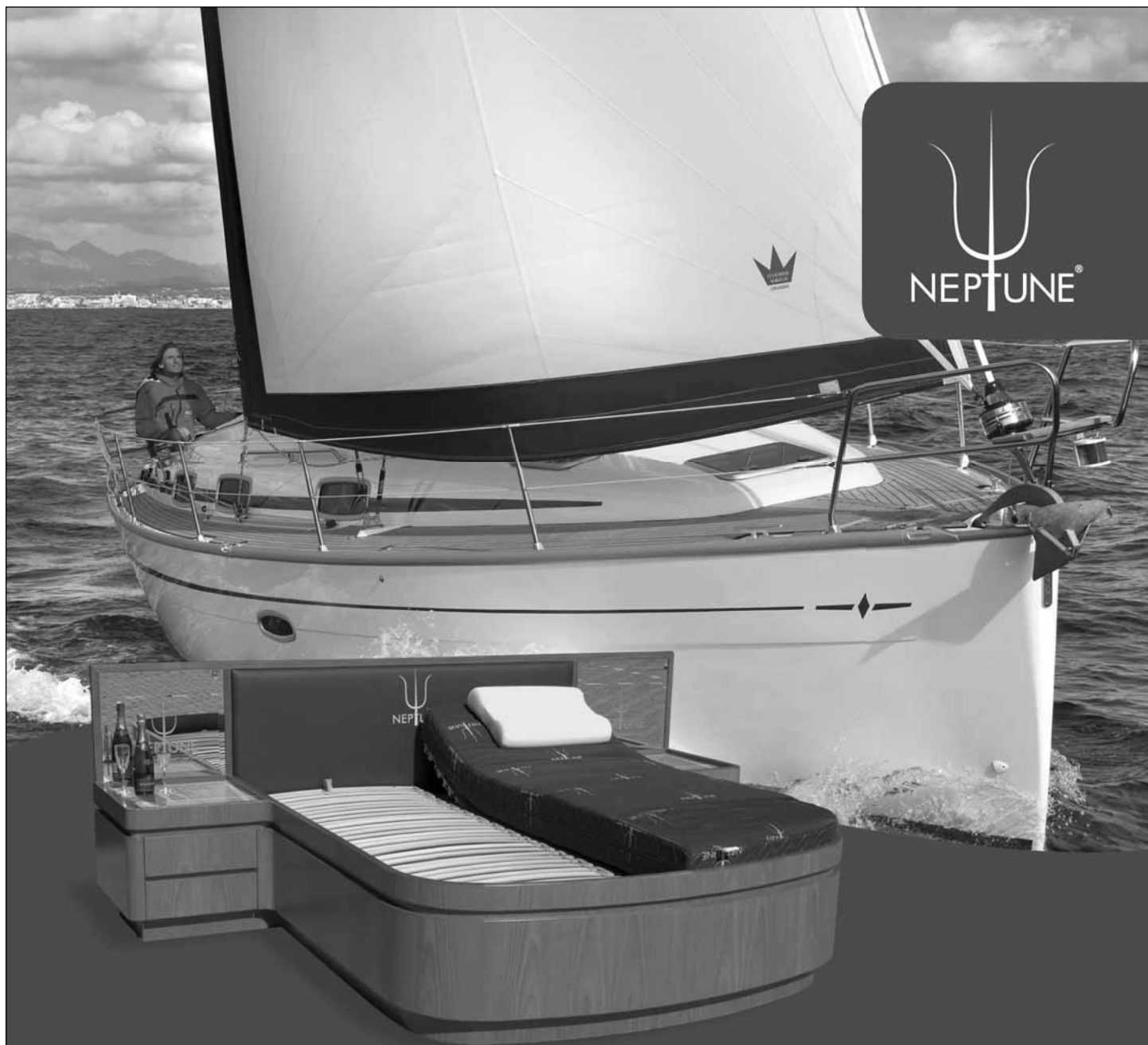
De redactie heeft wat marktonderzoek gedaan en in onderstaande tabel drie aanbieders van Buy & Charter op basis van objectieve criteria met elkaar vergeleken. Vanzelfsprekend zijn er ook subjectieve criteria. Bent u enthousiast geworden door het verhaal van Tom en Linda Bras? Overweegt u via de Buy & Charter constructie uw (volgende) Bavaria aan te schaffen? Ga dan bij de verschillende aanbieders (er zijn er meer) langs en laat u persoonlijk voorlichten. De sites van onderstaande aanbieders geven ook aanvullende informatie.

	Windkracht 5	Le Belle Charters	Enjoy Sailing
<i>Contractperiode met B & C organisatie</i>	Minimaal 1 jaar	Minimaal 2 jaar	Minimaal 3 jaar
<i>Verlengingsmogelijkheid</i>	Beperkt, max. 5 jaar ¹⁾	Beperkt, max. 4 jaar	Beperkt, max. 3 jaar ¹⁾
<i>Boot zelf in hoofdseizoen</i>	Max. 3 weken	Max. 3 weken	Max. 4 weken
<i>Percentage vergoeding verhuurder</i>	30%	35%	50%
<i>Last minute zelf varen</i>	Ja	Ja	Ja
<i>Communicatie over beschikbaarheid</i>	Eigenaar kan online bookings bekijken	Eigenaar wordt via mailverkeer op de hoogte gehouden	Eigenaar kan online bookings bekijken en dan even telef. contact. ²⁾
<i>Netto rendement per jaar</i>	Ong. 10% ³⁾	Ong. 12 – 14% ⁴⁾	Max. 10%
<i>Aankoopkorting</i>	10% ⁵⁾	10%	10% ⁵⁾
<i>Wervingsactiviteiten</i>	Alles via website	Website, Advertenties, Promotie op beurzen (Hiswa en Boat Dusseldorf)	Website, brochure, mailingsactie, promotie op beurzen, (Hiswa, Boat Dusseldorf, Yacht Vision Lelystad), Item in Yacht Vision
<i>Huurprijs 2008 Bavaria 36 (bj. 2005) p/w hoogseizoen</i>	€ 1.250,- excl. schoonmaakkosten ⁶⁾	€ 1.545,- excl. schoonmaakkosten	€ 1.842,- incl. schoonmaakkosten, zie site voor inclusives
<i>Verzekering door B & C org.</i>	Unigarant	All Risk verzekering	WA Casco; huurderverzekering ⁷⁾
<i>Afhandeling verzekeringsuitkering bij schade</i>	Door B & C org.	Door B & C org.	Door B & C org.
<i>Leverancier</i>	Holland Sailing	Van den Bosch	Van den Bosch
<i>Thuishaven</i>	Enkhuizen, Medemblik	Marina Volendam	Lemmer
<i>Vloot</i>	2008 alles nieuw Aantal onbekend	Alleen Buy & Charterformule Totaal 24 stuks. Ook 44 en 50 Visions	50 jachten in Buy & Charter
<i>Site</i>	www.windkracht5.nl	www.lebellecharters.com	www.enjoysailing.nl

1. Langere contracten worden op basis van een onderhoudscontrole in overleg met de eigenaar aangegaan. Soms zijn investeringen noodzakelijk. De huurprijs per week ligt dan natuurlijk lager.
2. Enjoy Sailing brengt bij een last minute booking door de eigenaar, de eigen spullen die in opslag zijn, aan boord. Bij aankomst in de avond is de verlichting aan boord aan.
3. Afhankelijk van het feit of de eigenaar zelf drie weken in het hoogseizoen wil varen (met schoolgaande kinderen) of niet. Als de boot het hele hoogseizoen beschikbaar is voor verhuur, dan ligt het rendement hoger.
4. Koper profiteert mee van de speciale aanbiedingen van de dealer.
5. Aankoopkorting wordt ook over accessoires berekend. Hoe groter de boot, hoe hoger het kortingspercentage kan zijn.
6. Beddengoed, bijboot en reddingsvlot te huur tegen meerprijs
7. Bij grotere schade of vermissing/diefstal wordt er een huurderverzekering afgesloten.

L
A
N
G
S
Z
I
J





NEPTUNE®

Uw bavaria,
uw nachtrust,
onze kwaliteit

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

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

Ruimste keuze kwaliteitsmatrassen en lattenbodems op elke gewenste maat gemaakt

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

Zeilen

De Witte Motor



In de vorige Langszij hebben we in het artikel "Een tuned Bavaria?" Vester Knibbe voorgesteld, zeiler pur sang en al 15 jaar jachttuig. Hij heeft een aantal (eerder gepubliceerde) stukjes geschreven waarmee hij wil proberen om een beter inzicht te geven in de wereld die tuigage heet. Voor sommigen gesneden koek, voor anderen een ongreepbare wereld. Hij licht telkens een ander onderdeel uit en een tipje van de sluier op.

Waar gaat het nou om?

De motor van het schip. Niet te verwaarlozen. Zeer belangrijk voor de veiligheid en voor het comfort tijdens het leven aan boord. Goed onderhoud plegen. Door de vakman laten checken. Geen risico. Toch?

Als toer- en wedstrijdzeiler moet ik het hier volledig mee eens zijn. Te vaak heb ik bijna-pech situaties meegemaakt, meestal in zwaar weer. Maar wat is nu de échte motor van een zeiljacht? Waarom gaan we nou met z'n allen zeilen? Ehh...

Als tuiger zie ik helaas veel te vaak dat de tuigage en de zeilen het ondergeschoven kindje zijn als het op onderhoud aankomt. Vallen en stagen kunnen nog wel een jaartje, het rolsysteem van de genua draait toch ook nog redelijk en ach, als de schijven van de grootzeilval vastlopen, dan gebruiken we toch die van de kraanlijn?

De échte motor van een zeiljacht, dat is de tuigage! Net zo belangrijk als die gewaardeerde, goed onderhouden pruttelpot onderdeks en zeker zo vatbaar voor

storingen, verkeerd gebruik en gebrekkig onderhoud. Ga eens na hoe uw tuigage er bij staat en denk hierbij eens aan de volgende zaken.

Verstaging is van RVS

RVS draad heeft geen oneindig leven. Onder invloed van wisselende belasting en trillingen in de tuigage ontstaat metaalmoeheid. En niet alleen tijdens het zeilen, ook in de box slijt de verstaging. Een vuistregel is dat verstaging 10 tot 15 jaar meegaat. Rodrigging (massieve verstaging) maximaal 10 jaar.

