

Kuippraat

van de voorzitter

Hoe zullen we deze zomer nou eens betitelen? Een verregende of verwaaide zomer of was het juist een ideale zomer voor de (die hard) zeiler? In ieder geval was er over voldoende wind geen klagen en tussen de buien door was het best wel droog. Het aantal zomerse dagen viel alleen een beetje tegen, maar je kunt ook niet alles hebben.

Wat me dit jaar wel opviel was de instabiliteit van het weer. Het hoge drukgebied boven Scandinavië en de uitlopers van hogedrukgebieden boven de Azoren, die normaliter voor stabiel zomerweer zorgen, bleven dit jaar uit, met als gevolg dat het voorspelde viertje zich wel eens als windkracht zeven met stoten acht kon openbaren. Wie had nou verwacht dat we in de eerste helft van augustus op zee en IJsselmeer windstoten tot 50 knopen (windkracht 10) konden verwachten. Wij lagen toen zelf in Enkhuizen (redelijk beschut in de Compagnieshaven) en hebben 43 knopen (windkracht 9) op de windmeter geklokt!

Maar, zoals een groot profeet ons ooit leerde, "elluk nadeel heb z'n voordeel". Van de boot wisten we al dat ze heel wat kon hebben en dat is maar weer eens bevestigd. De voorraad ervaring met veel wind en hoge(re) golven is ook weer aardig bijgevuld.

Hoe de zomer ook is ervaren, ze is al ten einde gelopen. Voor de



één zal dat betekenen dat de winterstalling aanstaande is. De ander verheugt zich op rustige herfst- en wintertochten, al dan niet afgewisseld met een Snerttrace. Voor zowel Noord als Zuid staan de data vast. Elders in dit nummer is meer informatie te vinden. Ook is de winter traditiegetrouw de tijd voor workshops en ALV. Als je al niet via de website meer informatie over data en aanbod hebt gevonden, komt dat in dit nummer nog ruimschoots aan bod.

Wil ik iedereen tenslotte nog wijzen op een aantal vacatures. Let vooral op de vacature voor leden, die mee willen helpen het jubileumjaar – in 2010 bestaat de BZc 20 jaar – vorm te geven. We stevenen af op 900 leden. Daar zullen toch wel een aantal mensen bij zitten met organisatietalent en goede ideeën.

Fred en Debora

Inhoudsopgave

Kuippraat	1
Vacatures	3
En?! Goed gevaren dit jaar?	4
De digitale waterweg	7
Zeeuws Alternatief	8
KNRM: Nu weet ik het weer!	10
Logboek van een Boegschroef	11
E.N.BZc.S.E.	15
Weg van de snelweg	16
BabbelVaria	21
De TWEEpitter	24
Workshops, ALV en Evenementen	28
Dupain Trofee	30
Nieuwe leden	31
in het Kielzog...	32

Colofon

Bestuur Bavaria ZeilClub

Voorzitter:

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

Vicevoorzitter:

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

Penningmeester:

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

Secretaris:

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

Evenementen:

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

Correspondentie:

Slangenburgerstraat 39, 4834 KW Breda

Bankrelaties:

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

Redactie:

Marianne Schot
redactie@BavariaZeilclub.nl

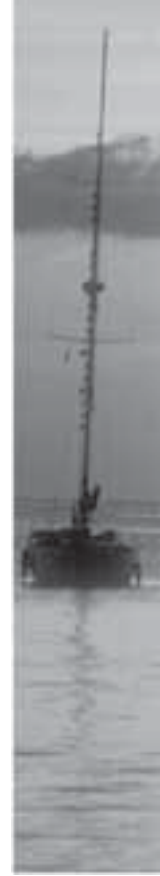
BabbelVaria:

jeugd@BavariaZeilclub.nl

Vormgeving en opmaak:

Ton Mommers

L
A
N
G
S
Z
I
J



Winning Performance

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



ELVSTRÖM
SOBSTAD

VACATURES

VACATURES

VACATURES

L
A
N
G
S
Z
I
J

Tijdens de Algemene Ledenvergadering (7 februari 2009) nemen we afscheid van onze penningmeester Willem Boswinkel. Na vele jaren de boekhouding van de BavariaZeilclub bijgehouden te hebben gaat Willem het stokje overgeven aan een ander. Verder loopt de termijn van vice-voorzitter Ton Mommers af. Ton heeft al aangegeven herkiesbaar te zijn voor een volgende termijn, maar zal dan wel opnieuw door de vergadering moeten worden benoemd.

Dat betekent dat we op zoek zijn naar twee nieuwe bestuursleden. Daarbij hoeft niet noodzakelijk een penningmeester of een vice-voorzitter te zitten. Na verkiezing van de nieuwe bestuursleden is het bestuur bevoegd om de bestuurstaken onderling te verdelen. Uitzondering is de voorzitter, deze is door de Algemene Ledenvergadering gekozen.

Bestuursleden m/v

Elk bestuurslid is, samen met de overige bestuursleden, verantwoordelijk voor het verenigingsbeleid. Nadere invulling van het takenpakket zal in onderling overleg binnen het bestuur plaatsvinden.

Gezocht wordt naar enthousiaste leden van de Bavaria Zeilclub (man of vrouw), die zich minimaal drie jaar willen inzetten voor het reilen en zeilen van de club en zich herkennen in het volgende profiel.

- enthousiast, open-minded en initiatiefrijk
- goede communicatieve vaardigheden
- in het bezit van een computer en bekend met het gebruik van E-mail, internet en MS-Office
- uiteraard in het bezit van een Bavaria zeiljacht
- bestuurlijke ervaring is geen vereiste

Voor meer informatie en aanmelden als kandidaat kunnen geïnteresseerden zich tot de voorzitter of één van de overige leden van het bestuur wenden. Geschikte kandidaten zullen door het bestuur aan de Algemene Ledenvergadering worden voorgedragen, waarna de kandidaat bestuursleden door de vergadering kunnen worden benoemd.

Jubileumcommissie

In 2010 bestaat de BZc 20 jaar. Dat mogen we niet zonder aandacht voorbij laten gaan en we denken er aan om één of meerdere (droge of natte) evenementen in dit kader te organiseren. Het bestuur heeft al enkele ideeën. Andere of aanvullende ideeën worden echter zeer op prijs gesteld.

Om het jubileum en de hieraan gekoppelde festiviteiten verder vorm te geven zijn we op zoek naar leden, die deze organisatie, via een nog samen te stellen jubileumcommissie, op zich willen nemen. We denken hierbij aan vrouwen en mannen, die zich (deels) in onderstaand profiel herkennen.

- enthousiast
- goede communicatieve vaardigheden
- vermogen tot samenwerken
- vindingrijk
- in het bezit van een computer en bekend met het gebruik van E-mail, internet en MS-Office

De jubileumcommissie zal nauw samenwerken met het bestuur, vertegenwoordigd door de voorzitter. Voor meer informatie en aanmelden als commissielid kunnen geïnteresseerden zich tot de voorzitter of één van de overige leden van het bestuur wenden. Getracht zal worden de commissie zo snel mogelijk vorm te geven.



En?! Goed gevaren dit jaar?

We hopen natuurlijk dat u deze vraag positief kunt beantwoorden, ondanks het wat verwaaide en verregende seizoen... Wel goed natuurlijk om de boot met harde wind beter te leren kennen en wat zwaarweer tactieken te leren en op te frissen. En natuurlijk om het zeilpak weer eens te luchten...

Wat valt nu op met meer wind? De boot gaat schuiner, ligt moeilijker op het roer. De zeilen klapperen meer en meer, zijn bijna niet strak te krijgen zonder (nog verder) te reven. Hoe komt dat nou eigenlijk? En, veel belangrijker, wat doe je eraan?