Bewegende delen

In alle masten zitten bewegende delen, zoals schijven, rolsystemen en dergelijke. Net als bij een motor hebben deze onderhoud nodig. Schijven moeten schoon zijn, de asgaten niet uitgelubberd en de randen niet gerafeld. Platte kanten op schijven zorgen ervoor dat ze niet meer draaien en snel verder slijten, vervangen dus. Rolsystemen hebben kogellagers, sommige droog en sommige gesmeerd. Ook deze moeten schoon en goed onderhouden zijn. Kijk meteen even de profielen en verbindingen na...





UV straling

De vallen en trimlijnen staan bloot aan UV straling en worden daardoor hard en oud. Ook dit draagt niet bij aan het zeilplezier en kan zelfs gevaarlijk zijn. Gaat u ook wel eens aan een oude val de mast in? RVS vallen werden gebruikt toen er nog geen goede kunststof vallen waren, maar kunnen de mast en de zeilen beschadigen. Vervang ze eens door een goede polyester of een Dyneema val, en merk het verschil.

Lieren

Lieren hebben minimaal 1 x per jaar goed onderhoud nodig. Haal niet alleen de drum van het lier af, maar maak ook alle tandwielen en binnenwerken schoon. Dit vergroot de levensduur van de lieren en verhoogt het zeilplezier aan boord. Pas wel op met vetvlekken op het teakdek!

Verlichting en antennes

Hoe is het met de verlichting en de antennes? Veel oudere schepen hebben dekstekkers en deze kunnen slecht tegen vocht en ouderdom. Een rigoureuze maar zeer goede oplossing is het plaatsen van een zwanenhals bij de mast, hierdoor kunnen de kabels droog en onderdeks worden aangesloten. De mastbekabeling moet hiervoor wel vervangen worden, omdat deze dan te kort is.

De lampjes moeten iedere 2 jaar vervangen worden, bezuinig hier niet op want het gaat om uw zichtbaarheid en dus om uw veiligheid 's nachts! Spinnen willen nog wel eens de oorzaak zijn van een slecht draaiende windmeter. Ook deze moet ieder jaar even schoongemaakt en gesmeerd worden.

Aftrimmen

Wanneer is de mast voor het laatst door een tuiger afgetrimd? Zeker als de tuiger te horen krijgt hoe het schip normaal zeilt (loef- of leigierig, snel of langzaam, over- of ondertuigd) kan hij de mast naar uw wensen afstellen. Dit kan de aanschaf van een nieuw grootzeil zo nog een jaar opschuiven! Ook kan hij u advies geven over zeilsystemen voor licht of juist voor zwaar weer. Hierover een volgende keer meer.

Dus

Haal dus in het najaar de monteur weer aan boord voor de (inboard)motor, breng ook uw auto regelmatig bij de garage, maar voordat u op wintersport gaat: kijk ook eens bovenin! Dit kan een hoop ellende voorkomen en een hoop zeilplezier opleveren.

*Zeil ze!
Vester Knibbe*

DE KONING BOEGSCHROEVEN



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

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



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

Liefde maakt blind, 'n koele kijk doet wonderen

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

Wat u wilt is zekerheid.

Geen enkel expert kan die geven.

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

Neem daarom expertiseburo R.C. Schuijt.

Ervaring en inzicht, het beste, onafhankelijke advies.

Met u samen bekijken we de boot.

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

~ EXPERTISEBURO R.C. SCHUIJT

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



Inzicht en een koele kijk

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

ZEILEN VERBROEDERT

De Snertrace Ijsselmeer 2007 met een onverwacht verloop

Dehlerzeiler Louis Koehorst doet als opstapper op de Catharina (Bav 42) verslag van een Bavaria snertrace vol verrassingen. Zijn boot ligt in Lemmer en gaat in Kampen uit het water, ieder jaar zo omstreeks eind november. De tocht werd voor dit evenement onderbroken in Urk.

Begin november was de eerste herfststorm al gepasseerd, nu was het eind november en samen met Maarten (schipper), Eelco (schipperszoon) en Jan voeren we aan het eind van de middag Urk binnen. De haven is niet zo leeg als we gedacht hadden. Er lagen al de nodige Bavaria's in afwachting van wat komen ging. Het scheelde weinig of ik werd als zeiler van een Dehler gevraagd om ergens anders te gaan liggen, maar ik werd toch

gedoogd. Gedurende de uren die volgden, kwam de een na de andere Bavaria zich melden voor de Snertrace. Ik werd dus aan alle kanten omringd door de verschillende soorten Bavaria's: grote, kleinere, spiksplinternieuwe, oudere, witte, blauwe, zwarte, het was een mooi gezicht. Ondertussen waren Maarten, penningmeester Willem en enige wedstrijddeelnemers bij mij aan boord verzeild geraakt. Ja, u leest het goed: de laatste voorbe-

reidingen van de Bavaria Snertrace aan boord van een Dehler, zo zie je maar: zeilen verbroedert!

Snert goede basis

Zaterdagochtend was er palaver. De brede pier in Urk leent zich hier uitstekend voor. Het was droog, het waaide en af en toe scheen de zon. Wat wil een zeiler eind november nog meer. . . juist, dat het weer zo blijft en dat deed het! Tijdens het palaver werd de baan bekend gemaakt. Het moest een vierkantje worden van ca. 14 mijl. De startprocedure werd uit de doeken gedaan en kwam erop neer dat ieder schip op basis van zijn handicap een eigen starttijd kreeg toegewezen. De in theorie snelste schepen zouden als laatste starten, waardoor het hele veld zich bij de finish zou treffen. De bemanning kreeg ook nog een artistieke opdracht: "Maak onderweg met houtskool een tekening van Urk met de Ketelbrug". De snert die in aansluiting op het palaver werd geserveerd smaakte uitstekend en menigeen bediende zich nog een keer om een goede basis te leggen voor de uren



Parttime Bavariazeiler Louis Koehorst (l) en organisator Maarten Osse (r)





meegekregen, verlegden hun koers. Zij die de marifoon niet of op een ander kanaal uitluisterden, bleven doorvaren naar het oorspronkelijk doel.

Opperste verwarring

De verwarring werd pas echt compleet toen enige minuten nadat de wijziging was doorgegeven we de EZ 7 alsnog in beeld kregen. Het was een kleine boei die door de golfslag moeilijk was waar te nemen. Inmiddels was het op kanaal 13 een drukte van belang. Deelnemers die vragen hadden, deelnemers die er wat van vonden en ook veel deelnemers die lekker aan het doorzeilen waren. Na het rondenvan de EZ 7 of EZ 9 werd koers gezet naar de EZ 1.

Er kwam via de marifoon een melding binnen dat deze boei ook verdwenen zou zijn, hetgeen zou resulteren in een wel erg virtueel rakkenschema. Na wat speurwerk bleek de boei verlegd te zijn en kon deze alsnog worden gerond door de deelnemers. Inmiddels kwam

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

*Bosma
Nautische
Services*



www.bosmanautischeservices.nl



**VOLVO
PENTA**

Webasto

Raymarine

SIDE-POWER



victron energy

E-MARINE

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



De houtskool tekeningen worden vakkundig beoordeeld

de finish naderbij. Van tegelijk finishen was geen sprake meer daar er feitelijk twee wedstrijden werden gezeild: een langere variant via de EZ 9 en een kortere variant via de EZ 7. Ondanks de misverstanden en onduidelijkheden was het een perfecte middag zeilen. Veelal zeil je toch tegen de boten die om je heen varen. Voor welke route men ook koos, er was altijd een tegenstander te vinden om je krachten mee te meten.

Meer of minder succes

Na afloop werden de deelnemers door 2 pieten getrakteerd op een chocoladeletter, pepernoten en een glaasje pittig vocht om de eventuele kou te verdrijven. Het gezamenlijke diner was in het Restaurant Het Achterhuis. Tijdens het diner vond de beoordeling plaats van de gemaakte kunstzinnige uitingen van de verschillende bemanning. Zij hadden gepoogd, met meer of minder succes, het beeld van Urk met de Ketelbrug uit te beelden. De prijsuitreiking was zo georga-

niseerd, dat ongeacht welke route er was gezeild, er verschillende prijzen te verdelen waren. Er was een ruime hoeveelheid aan prijzen, zodat veel boten hiervan profiteerden. Een enkele boot viel zo zwaar in de prijzen, dat men er letterlijk onder gebukt ging. Een protest tegen de gang van zaken en de toekenning van de prijzen werden diplomatiek opgelost. Een meervoudige prijswinnaar stelde één van zijn prijzen ter beschikking terwijl de organisatie de protesteerder "een hart onder de riem" stak. De overall winnaar van de Snerttrace 2007 is de "Blackbird" geworden.

Lekker bezig zijn

Alle deelnemers kunnen terugkijken op een mooi en enerverend zeilevenement met enkele (onbedoelde) verrassingen. Er werd lekker gezeild en het weer was gezien de tijd van het jaar perfect! Het geheel geeft het gevoel dat je op deze wijze en door op dit moment ook te kiezen om te gaan zeilen, echt lekker bezig bent met je passie. Ongeacht of je nu in een Bavaria of op een Dehler vaart!

*Met vriendelijke groet
Louis Koehorst*



Traktatie van de zwarte pieten



De "Blackbird" ontvangt uit handen van de organisator Maarten Osse de wisseltrofee



jfb b.v. specialisten in watersport



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

Voor jachtservice en winterstalling op maat
surf naar:

www.specialisten-in-watersport.nl



V&S
ZEILMAKERS

1 Februariweg 2
3249 BK Herkingen

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

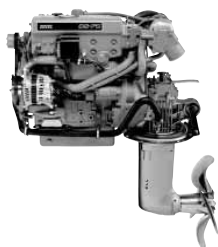
- sprayhoods, cabrioletkappen, zeilhuizen.
- wintertenten en alle soorten hoezen.
- reparaties van jachtzeilen en kampeertenten.
- stofferen van boot- en caravankussens.
- nautische matrassen.

SCHOON. STIL. KRACHTIG.



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

D-SERIE VOOR ZEILJACHTEN VAN 12 TOT 180 PK.



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

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

**VOLVO
PENTA**

www.volvopenta.com



Half juli 2007, vlak voordat de familie Van der Poel met de Mare Éperlan op vakantie ging, trokken er gedurende een aantal dagen zware laaghangende onweersbuien over het Hollands Diep. De blikseminslagen waren talrijk, het zicht werd volledig weggenomen en de wind zwiepte op tot circa windkracht 8 á 9, aldus verschillende ooggetuigen. Vaak binnen nog geen kwartier was het weerbeeld wederom geklaard, maar de schade die deze onweersbuien hebben veroorzaakt zijn niet te beschrijven. Op één van deze onheilsdagen was de Mare Éperlan het slachtoffer. Hieronder beschrijft Ruud uitgebreid de gebeurtenissen.

Blikseminslag in mijn bavaria en de gevolgen

Nadat in mijn boot de bliksem was ingeslagen, functioneerde niets meer! Pilot, navigatieapparatuur, bedieningspaneel, de boegschroef, radio, marifoon, GPS, radar, walaansluiting, acculader, omvormer en noem maar op! Vermoedelijk is de bliksem via mijn schip naar de wal gegaan, want de gehele steiger lag er uit plus de schakelkast. Echter, voor de havenmeester was dat een kwestie van het resetten van de aardlekschakelaars. In mijn geval ging dat aan boord niet meer.

Schade expert en verzekeringsmaatschappij

De week erop zou ik op vakantie gaan, maar dat moest wel even uitgesteld worden. De maandag erop is een gespecialiseerd bedrijf in scheepselektronica een eerste schouwing en rapportage komen opmaken; vervolgens was er overleg met de schade-expert van de verzekeraar nodig. Op woensdag 25 juli is de schade expert namens de verzekering geweest. De schade expert staat ter dienste van de booteigenaar en adviseert in deze de eigenaar; de verzekeringsmaatschappij beoordeelt de polisdekking. De schade expert heeft in eerste instantie het volgende geconstateerd:

- Na onderzoek is nog niet volledig duidelijk hoe de blikseminslag tot stand is gekomen; of via het 220V systeem of via de mast. De gedachte gaan vooralsnog uit naar blikseminslag via het 220V systeem.
- Wel is duidelijk dat de spanning van de inslag door is gegeven aan alle aanwezige apparatuur. Doordat de hoofdschakelaars uitstonden, is de schade enigszins beperkt gebleven.

De geschatte schade

Hieronder de eerste geconstateerde schade, nog los van wat men later tijdens de demontage nog meer ontdekte: radio/dvd/cd-speler, Victron phoenix multiplus inverter, 19" LCD TV-scherm, digitenne tuner, kaartleeslamp, Raymarine plotter, GPS, log, diepte, wind, stuurautomaat, marifoon en radar, boegschroef relais + paneel side-power, 3 x 140Ah + 1 x 80 Ah accu's, dieselmeter+vlotter en de boiler. De totale schade werd op grond hiervan in eerste instantie geschat op meer dan € 15.000,-.

Alternatieve vakantie

We besloten om, ondanks alles, wel tijdens de vakantie aan boord te gaan in Willemstad. We kregen echter expliciet op schrift van de verzekeringsexpert, dat we niet mochten varen met de nog niet (deels) gerepareerde schade. We dachten nog om met kaart, peillood en gewoon kompas lekker weg te gaan, maar dit was dus uitgesloten. We hebben het ook maar niet gedaan want je zult zien dat er dan altijd iets gebeurt! Ook als dat buiten onze schuld zou zijn, dan nog heeft de verzekeraar een punt. Het was gelukkig geen straf om aan boord te zijn, maar het was wel behelpen. Met een stekkerdoosje had ik 220V binnengehaald voor de waterkoker, verlichting en laptop (anders kon ik ook niet UMTS'en). Douchen deden we in de goedgeoutilleerde doucheruimte van de haven en afwassen was met water slepen. Onze vrienden/kennissen in de haven namen ons mee op hun boot, de plaatselijke horeca vierde hoogtij want lunch, borrel en diner werden hier genuttigd. Het is bemoedigend en hartverwarmend geweest om de vele reacties van de BZC-leden, die als passant in de haven lagen, te ontvangen. We leerden in ieder geval zó veel leden kennen!

Reparaties?

We hoopten dat in de eerste week van onze vakantie de reparaties in gang werden gezet en dat de Mare Éperlan in ieder geval deels weer vaarklaar (veilig conform verzekeringseis) zou zijn. Dat dan niet alles het zou doen vonden we geen punt, maar dan konden we in ieder geval wel varen. Helaas, helaas, zo liep het niet! Er kwam meer schade naar voren in de week dat er gedemonteerd werd. Ook de meters van de watertanks, accu's en diesel waren kapot en de elektrische kabels van de verschillende apparatuur waren aan vervanging





toe. Op de volgende foto's kun je zien dat de Victron multiplus "meerdere totaal ontplofte" relais heeft, waardoor de blikseminslag zijn weg heeft gevonden.

De "Mare Éperlan" was door de verzekeringsmaatschappij voorlopig aan de ketting gelegd om reden dat er meerdere zaken aan het licht zouden kunnen komen (en dat gebeurde) en dat er niet bekend was welke verborgen schade nog aan het licht zou komen. Desondanks zagen we het niet zitten om een last minute reis te boeken en zijn we gedurende die twee weken toch op de boot gebleven. Beetje behelpen zoals ik al zei, maar omdat het schitterend weer was, hebben we niet één moment het gevoel gehad te kamperen.

Leuke vaardagen

Wat aardig was, is dat we de gelegenheid kregen met vrienden en kennissen mee te varen op hun boten. Respectievelijk hebben we op een President 55, een Van der Stadt 36 en een Grandbanks 42 gevaren. Leuk, omdat we ermee onder de Moerdijkbruggen door konden en de Biesbosch in (behalve met de Van der Stadt dan). Dat hadden we nog nooit gedaan, maar eerlijkheidshalve ontdekten we dat we meer houden van het weidse grote water! Het motorgeluid is ook een punt, waar je pas achterkomt als je weer terug in de haven bent en de motor weer uitgaat. Maar al met al hebben we leuke vaardagen gehad met veel zon, strandjes en zwemplezier voor de kinderen.

Nu dan wel de reparaties!

Na de vakantie is het reparatiebedrijf begonnen met het echte werk. Ik kan jullie verzekeren, dat de eerste aanblik toen schrikbarend was. Op een gegeven moment lag het hele schip van binnen "uit elkaar". De wanden, plafonds en vloeren lagen er grotendeels uit, kabelhaspels in de boot en alle gedemonteerde apparaten gaven een lege aanblik. In alle kajuiten gebeurde wel iets. Met een schamele lach heb ik wel vanaf het begin 100% vertrouwen gehad dat het allemaal wel weer goed zou komen. Al was het alleen maar omdat de installateur goede referenties had en als servicebedrijf voor o.a. Raymarine, Victron, Fairline en Sunsee-



ker werkt. Het heeft allemaal wel lang geduurd, want terwijl ik dit verhaal zit te schrijven (6 november '07) zijn nog niet alle werkzaamheden afgerond. Omdat het vakantie was kon men niet in één keer de boel oppakken en afmaken. Afspraken met toeleveranciers moesten gemaakt worden (van "just in time deliveries" was ineens geen sprake meer). De werkzaamheden voor uitbouw, controle, installatie en inbouw moesten hierop afgestemd worden. Drukte, jachtwerven die niet 1, 2, 3 zitten te wachten op het gebruikmaken van hun kraaninstallatie door derden, fabrieken die gesloten waren in de vakantieperiode, et cetera, et cetera.

Geweldig installatiebedrijf

Prettig is wel geweest dat het installatiebedrijf mij alle zorgen uit handen heeft genomen. Het contact/overleg met het schade expertisebureau (en dus met de verzekeringsmaatschappij) is door hen volledig overgenomen. Voor mij een overgave omdat ik meestal in de "driversseat" wil zitten, maar in dit geval wegens mijn tekort aan technische kennis had ik dit nooit gekund. Ook heeft men er voor gezorgd dat er met het schip in ieder geval in augustus/september weer te varen was, zonder technische gevaren. In de tussen- en achterliggende tijd heeft men, zodra de toeleveranciers hun producten hadden afgestuurd, steeds hun planning zo aangepast, dat de reparaties zoveel mogelijk op één bepaalde dag konden plaatsvinden. Hierdoor heeft het allemaal wel langer geduurd maar zijn de kosten redelijk in de hand gehouden.

Een voordeel bij een nadeel

Al met al een interessante ervaring (maar niet heus!). Feit is wel dat ik mijn eigen schip nu, zij het noodgedwongen, veel beter ken. Ik weet exact waar welke kabel en zekering zit, almede hoe de werking daarvan is. Het gezegde "read your fucking manual" kan mij niet meer aangemerkt worden, want die zijn door mij inmiddels helemaal doorgepluisd. Binnen nu en een paar dagen worden de laatste zaken aangepakt en zal het schip weer 100% in orde zijn. Ik ervaar het als een tweede oplevering, twee jaar na aanschaf een nieuw schip. Ik weet nu ook dat de veiligheid vanaf de fabriek van Bavaria hoog is, want de kabels voor de aardingen waren goed doordacht aangelegd. Dit geldt ook voor de kabelbundels van 12V en 230V en de afwerking c.q. aansluiting hiervan. Ik heb namelijk na de blikseminslag geen schade aan het polyester materiaal (dek en romp), en aan de verstagingen en kiel ontdekt. De geleiding heeft zijn werk dus naar behoren gedaan.

*Ruud van der Poel
Mare Éperlan*



Elektronische kaarten

In deze bijdrage van Tijssen Elektro Zierikzee zal Eddy Huisman nader ingaan op de verschillen en overeenkomsten van de elektronische kaarten, die gebruikt worden in de vele merken en soorten kaartplotters aan boord.

Historie

Met de opkomst van nauwkeurige elektronische plaatsbepaling, zoals het GPS, is er een grote behoefte ontstaan voor een nauwkeurige elektronische kaart, in combinatie met ontwikkelingen op het gebied van de kaartplotters zelf. De elektronische kaart is immers de basis van deze apparatuur en daarom werken de hardware leveranciers nauw samen met de bedrijven die de elektronische kaarten maken.

Rasterkaarten

Er zijn twee wezenlijke verschillende kaarten, de zogenaamde rasterkaart en de vectorkaart. Een rasterkaart is niets anders dan een (foto) kopie van de papieren kaart die we allemaal aan boord hebben. Fabrikanten, die rasterkaarten leveren, scannen de papieren kaart op grote kleurencanners. Daarbij wordt de kaart beveiligd tegen kopiëren. Deze kaarten worden vooral in combinatie met navigatiesoftware op PC's en laptops gebruikt. Voordelen van de rasterkaarten is, dat ze er exact uitzien als de papieren kaart. Wordt er echter verder ingezoomd dan de schaal van de kaart, dan wordt de kaart onscherp en uiteindelijk mogelijk zelfs niet meer leesbaar.