Helling

Helling is een natuurlijke reactie van de boot op de toegenomen winddruk in de zeilen. Hoe harder die druk, hoe schuiner de boot gaat. Tenminste, als de wind niet recht van achteren (of van voren natuurlijk) komt.

Maar wat gebeurt er met het schip onder helling, behalve dan dat alles wat niet goed vastzat nu vanzelf een mooi plekje weet te vinden?

Allereerst neemt het geprojecteerde zeiloppervlak af, dat wil zeggen dat het zeil voor de (horizontaal waaiende) wind kleiner wordt. Hierdoor neemt de druk in de zeilen af, maar hierbij ook de mogelijkheid om de kracht in snelheid om te zetten.



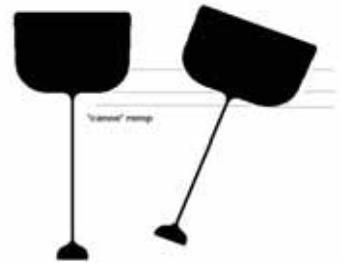
Ten tweede zal de vorm van het onderwaterschip veranderen. Doordat het schip schuin ligt zal de mooie ellips veranderen in een asymmetrische vorm, waarbij geldt dat

schepen met een bredere spiegel hiervan meer last hebben dan die met een smallere spiegel.

Doordat het schip asymmetrisch wordt, gaat het zich ook anders gedragen: de boot wordt loefgieriger, luistert minder goed naar z'n roer (dat natuurlijk geprojecteerd ook minder oppervlak heeft) en zal meer drijven.

Wedstrijdjachten gebruiken de veranderende vorm van het onderwaterschip om voordeel mee te halen, en dan vooral in de meting. De schepen worden gemeten in de haven, als ze rechtop liggen en één van de belangrijke maten die worden genomen is de waterlijn lengte. Hieruit wordt immers een deel van het snelheidspotentieel gemeten. Als nu het schip dusdanig vertrimt dat bij 10 graden helling de waterlijnlengte langer wordt, betekent het dat je 'gratis' extra snelheid kunt verkrijgen. Dit is de achterliggende gedachte achter bijvoorbeeld de grote overhangen van de J-klasse boten, de rare IOR spiegels die parallel 5 cm boven de waterlijn doorlopen, en de huidige trend waarbij de rechte boeg in de haven boven water uitsteekt, maar zodra er gevaren wordt volledig onder water komt te liggen.

America's Cuppers en andere nieuwe 'upwind performers' zijn voorzien van een smalle 'canoe' romp, een U-vorm met harde kim-

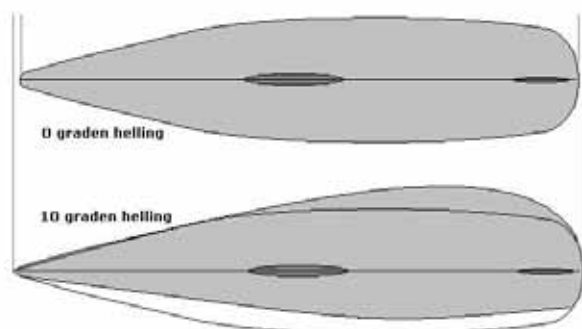


men die onder helling zelfs het natte oppervlak vermindert en als 'kielbalk' fungeert...

Roerdruk

Dus helling is slecht, maar ook goed voor de prestaties? Precies! Zoals bij alles in 't leven: overdaad schaadt... de meeste schepen worden tegenwoordig ontworpen op zo'n 10 tot 15 graden helling, klassieke S-spanten varen het beste met meer helling, tot wel 25 graden. Een goed ontworpen schip zal bij 10 tot 15 graden niet sterk vertrimmen op z'n onderwaterschip, terwijl de waterlijnlengte toeneemt. Moderne cruisers met dubbele achterhutten hebben bredere spiegels en zullen dus eerder vertrimmen. Maar ach, in de haven ligt 't wel errug lekker natuurlijk!