Vectorkaarten

Bij vectorkaarten ligt het proces geheel anders. Uitgaande van de officiële papieren kaarten worden de vector kaarten nagetekend en wel zodanig dat de informatie in verschillende lagen beschikbaar is. Deze layers kunnen onafhankelijk van elkaar in- of uitgeschakeld worden, waardoor de gebruiker zelf kan bepalen hoeveel informatie op het scherm beschikbaar is. Bij het inzoomen worden de layers opnieuw berekend en weergegeven, waardoor een vector kaart te allen

tijde scherp blijft. Ook de grootte van de symbolen blijft gelijk. De gebruikte kaartplotters aan boord maken alleen maar gebruik van vectorkaarten. In deze bijdrage zullen we ons dan ook beperken tot deze vectorkaarten.

C-Map en Navionics

Deze twee merken domineren de markt voor elektronische kaartplotters. Er zijn een groot aantal overeenkomsten en ook een aantal verschillen. Aan de hand van een aantal vragen en bijbehorende antwoorden wordt het geheel verduidelijkt.

? *Wat is het wezenlijke verschil tussen C-Map en Navionics*

In de basis zijn het twee verschillende bedrijven die dezelfde data verzamelen van de officiële hydrografische diensten over de gehele wereld. De weergave en opbouw zijn echter verschillend. De een is op zich niet beter dan de ander, maar de gegevens zijn wel zodanig verschillend dat de kaartplotter fabrikant uiteindelijk de keuze maakt welk kaartsysteem toegepast wordt. Het is dus niet mogelijk Navionics kaarten te gebruiken op een C-Map module, omdat de software van de kaartplotter verschillend is en visa versa.

? *Uit welke bronnen komt de data of gebruikt iedere fabrikant zelf gewoon officiële papieren kaarten*

De fabrikanten komen allemaal terecht bij de officiële hydrografische diensten per land. Er moeten namelijk rechten afgedragen worden voor het gebruik van de gegevens. Kaarten maken is een zeer nauwkeurig en tijdrovend werk en hier zijn grote kosten aan verbonden. Hydrografische diensten wil-

len deze kosten natuurlijk gedekt hebben. Dit is een van de redenen dat de elektronische kaarten niet goedkoop zijn.

? *Hoe werkt het maken van de elektronische kaart*

De officiële papieren kaarten worden nagetekend, echter omdat de elektronische kaart ook in de beroepsvaart een grote opmars maakt, zijn er Hydrografische diensten die deze data ook elektronisch kunnen aanleveren.

? *Hoe werkt e.e.a. technisch in onze plotters*

De fabrikant van de kaartplotter heeft veel contact met de kaartleveranciers. Zo ontstaan ideeën en toepassingen. Uiteindelijk volgt er een keuze. Zo zijn er fabrikanten die overstappen van de een naar de ander. Dit zijn meestal politieke keuzes, die te maken hebben met verbeterde weergave, meer functionaliteit e.d. De kaartleverancier levert dan de basis weergave software (de Engine) aan de hardware fabrikant. Vervolgens wordt de zogenaamde HMI (Human Machine Interface) software hieromheen geschreven. Dit is niets anders dan de menustructuur en de bediening van de betreffende kaartplotter.

? *Waarom zijn de updates altijd zo laat beschikbaar als het seizoen al gestart is*

Dit heeft alles te maken met het gehele proces. De nieuwe officiële papieren kaarten zijn in het voorjaar pas beschikbaar. Dan moeten deze nog volledig verwerkt worden bij de kaartleveranciers en dit heeft tijd nodig. Dan volgt er natuurlijk ook een proces van testen, want bij het maken van de kaarten kunnen natuurlijk ook fouten gemaakt worden. Als de officiële data van de hydrografische diensten elek-

tronisch beschikbaar is, wordt het proces natuurlijk verkort. Maar helaas is de data niet overal elektronisch beschikbaar.

? Hoe worden de kaarten sets samengesteld

Dit is geheel afhankelijk van de beschikbare opslagruimte van de kaartjes. We weten dat de geheugenmodules steeds meer data kunnen opslaan, echter de kaartplotter moet deze hele grote hoeveelheid ook kunnen verwerken. Want als we inzoomen willen we eigenlijk geen wachttijd hebben totdat de kaart opnieuw op het scherm getoond wordt.

Zo kon het zijn dat nieuwe versies van de cartridges een andere kaartindeling kregen. Bij het bestellen van updates moet je misschien een extra cartridge aanschaffen voor hetzelfde vaargebied.

Omdat de huidige kaartjes een dusdanig grote opslagcapaciteit heeft, speelt dit probleem nu minder dan een aantal jaren geleden.

? Hoe wordt de prijs bepaald van de kaartjes

De prijs wordt bepaald door de royalty's die afgedragen moeten worden aan de hydrografische diensten, het kaartje zelf en natuurlijk het arbeidsloon om de data te verwerken. Er zijn ook verschillende kaarten met meer of minder info. Bijvoorbeeld Navionics Gold en Platinum. De verschillen zijn o.a. satellietfoto's, panoramafoto's, 3D weergave. Maar let op, de kaartplotter moet dit wel ondersteunen.

? Hoe is de continuïteit gewaarborgd

De continuïteit wordt niet gewaarborgd. Voorbeeld zijn de oudere kaartplotters en bijbehorende geheugenmodules. Door de grotere hoeveelheid data op de kaartjes is het soms niet mogelijk om deze data op een geheugen module van een oudere kaartplotter op te slaan, omdat de ruimte er domweg niet is.

De gebieden worden dan uit elkaar getrokken, maar er komt een moment dat de kaartjes niet meer ondersteund worden. Je kunt het vergelijken met de PC's thuis. Het huidige Officepakket draait ook niet meer op een oude PC met Windows 95.

? Is de data uitwisselbaar

Nee, als een bepaald type kaartplotter aan boord is die bijvoorbeeld met C-Map werkt is het niet mogelijk om Navionics kaarten te gebruiken.

? Hoe ziet het met de verantwoording en aansprakelijkheid

De kaartleveranciers doen er alles aan om de data zo zorgvuldig mogelijk te reproduceren. Echter de kaartplotters zijn en blijven een hulp bij de navigatie. Daarom starten alle kaartplotters op met een waarschuwingstekst dat de kaartplotter met elektronische kaarten geen vervanging is van de officiële papieren kaarten. In het kort gezegd mag je niet blindvaren op

hetgeen wat op het scherm getoond wordt. De kapitein of schipper blijft te allen tijde verantwoordelijk voor schip en bemanning.

? Hoe ziet de toekomst eruit

Omdat ook de GPS routeplanners onmisbaar zijn geworden in het verkeer ontstaat er een kruisbestuiving tussen de kaarten. We zien nu dat er veel meer informatie beschikbaar is op de maritieme kaartjes van bijvoorbeeld restaurants, hotels, wegen en dergelijke. Er zullen ook toepassingen ontstaan om van A naar B te varen met bijvoorbeeld een ingestelde masthoogte van 15 meter. De plotter berekent en kiest dan de vaarweg om zonder obstakels van A naar B te varen.

Nu is de maritieme markt natuurlijk veel kleiner dan de automotive markt, maar er zijn wel degelijk vergelijkingen te maken. Een online kaartupdate zal in de toekomst beschikbaar zijn, maar overal hangen kosten aan en dat wordt door gebruikers wel eens over het hoofd gezien. Die willen graag elektronische kaarten van elkaar kopiëren en daar zorgen de leveranciers wel voor dat dat niet kan.

*Eddy Huisman
Tijssen Elektro Zeeland*

Voor meer info:
www.navionics.com
www.c-map.com

BZc Clubartikelen

Wilt u er helemaal bijhoren? Bestel dan een **Bavaria Zeilclubwimpel**, een **BZc Cap**, een **BZc-Imhoff Neck Towel** (in rood of blauw) of **Stickers** met het **BZc**-logo. De stickers hebben een transparante drager met blauwe of witte opdruk.

Een wimpel of een cap kost € 7,50 per stuk.

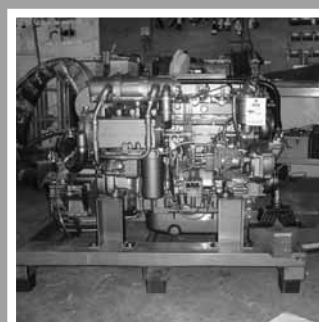
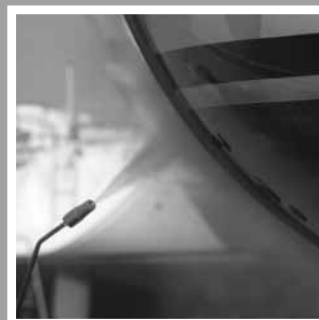
De stickers kosten € 1,- per stuk of 4 voor € 3,-.

De neck towels worden uw eigendom voor € 14,- (incl. verzendkosten)

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



veelzijdig professioneel met schepen



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



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

SAIL SELECT[®]



Betaalbare kwaliteitszeilen!

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

T: 020 4031018
info@sailselect.nl

Uitdammer Dorpsstraat 35
1154 PS Uitdam

F: 020 4031019
www.sailselect.nl

BABELVARIA

Hoi jongens en meisjes

Deze keer is er niet zo veel te lezen voor jullie bij, want er zijn geen nieuwe verhalen van jullie binnen gekomen. Ik hoop dat er voor de volgende babbelvaria meer in jullie pennen zit.

De verhalen en oplossing van de prijsvraag kun je sturen naar: JEUGD, p/a Handelstraat 42, 3281 TC Numansdorp.
Of je doet het per e-mail: jeugd@bavariaZeilclub

KOOKTIP

Hebben jullie ooit zelf eierkoeken gebakken? Nee?

Hieronder staat het recept.

Dit heb je nodig:
2 eieren
100 gram suiker
100 gram bloem
2 theelepel(s) bakpoeder

Bereidingswijze:

- 1 Verwarm de oven voor op 180 graden.
- 2 Bakplaat met boter insmeren.
- 3 Meng de bloem en bakpoeder met elkaar.
- 4 Klop de eieren en de suiker luchtig door elkaar met een mixer.
- 5 Voeg alles bij elkaar en mix dit geheel goed.
- 6 Laat dit 5 minuten rusten.
- 7 Verdeel met een eetlepel hoopjes op de bakplaat.
- 8 Bak de eierkoeken in 15 minuten goudgeel.

LAATSTE WOORDJE

Nou, jongens en meisjes. Dit was een korte BabbelVaria. Voor de volgend uitgave heb ik een vraag aan jullie...

Wat doen jullie met slecht weer aan boord?

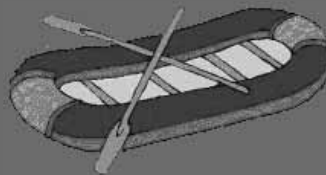
Ook zie ik graag andere leuke verhalen en ideeën. Denken jullie ook aan de prijsvraag? Moeilijk is hij niet, dus ik verwacht wel enkele antwoorden van jullie.

Tot de volgende Langszij.

Hoi! Bavariaantje

PRIJSVRAAG

Dit heb je nodig bij het varen.
Begin bij de vet gedrukte B



De puzzel van de vorige keer is niet opgelost. Misschien dat het deze keer wel lukt. Stuur je antwoord voor 1 maart naar het bovenstaande adres.

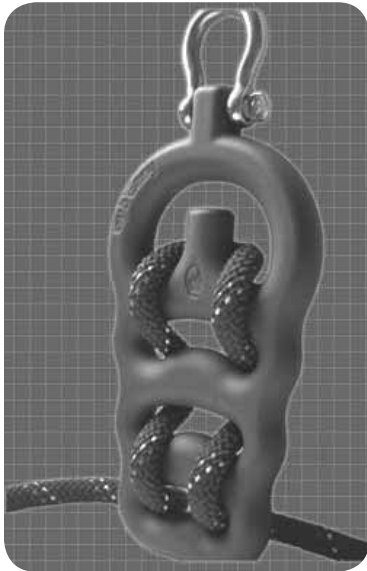
U	I	N	B
B	T	E	O
T	O	R	O
O	M	D	R

Moppentappen

Jantje komt thuis met een slecht rapport. "Voor zo'n slecht rapport lijkt me een flink pak slaag wel op z'n plaats!", zegt vader boos. Jantje antwoordt: "Dat lijkt me een goed idee, pa. Ik weet wel waar de meester woont."

Lies loopt met haar hond op straat en komt haar vriendin tegen. "He, ik wist niet dat je een hond had, wat voor ras is het?" - "Een politiehond." - "Hmm, daar ziet 'ie niet naar uit." - "Nee, dat moet ook niet. Hij is namelijk bij de geheime politie."

Giekrem



Vaak loop ik door zeilshops en zie dan artikelen waarvan ik denk: waar is dát nou weer voor nodig? Eén van de meest opmerkelijke items die ik recentelijk tegenkwam was een zogenaamde giekrem. Op het eerste gezicht had ik geen idee hoe een giekrem zou moeten werken. Maar na enig speurwerk lijkt het mij wel een nuttige accessoire, ook voor Bavariazeilers. Met name het aspect van verhoogde veiligheid aan boord lijkt mij van belang, vandaar deze bijdrage.

Gyb'easy

Gyb'easy, zoals de giekrem van Wichard wordt genoemd, is ontworpen voor grootzeilen van maximaal 40 m². Voor de meeste Bavaria's is deze dus toepasbaar. De giekrem maakt gebruik van een speciaal gefabriceerde lijn met de naam Gyb'Flex, die door de giekrem glijdt. Door de specifieke eigenschappen en de frictie met de rem zal de giek geleidelijk gijpen. Het gijpen wordt alleen gecontroleerd door de Gyb'flex lijn, zonder enige handeling met de grootschoot.

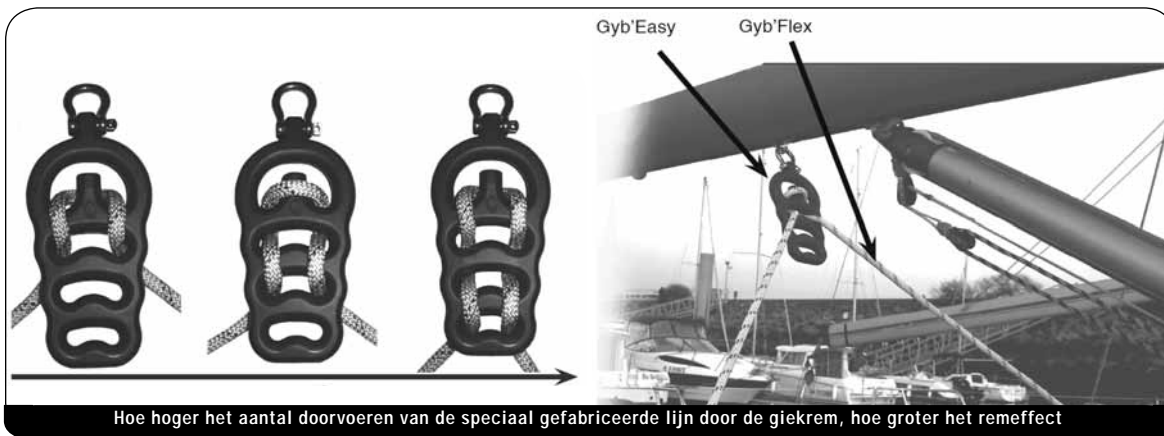
Installatie en gebruik

Er zijn verschillende methodes van installatie, afgestemd op het grootzeiloppervlak en de actuele windsnelheid. Daarmee wordt de juiste instelling van de giekriem bereikt. Hoe hoger het aantal doorvoeren van de speciaal gefabriceerde lijn

door de giekrem, hoe groter het remeffect. Zodra de juiste instelling bereikt is kan het remvermogen geregeld worden door het verhogen of verlagen van de spanning op de lijn. Als er teveel trekkracht nodig is voor voldoende spanning op de lijn voor het gewenste remeffect, dan dient het aantal doorvoeren in de giekrem verhoogd te worden.

Ook bij het gebruik van deze giekrem blijft het natuurlijk wel noodzakelijk om het grootzeil tijdig te reven. De Gyb'easy is bedoeld als giekrem, niet voor andere toepassingen.

Paul Lodewijk
Palu@Sea



Hoe hoger het aantal doorvoeren van de speciaal gefabriceerde lijn door de giekrem, hoe groter het remeffect



NAUTICA INSURANCE

Pleasure in finance & insurance!

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

De Bavaria Jachtverzekering, kies ontspannen het ruime sop!

Monique van Asperen verhaalde in de vorige Langsijz hoe zij samen met haar man Willem Delfgou zich gedegen voorbereidden om 4,5 maand in Griekenland te varen met hun BAV 34-2 Wiedewaai. Inmiddels hebben zij al aardig wat met de Wiedewaai in Griekenland gezeild. Hieronder laat Monique ons een bizar avontuur meebelevén in Griekenland. We verplaatsen ons naar de mooie ankerbaai Nissos Itaca, die achter het eilandje Pera Pighadi ligt. Deze baai is open naar zee naar oostelijke richtingen. De Wiedewaai ligt hier na een idyllische dag varen mooi beschut, omdat de wind NW is.

Hoe een idyllische dag kan eindigen

Helaas begint het na zonsondergang in onze baai steeds meer te deinen. Blijkbaar is de wind aan de vasteland zijde (vanuit het noordoosten) weer toegenomen. De golven staan recht de baai in. We komen steeds meer dwars op de golven te liggen, omdat wij zelf in de luwte liggen. De enorme hoge en steile rots-wanden achter ons en het eiland voor ons, vangen de wind af. De golven worden echter steeds hoger. Onze borden beginnen al van de kuipbanken af te glijden. Op een gegeven moment zijn de golven toegenomen tot 1,5 tot 2 meter en we maken dan ook aanzienlijk slagzij.

Van slapen komt niets

We kunnen ons nauwelijks staande houden. We kijken het nog even aan. We hebben er niet veel zin in om nog te vertrekken nu de avond al gevallen is. De dichtstbijzijnde beschutte plek ligt op een paar uur varen. Maar op deze manier komt van slapen natuurlijk niets. Je rolt uit bed en je wordt gek van het gepiep en gekraak van de boot. En alles valt om. Om 's nachts 0.00 uur besluiten we toch maar weg te gaan en naar de grootste havenplaats van Ithaca, Vathi genaamd, te varen. Hier hopen we beter beschut te liggen. Eenmaal achter het eilandje Pera Pighadi vandaan, blijkt al gauw

FURLEX • HARKEN • ANDERSEN • KARVER • SPINLOCK

TUNED

RIGS & ROPES

Cruising & Racing Rigs
Seldén Service Centre

uit voorraad leverbaar:

- **SMARTPINS:** het alternatief voor de splitpen
- alle soorten touwwerk, sluitingen etc.
- alle soorten staaldraad, eindverbindingen en spanners
- onderhoudsmiddelen voor tuigages
- Seldén en Furlex spare parts
- groot assortiment blokken, stoppers en dekbeslagen



Havenweg 9
1601 GA Enkhuizen
tel +31 (0) 228-324 995
fax +31 (0) 228-324 998
gsm +31 (0) 6-143 44 111

www.tunedrigs.com • info@tunedrigs.com

waarom er zoveel deining staat. Uit het N/NO waait een dikke 6 Bft. We moeten flink tegen de golven in stampen om uiteindelijk Vathi te kunnen bereiken. Dit is voor ons een volslagen onbekend gebied. We moeten dus zeer alert zijn op uitlopers van riffen en ons er van verzekeren dat we ver genoeg uit de kust blijven. Gelukkig hebben we een kaartplotter, dieptemeter en zeekaarten.

Varen in het volslagen donker

Kolpos Aetou, waarbinnen Vathi ligt, is een erg langgerekte baai. Deze baai begint aanvankelijk breed maar wordt van lieverlee steeds smaller. Ook maakt de baai op een gegeven moment een scherpe bocht. Aan beide kanten bevinden zich enkele ondiepten. Het is dus best spannend om hier in het volslagen donker -er is geen maan- te varen. Monique maakt elk kwartier een plotje op de kaart, werkt het scheepslog bij en schijnt met de schijnwerper naar waar de kust moet zijn. Willem let op de boordinstrumenten zoals kaartplotter en dieptemeter. Plotseling loopt de dieptemeter hard terug van 100 meter naar 60, naar 40, naar 20, naar 10 naar 8, naar 6 meter. Dit kan niet, we zitten verkeerd! De kaartplotter geeft echter aan dat we ons nog steeds midden in het diepe vaarwater moeten bevinden. Ook volgens de plotjes en de peilingen met de schijnwerper moeten we goed zitten. Hoe kan dit? Willem slaat volle kracht achteruit op de motor. Gelukkig, we komen weer in diep water.