Door de asymmetrie zal het schip de neiging krijgen voorover te duiken, het volume neemt daar immers niet of nauwelijks toe onder helling terwijl er achterin een heleboel gebeurt. Ook worden kiel en roer uit het midden geplaatst, al deze zaken



leiden ertoe dat het schip loefgrieger wordt en de roerdruk dus toeneemt. Dit zorgt er voor dat er meer roeruitslag nodig is om het schip op koers te houden, wat resulteert in meer weerstand onder water.

Kortom: meer helling is lastiger sturen, minder controle en minder snelheid... niet gek dus dat alle wedstrijdzeilers altijd aan loefzijde zitten dus!

Zeilprofielen

En dan die klapperende zeilen met zwaar weer! Op de zeilschool hebben we allemaal geleerd de zeilen aan te trekken tot ze niet meer killen. En zo hoort 't. Toch?

Op een 16kwadraat klopt dit als een bus, en met weinig wind kan ik er in de meeste gevallen ook niets tegenin brengen. Maar als het gaat doorwaaien? Da's een ander verhaal. Moderne schepen varen met relatief grote en zeer efficiënte genua's. Deze vormen de motor van het zeilplan en dienen inderdaad in

geen geval klapperend of zelfs maar killend gevaren te worden. Dus, als het harder waait niet de schoot wat vieren om te lozen aan de wind, maar juist aantrekken! Hierdoor wordt het profiel vlakker waardoor de genua beter afstroomt en minder druk opbouwt. Wel dient het leioog naar achteren gezet te worden om de twist te vergroten. Maar niet losser zetten dus, dit werkt juist averechts!

En het grootzeil dan? Als de genua goed werkt zal het nooit mogelijk zijn om met harde wind het grootzeil op een aandewindse koers volledig gevuld te krijgen. Als het wel lukt vaart u te laag of te schuin...

Waarom? De uitstroom van de genua drukt het voorlijk van het grootzeil terug naar loef, hierdoor ontstaat een constante tegendruk. Bij moderne wedstrijdsschepen gebeurt dit al bij 12 knopen wind, bij een gemiddeld schip zal het vanaf windkracht vier het geval zijn.

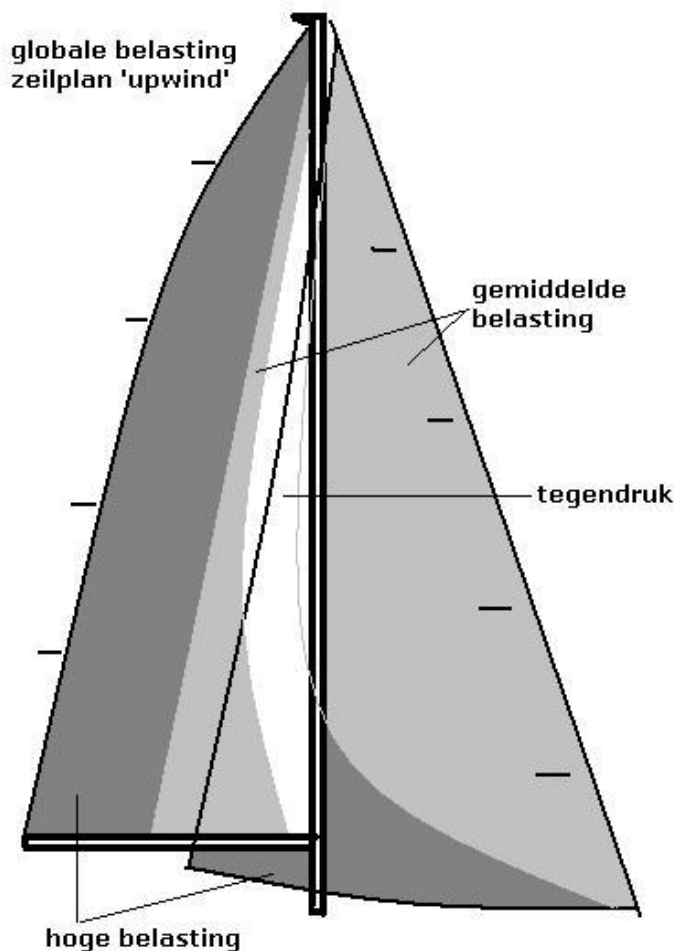
Wat doe je eraan? Helemaal niets! Zo belangrijk als de aanstroom van de genua is, zo belangrijk is de uitstroom van het grootzeil. Zorg dat de telltales in het achterlijk netjes uitstromen en laat het grootzeil rustig killen. Kapot gaat het er niet van, zolang het niet klappert. U zult gelijk merken dat de roerdruk vermindert, u hoger kunt sturen (wel de genua dichttrekken dus!) en de helling vermindert. Al met al resulteert dit in meer snelheid en meer rust aan boord. Jammer dan voor de zeilschool!