C-map kaarten niet accuraat

Nog geen paar minuten later, hetzelfde verhaal. Weer wordt het plotseling heel ondiep. We twifelen aan onze waarnemingen en aan de juistheid van ons instrumentarium. Temeer omdat we al eerder hadden gemerkt dat in dit gebied de C-map kaarten niet altijd accuraat blijken te zijn. De posities van eilanden en bijzondere gebieden, waarvan detailgegevens zijn opgenomen, blijken niet altijd te kloppen. We hebben al eens bij Paxos meegemaakt dat we volgens de plotter ruim om een rif heen gingen, maar er vervolgens bijna bovenop voeren. De afwijking was slechts een kleine 200 meter! Ook vaar je volgens de plotter soms over land terwijl je toch echt ziet dat je je in het vaarwater bevindt. Maar ja, dat is overdag. 's Nachts is het toch moeilijker om precies te zien waar je bent. We varen weer snel achteruit en bestuderen de kaartgegevens nog eens goed. Dan varen we langzaam weer verder vooruit. Het vaarwater moet hier toch écht zijn. Het houdt ons nog lang bezig hoe wij toch in ondiep water terecht zijn gekomen. Waar ging het nu mis? Gelukkig maakt onze dieptemeter niet weer van die rare sprongen.

Gegevens op zijn kop en achterstevoren!

Eindelijk komen we bij Vathi aan. We besluiten in een hoek van de baai te ankeren, omdat 's nachts aan een kade aanleggen naast andere schepen ook niet alles is. Als



we de ankerlier hebben geactiveerd, zien we tot onze verbazing dat de kettingteller in de kuip alle gegevens op zijn kop en achterstevoren aangeeft! Wat is hier aan de hand? De lier werkt echter wel en we besluiten ons er maar even niet druk om te maken. We zijn aan slaap toe.

De volgende ochtend gaat Monique rond 7.00 uur naar het toilet. Gewoon-tegetrouw kijkt ze op het weerstation. Nee, dat kan niet... De luchtdruk is in de afgelopen paar uur enorm hard gedaald. Dit kan bijna niet waar zijn. Maar als het wel waar is dan komt er werkelijk een gigantische stormdepressie op ons af.

Dalende luchtdruk?

We besluiten snel de laptop op te starten en via Internet de Griekse weersite te raadplegen.

Hierop wordt onder andere een prognose afgegeven van luchtdruk en windverwachting voor de komende 36 uur, met intervallen van 3 uur. Uit deze gegevens blijkt dat de luchtdruk wel wat gaat dalen en er wat meer wind zal komen, maar niet dat er storm te verwachten valt. Wat is dat toch met al die apparatuur? Hebben we in een of ander magnetisch veld gevaren of inductieschade opgelopen door hoog onweer? Wat de barometer betreft is de oorzaak gauw gevonden. De batterijen van het weerstation blijken bijna leeg te zijn. Nadat we nieuwe batterijen geplaatst hebben, werkt het weerstation als vanouds. De kettingteller van de ankerlier heeft mogelijk een slecht contact. Dus hebben we het apparaat een aantal keren aan en uit gezet. Alles is weer normaal.

De juiste koers

Echter het snel teruglopen van de dieptemeter blijft onverklaarbaar. Als we de volgende dag weer langs het punt komen waar de dieptemeter hard opliep, zien we dat we ons wel degelijk in het diepe vaarwater bevinden en dat we dus wel de juiste koers hebben gevaren. Wanneer we enige weken later weer eens een dergelijke situatie meemaken, maar dan op klaarlichte dag, denken we toch een mogelijke verklaring te hebben. Als een school grote vissen (bijvoorbeeld dolfijnen of tonijnen) zich onder je boot bevindt ten hoogte van de sensor van de dieptemeter, zou het kunnen dat de echo hierdoor wordt verstoord. Dan lijkt het of de diepte terugloopt, maar wordt in werkelijkheid het signaal weerkaatst van de huid van een vis in plaats van de bodem. Maar dat is slechts een vooronderstelling. Wie o wie van de leden kan dit raadsel voor ons oplossen?

*Monique en Willem
Wiedewaai*



Loef & Lij úw Bavaria Specialist

Ons ervaren team staat voor u klaar!



RUTGERSON
Best in action



HEMPEL



Raymarine®

- ✓ **RUTGERSON BESLAG**
- ✓ **HEMPEL ANTIFOULING**
- ✓ **RAYMARINE**

- ✓ **SELDÉN**
- ✓ **MUSTO**
- ✓ **LEWMAR**



**LOEF
&
LIJ**

WATERSPORTWINKEL
TOERZEILEN
CURSUSSEN
SLOEPVERKOOP
SLOEPVERHUUR

**KLEDING
TOUW
ONDERHOUD
MOTOR
VERF
POLYESTER
SIKAFLEX
KOMBUIS
STROOM
VEILIGHEID
NAVIGATIE
ELEKTRONICA
BOOTSCHOENEN**

Straatweg 26 • 3604 BB Maarsse (aan de Vecht) • Tel. 0346 55 44 00
Dinsdag t/m vrijdag 10:00 uur-18:30 uur | Zaterdag 09:00 uur-17:00 uur

Bavaria verkopen?

Vanaf nu brengt iedereen
zijn Bavaria naar ...

Bavaria Brokerage

Bavaria
Brokerage



Ga nu naar Bavaria Brokerage in de Flevo Marina te Lelystad en bied uw Bavaria te Koop aan. De eerste 20 eigenaren die hun Bavaria te koop aanbieden profiteren van zéér aantrekkelijke actievoorwaarden.

Bel en vraag naar de voorwaarden : 0320-279854

www.bavariabrokerage.nl
Vanzelfsprekend ...

Bavaria Brokerage

IJsselmeerdijk 2 • 8221 FC Lelystad

Flevo Marina Trade Center • info@bavariabrokerage.nl



DHZ-klus of iets voor de specialist?



Sommigen zweren erbij, anderen vinden het niet nodig. Een boegschroef. Zoals met zoveel zaken aan boord van onze schepen heeft iedereen wel zijn of haar mening over zo'n aanleg- en sluisen hulpje. Daarover gaat dit artikel dan ook niet zozeer. Het gaat wel over de vraag of het inbouwen van een boegschroef misschien een doe-het-zelf klus kan zijn. Peter Steingröver vroeg het aan Willem de Koning.

Oefenen

Ik behoor zelf tot de tweede categorie zeilers. Nog wel. We hebben, zeker het eerste jaar waarin we Impulsive kregen, veel geoefend. Twee stootwillen met een ankertje een meter of zes uit elkaar in een beetje open water. En dan maar van alles proberen zonder die boeitjes te raken.

Vooruit, achteruit, stilliggen, achtjes draaien, je wordt er heel handig van. Verder proberen we altijd twee of drie stappen vooruit te denken als we Impulsive een haven binnenloodsen of als we een plekje zoeken in een drukke sluis. Zeker met een bak wind.

Het lukt best, maar er zijn heus momenten dat een boegschroef het leven een stukje makkelijker had kunnen maken en natuurlijk tikken we zonder dat "klappie op de neus" wel eens een boxpaal aan. Maar ach, daar hebben we zo'n mooie, stevige RVS stootrand voor.

Klam zweet

Situaties om het klamme angstzweet van ons hoofd te vegen hebben we gelukkig nog niet meegemaakt, maar zeg nooit nooit. Misschien dat we dan alsnog een boegschroef zouden willen. En ik vroeg me af of we dat dan niet zelf zouden kunnen knutselen.

Ik heb daarom afgesproken met Willem de Koning. Willem heeft mij al eens geholpen om een verhaal over polyesterreparatie te schrijven en vertelde toen ook, dat hij steeds meer boegschroeven inbouwt, vrijwel

altijd op locatie. Hij was graag bereid om te vertellen wat daar zoal bij komt kijken.

Nieuw pand

Kennelijk loopt het goed met die schroeven, want Willem zit in een nieuw pand, honderd meter verder, dat voor mijn gevoel minstens vier keer zo groot is als het oude. Hij bevestigt mijn vermoeden. Reparaties van polyester, waar hij ooit mee is begonnen, zijn inmiddels min of meer bijzaak geworden, hoewel hij nog steeds specialist is op dat gebied. De wat gehavende wedstrijd Laser van Michelle Broekhuizen die op zijn kop in de loods ligt om gerepareerd te worden, bewijst dat men hem daarvoor nog steeds weet te vinden.

Types en merken

Na de koffie vertelt Willem dat er meerdere types boegschroeven bestaan. Om te beginnen de meest toegepaste, conventionele boegschroef met een tunnel dwars door de romp. Die zijn er in een elektrische en in een hydraulische uitvoering. Willem levert en installeert meestal die van Vetus.

Daarnaast zijn er boegschroeven die tijdens het varen opgeborgen zitten in het schip en alleen naar buiten komen als dat gewenst is. Willem levert en installeert daarvoor boegschroeven van Maxpower, zoals de Compact Retract die onder de boot naar buiten scharniert en de VIP, die verticaal onder de boot het water in zakt. De laatste wordt over het algemeen alleen toegepast in schepen tussen de 45 en 70 voet.

Voor- en nadelen

Alle types hebben hun voor- en nadelen. De tunnelversie is bijvoorbeeld prijstechnisch aantrekkelijk en door de weinige bewegende delen erg robuust, maar vereist wel een oplossing voor de verstoorde stroomlijn die ontstaat door de grote gaten aan weerszijden van de romp. De scharnierende versie laat de stroomlijn intact, maar is qua onderhoud veel gevoeliger en moet zéér nauwkeurig worden ingebouwd. Verder zijn er per merk en type weer verschillende versies, afhankelijk van de lengte en het gewicht van de boot.

Het zelf inbouwen van een tunnelboegschroef is met een paar rechterhanden, goede spullen en enig technisch inzicht volgens Willem best te doen, maar hij raadt dit af bij een scharnierende boegschroef. Hij pakt pen en papier, stuurt zijn collega naar beneden om even de "passer" te halen en begint uit te leggen hoe je een boegschroef netjes inbouwt.

Passe(re)n en meten

De eerste belangrijke stap is het zeer nauwkeurig uitmeten waar de tunnel moet komen. De boegschroef moet om te beginnen zo ver mogelijk voor in het schip komen, voor het grootste draaimoment. Verder zo laag mogelijk voor de meeste grip op het water en tenslotte met voldoende ruimte binnen in de boot om de tunnel rondom goed aan de romp vast te kunnen lamineren.

Als de juiste plaats is uitgedruisd, wordt exact symmetrisch in beide zijkanten van de boot een gaatje van ongeveer een centimeter geboord en neem je de passer ter hand.

Ik had trouwens een heel ander beeld bij een passer. Het lange stuk ijzer dat Willem op tafel legt lijkt meer op een overmaatse vishaak. Het blijkt echter een vernuftig ding te zijn.

De doorsnede van de haak is precies de helft van de doorsnede van de te plaatsen tunnel. Het lange deel gaat dwars door de boot door de twee in de romp geboorde gaatjes. Door de scherpe punt van de passer een voor een aan beide zijden tegen de romp te drukken en dan rond te draaien, krast de passer door de helling geen cirkels maar twee keurige ellipsen op de romp.

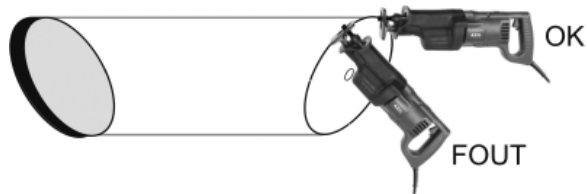


Gatenzaagje

De volgende stap is het zeer nauwkeurig uitzagen van de twee getekende ellipsen. Dit lukt het beste met een reciprozaag, waarvan het zaagblad aan de rugkant wat smaller is gevijld. Daardoor kan een mooie zuivere ronding gezaagd worden.

Let wel op, dat je de zaag voortdurend exact horizontaal en haaks op de lengtelijn van de boot houdt, dus niet plat tegen de romp. De tunnelbuis moet immers horizontaal door beide uitgezaagde gaten passen. Bovendien moet elke millimeter teveel gezaagd materiaal later weer opgevuld en gerepareerd worden.

Op mijn opmerking dat op die manier nauwkeurig zagen mij een uiterst lastige klus lijkt, grijnst Willem breed en neemt me mee naar zijn bus. Daar toont hij me een paar gatenzaagjes met een doorsnede van een centimeter of 25 en een lengte van ruim een halve meter. Juist. Dat zijn dus de spullen die de professional gebruikt. Werkt een stuk sneller en de tunnel past altijd tot op de millimeter nauwkeurig.

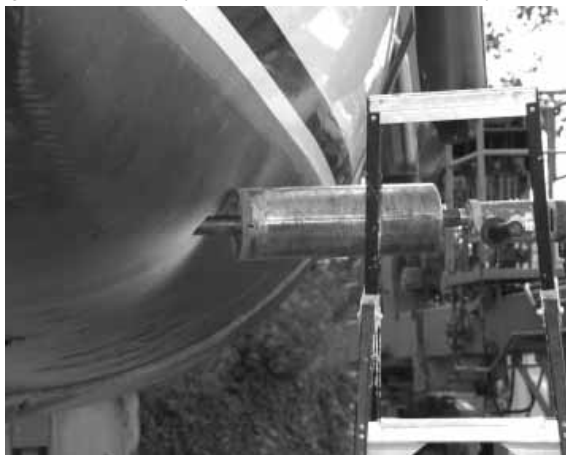


Willem adviseert om wel voor het zagen de boot binnen af te plakken en om vooral handschoenen, een afsluitende bril en een goed stofmasker te dragen. Er komt erg veel (bij inademing schadelijk) stof vrij. Een professionele stofzuiger in zijn bus toont zijn eigen voorzorg.

Tunnel plaatsen

Voor een goed resultaat is een goede voorbereiding van essentieel belang. Het is verstandig om de diverse montagegaten in de tunnelbuis vooraf aan te brengen. Daarvoor wordt bij de boegschroef een boormal meegeleverd.

Plaats de tunnelbuis dwars door de boot en lijn hem netjes uit op basis van de boorgaten. Teken vervolgens met een fijne stift aan beide buitenzijden de





romp af op de tunnelbuis. Aan de voorkant laat je die lijn vloeiend een centimeter of twee, drie van de romp afwijken. Daar komen later de "oortjes" die het water tijdens het zeilen met zo weinig mogelijk turbulentie over het gat naar achteren moeten leiden.

Haal de buis weer uit de boot en zaag deze netjes af op de getekende lijnen. Gebruik daarvoor een decoupeerzaag met een keramisch tegelzaagje. Polyester is erg hard en het zagen zou anders een hoop gewone zaagjes kosten.

Plakken

Ontvet de tunnelbuis grondig met bijvoorbeeld acetone en schuur hem ruw. Eenmaal in de boot kom je er misschien moeilijk bij. Daar waar de tunnel binnen gelamineerd gaat worden moet de (grijze) Topcoatlaag mechanisch verwijderd worden tot de gele kleur van het laminaat tevoorschijn komt. Uiteraard moet je ook hier goed ontvetten.

Plaats de tunnelbuis keurig uitgelijnd in de boot en lamineer hem vervolgens binnen zorgvuldig vast. Bezuinig vooral niet op de aanschaf van goede materialen, zoals hars en glasvezel met de juiste waterdampdichtheid. Laat een en ander daarna goed uitharden.

Oortjes

Als de hars is uitgehard en de tunnelbuis zit onwrikbaar op zijn plek, dan wordt het tijd om aan de buitenkant de oortjes te maken en de tunnel af te werken. Maak daarvoor wat dikke epoxypasta aan, haal diep adem en boetseer met veel gevoel voor hydrodynamische effecten een prachtig vloeiend randje aan de voorzijde van het gat. Ook u kent ongetwijfeld die eeuwige discussies over de mate van snelheidsverlies met een boegschroef. Op dit punt van de klus heeft u dat voor het grootste deel in eigen hand.

Overigens toont zich hier de gedreven expert. Willem begint te glimpen als hij beschrijft wat pas écht een mooie oplossing is. Geen oortje aan de voorkant van het gat, maar een in de romp weggeslepen uitholling

achter het gat. Deze dikt hij dan aan de binnenzijde van de boot weer op voor voldoende stevigheid. Dat is een stuk lastiger en een hoop meer werk, maar levert volgens Willem wel de mooiste afstroming.

Afwerken en afmonteren

Als alles opnieuw is uitgehard, werkt u de buitenzijden netjes af met bijvoorbeeld een paar lagen Gelshield en vervolgens antifouling. De binnenkant van de boot zet u weer netjes in de Topcoat. De tunnel is dan klaar.

Het staartstuk van de boegschroef wordt van buitenaf door de tunnelbuis naar binnen gestoken en met de nodige pakkingen en montage materiaal binnen vastgezet. De propeller wordt op het staartstuk geschroefd en de motor wordt gemonteerd. Daarna kan de boot in principe weer te water.

De elektrische installatie staat eigenlijk los van de boegschroef en is afhankelijk van uw keuze. U kunt kiezen voor dikke, nogal prijzige kabels vanaf uw bestaande accu's naar voren, of voor een aparte accu en eventueel een aparte acculader. Verder kunt u kiezen voor een bediening met een joystick of met een paar drukknoppen, maar ook voetschakelaars behoren tot de mogelijkheden. Het voert voor dit verhaal echter te ver om al die keuzes hier stuk voor stuk te bespreken.

Tips

Willem heeft nog wel wat tips. Als u een aparte accu gaat plaatsen, bedenk dan vooraf een goede plek. Houd bijvoorbeeld rekening met de lengte van de benodigde kabels en met de gewichtsverdeling in uw boot. Overweeg verder, als u toch met hars en glasvezel aan de gang gaat, om dan gelijk een mooi plateautje of een stevige accubak te maken.

Maar zijn allerbelangrijkste tip is: bereid u zéér goed voor als u zelf een boegschroef wilt gaan plaatsen. Het is in principe best te doen, maar u krijgt maar één kans om het goed te doen!

En bent u door dit verhaal geprikkeld tot zelf klussen, maar ziet u sommige onderdelen toch wat minder zitten, dan kunt u met Willem bespreken, wat hij eventueel voor u kan doen en wat u dan zelf doet.

Hem alles laten doen kan natuurlijk altijd, dat is zijn dagelijks werk. Uit zijn verhaal blijkt dat hij de kunst beheerst als geen ander en nooit voor minder gaat dan perfectie.

Peter Steingröver

www.dekoningboegschroeven.nl
www.vetus.com
www.max-power.com



Workshops Evenementen ALV

Winterbijeenkomst en Algemene Ledenvergadering 2008

Datum: zaterdag 2 februari 2008
Locatie: restaurant "De Vier Balken"
Brinkstraat 3
3455 SK Haarzuilens (nabij Utrecht)

13:30 Ontvangst
14:00 Aanvang programma

Het programma bestaat uit een lezing en, zoals dat bij elke vereniging hoort, de algemene ledenvergadering. De lezing wordt verzorgd door Age Veldboom. Misschien herinneren sommigen van ons hem zich nog van de winterbijeenkomst 2006. Hij vertelt enthousiast, maar ook met veel humor, over de vrachtaart onder zeil, met alle avonturen en belevenissen van het schippersvolk van vroegere tijden.

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

Agenda ALV

1. Opening door de voorzitter
2. Mededelingen en ingekomen stukken
3. Notulen ALV 2007
4. Jaarverslag secretaris
5. Financieel jaarverslag 2007 en begroting 2008
6. Verslag van de Kascommissie
7. Samenstellen nieuw Kascommissie
8. Voorstel bestuursuitbreiding van 3 naar 5 leden
9. Verkiezing 2 nieuwe bestuursleden (o.b.v. punt 8)
10. Verkiezing nieuwe voorzitter
11. Dupain wisseltrofee
12. Rondvraag en afsluiting

De notulen van de ALV-2007 vindt u op de website of worden op verzoek toegestuurd. Eventuele reacties graag schriftelijk (of per e-mail) aan het secretariaat.

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

Hemelvaartweekend 2008 op de Oosterschelde

donderdag 1 mei t/m zaterdag 3 mei 2008

Alweer voor het 7^e jaar een hemelvaartweekend voor de BZC in het zuidwesten van Nederland.

Zoals (intussen) gebruikelijk, laveren we heen en weer tussen de verschillende wateren in dat gebied. Op die manier hebben de deelnemende leden op het moment dat we op hun thuiswater komen de gelegenheid om te laten zien dat ze het water kennen. Anderzijds zijn het dus ook niet steeds dezelfde leden die vanuit hun thuishaven ver moeten varen om de evenementlocatie te bereiken.

Het jaar 2007 is, behalve het perfecte weer wat we hadden, een groot succes geweest. En dat het moeilijk is

om dat te evenaren zal duidelijk zijn. Maar we zijn weer aan het organiseren geslagen om een goed evenement neer te zetten. Het mag duidelijk zijn dat we daar natuurlijk wel de nodige deelnemers voor nodig hebben!

Intussen zijn er al e-mails verstuurd naar de weermanen om goed weer te bestellen, je weet maar nooit of het effect heeft.

Voor 2008 staat de Oosterschelde, het oostelijk deel, op het programma. Met name Wemeldinge zal een centrum binnen de activiteiten zijn. De exacte inhoud van het programma is nu nog niet uitgekristalliseerd, maar we hebben hiermee wel een tipje van de sluier opge-

L
A
N
G
S
Z
I
J



licht. In grote lijnen lijken uiteindelijk de natte evenementen op elkaar, maar we proberen toch dusdanige nuances aan te brengen, dat het enthousiasme om deel te nemen blijvend gevoed wordt.

We hopen op veel aanmeldingen en zullen trachten groot en klein weer een onvergetelijk weekend te bezorgen.

Tot ziens in Wemeldinge,

Organisatie:

Carel, Alice en Denise Scholtes (Ya Esta)
Gerben, Gepke en Mariska van Bers (Senang)



Kosten

Deelname aan het Hemelvaart- of Pinksterweekend kost € 55,- per persoon. Kinderen tot en met 11 jaar betalen € 27,50 en kinderen onder 4 jaar mogen gratis mee. In dit bedrag zitten hier en daar een hapje en een drankje, 2 maal een diner met een paar glaasjes en een ontbijtbuffet. Het deelname bedrag is exclusief de liggelden. Deze worden apart in rekening gebracht.

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

Pinksterweekend 2008 ***Markermeer*** *Natte Evenementen*

zaterdag 10 mei t/m maandag 13 mei 2008

De voorbereidingen voor het Pinksterweekend 2008 zijn alweer in volle gang. Dit jaar zal de nieuwe centraal gelegen Marina Volendam vanaf zaterdag 14.00 uur onze gasthaven zijn voor het gehele evenement.

De deelname is weer beperkt tot het aantal van 180 deelnemers en dus zo'n 60 schepen. Voor diegenen, die nog niet eerder deelgenomen hebben is het goed te weten dat het programma onder meer bestaat uit de be-

kende zinderende zeilwedstrijd op zondag, de dinghyrace voor de jeugd (en als ze pech hebben de meest sportieve vaders) en de quiz voor de jeugd.

Dat alles wordt gelardeerd met onderlinge kameraadschap bij de steigerborrels, de diners op zaterdag bij hotel Spaander (met live muziek voor de "swingers" onder ons) en zondagavond bij restaurant 'de Pieterman' aan de haven, alwaar ook het afsluitende ontbijt op maandagmorgen plaatsvindt. Daarna gaat eenieder weer moe maar voldaan en met mooie herinneringen terug naar de thuishaven!

Nadere details volgen op korte termijn (zie www.bavariazeilclub.nl), maar u kunt zich nu alvast opgeven. Zoals gewoonlijk geldt: VOL is VOL !!

Organisatie:

Suzanne Swerms Suwijn
Evelyn Eman





Aanmeldingsformulier Winterbijeenkomst en ALV 2008 - 2 februari

naam
 adres en woonplaats

aantal deelnemers bijeenkomst: (gratis)
 aantal deelnemers aan het diner: (€ 27,50 per persoon)
 eventueel dieet:

Incassomachtiging

Hierbij machtig ik de BZc om de kosten automatisch af te schrijven van mijn Nederlandse (post)bankrekening.
 rekeningnummer: op naam van:

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



Aanmeldingsformulier "Natte evenementen" 2008

Wij nemen deel aan het: Hemelvaartweekend 1-3 mei (Oosterschelde)
 Pinksterweekend 10-12 mei (Markermeer)

eigenaar/schipper:
 adres:
 postcode: woonplaats:
 telefoon: mobiele telefoon:

Deelnemers

	<i>voornaam</i>	<i>achternaam</i>	<i>leeftijd (alleen voor kinderen)</i>
1.
2.
3.
4.
5.
6.
7.
8.

scheepsnaam: type bouwjaar
 thuishaven: klapschroef: ja / nee
 diepgang: kiel: lood/gietijzer zeiloppervlak aan de wind:
 bijzondere zeilen:

Incassomachtiging

Hierbij machtig ik de BZc de kosten automatisch af te schrijven van mijn Nederlandse (post)bankrekening.
 rekeningnummer: op naam van:

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



De Vries
Zeilmakers sinds 1830

www.zeilenvandevries.nl

Specialist in wassen van zeilen en tenten

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



De Vries geeft aan alle leden van de BavariaClub een korting van 5% op b.v. nieuwe jachtzeilen, rolreefsystemen, sprayhoods, wintertenten, spatzeilen enz. gedurende het gehele jaar!

Dit aanbod geldt uiteraard niet tijdens andere acties van De Vries! Bel ons.

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



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
LOGISTICS

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

Nieuwe leden

Nieuwe leden sinds 15-10-2007 in volgorde van inschrijving.
Bijgewerkt tot en met 26-12-2007.

naam	scheepsnaam	thuishaven
Peter & Mariele Metten	Element	De Wilgen
Frans & Willemien Sars	Eagle	Enkhuizen, Compagnieshaven
Pieter Deinum	Jitty	Lemmer
Willem & Mariëlle van Bork	Ivy Too	Medemblik
Hans & Petra Verra	First of May	Kats
Henk & Marga Slaakweg	Havhesten	Lemmer
Jan & Henny Hoekstra	Allegro	Volendam, Marina
Fred & Els Rosenbrand	Elisabeth	Willemstad
Wim & Margret van der Wal		
Bernd Lange	Kilala	Lelystad
Frans & Annigje Wiersema		Workum
Rita & Gerry Schep	Passie	Monnickendam
Rob & Tine Jaspers	Noctiluca	Leimuiden
Marco & Hilde Mons	Andiamo	Harderwijk
Heinz & Diana van Dorp		
Albert Tietsma & Hilly Bruinsma	Tsjoch	Franeke
André van den Worm & Nettie Karelse	Wikki-Meike	Warns, de Pyramide
Wout Voorthuyzen & Thea Peters	Wallydoc 2	Workum
Ruud & Petra Scholten		Monnickendam
Jeroen & Carolien van Dalen		Herkingen
Eric van Dijken	Moki	Almere
Piet & Marian Korteweg	Queen	Ooltgensplaat
Herman Smeding	Summer Flow	Lemmer
Günther & Iris Schild	IRIS	Workum
Gerard van de Weetering & Klarie Withaar	Andromeda	Lelystad
Pieter & Esther van Dijk	Courage	Volendam, Marina

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



Maritin Watersport

**Mobiele jachtservice
Watersportartikelen**

www.maritin.nl info@maritin.nl

013-5720410 / 06-27584423

**Voor alles
wat uw
boot wenst**

in het Kielzog... SEIZOENEN

laatste pagina van de redactie

Ze zijn mooi en soms heftig, de seizoenen in Nederland. Ik zou ze niet willen missen, want ik houd van wisselingen. Het is winter en dus ligt onze Bavaria lekker in een verwarmde hal. Want wij varen 's winters niet door en vinden dat ook goed zo. Het is een bewuste keuze.

Winter

Manlief is nu regelmatig aan boord om te klussen. Ik vraag me af: is het noodzaak of is het een vorm van therapie? Natuurlijk zijn er allerlei kleine dingen te doen en heb ik goed geholpen met het aanvullen van zijn 'to do list' achter in zijn agenda. Maar als Bernard gewichtig aankondigt: "Morgen moet ik naar de boot", dan denk ik er het mijne van. Maar ik ben verstandig en zeg: "Natuurlijk, ga maar lekker". Want ik ben de vrouw achter de klusser. Ik steun hem, want hij moet wel het winterseizoen doorkomen. In deze periode heeft hij niet genoeg aan één liefde, ik weet dat ik concurrentie heb.

Voorjaar

Voor je het weet is het weer voorjaar en lente en dan begint het weer te kriebelen. In maart kunnen er nog wat klusjes gedaan worden en in april gaat de boot al te water. Heerlijk, dan kunnen we weer varen. In de meivakantie, als het goed weer is, gaan we naar de Waddeneilanden. Aansluitend doen we weer mee met het Pinksterweekend en ontmoeten we hopelijk een hoop Bavariavaarders. We gaan ook korte tripjes maken met vrienden die al heel lang op de meegaanlijst staan. Het weer was vorig jaar vaak spelbreker, dus de lijst werd niet korter. Bernard kan nu opvallend tijd besteden aan zijn twee liefdes, want ze zijn regelmatig bij elkaar. Ik weet dat ik concurrentie heb.



Zomer

Waar gaat de tocht heen, deze zomer? Gaan we naar de Oostzee, naar Denemarken en Zweden? Of naar Frankrijk, via de Belgische kust? We weten het nog niet. Op enig moment zal de beslissing wel vallen. Afgelopen seizoen gingen we via de Belgische kust, waar we veel heerlijke vis gegeten hebben, via Ramsgate naar Londen en weer terug. Het was een geweldige ervaring, vooral dat fietsen op de vouwfiets op de Towerbridge en door het centrum van Londen. Dit soort dingen kan je in de zomer doen, als het weer een beetje meezit. We zijn dan vier tot zes weken achter elkaar aan boord en weer kan Bernard opvallend tijd besteden aan zijn twee liefdes, ...



Zo, nu staan de Reeds Almanak en de zeemansgidsen zeevast!
Deze klus kan van de klussenlijst worden afgevoerd



Herfst

We kunnen, en vooral Bernard, nog even teren op de herinneringen aan de zomer. In oktober gaat de boot er weer uit en komt er een nieuwe 'to do list' in de agenda. Want ik weet het zeker, het is voor een groot deel therapie, dat klussen op en aan de boot! In deze periode heeft hij niet genoeg aan één liefde, ik weet dat ik concurrentie heb.

Marianne Schot
Memories