Reven of...?

Profielen afvlakken! Een vol grootzeil, mits volledig afgevlakt door onderlijkstrekker, valsparing of cunningham en achterstag kan met meer wind gevaren worden dan een slecht gereefd grootzeil met te veel bolling. Hoe vaak gebeurt het dat met het zetten van een rif ook de zeileigenschappen verloren gaan? Nu probeer ik niet te propageren dat er niet meer gereefd moet worden, maar doe het pas als het moet, en, belangrijker nog, doe het goed! Een gereefd grootzeil moet minimaal zo vlak zijn als het normale, vlak getrokken grootzeil.

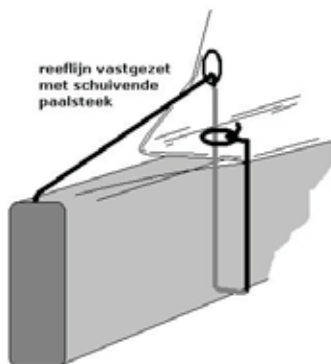
Dit vraagt een goed bedienbaar reefstelsel met componenten van goede kwaliteit:

- de reefflijn moet van rekvrije kwaliteit zijn, immers het is niet de bedoeling dat het zeil in vlaggen bollert...
- de reefflijn moet het zeil natuurlijk naar beneden trekken, maar belangrijker is nog dat de reefflijn de functie van onderlijkstrekker moet kunnen vervullen. Hiervoor dient ze goed naar achteren te trekken, minimaal in een hoek van 45 graden en liefst meer. Meestal loopt de lijn vanuit de giekkop door het zeil en wordt dan om de giek heen vastgezet. Dit kan gewoon met een schuivende paalsteek, hiervoor hoeft dus geen reefoog onder de giek te zitten. Zo kan de lus gemakkelijk naar achteren getrokken worden.
- Er moet een goed reefflier beschikbaar zijn om de reefflijn ook écht strak door te zetten.





- Reefknuttels zijn niet echt nodig, deze dienen puur om te voorkomen dat het zeil van de giek waait. In de praktijk gebeurt dit alleen als het zeil dubbel gereefd is, het volstaat dan ook om één of meerdere zeilbandjes door de ogen te steken. Als deze fel ge-



kleurd zijn vergeet u ze ook niet weer los te maken...

- Een enkellijns reefstelsel is makkelijk, echter dient het wel goed te werken. Zo moet bij veel systemen de reeflijn zowel door voor- als achterlijk van

het grootzeil worden getrokken. Als de blokken in het voorlijk tegen elkaar worden getrokken blokkeert het systeem en is het dus onmogelijk om het achterlijk dicht te trekken. Markeer in dat geval het grootzeil zodat u het niet zover laat zakken dat de blokken in de knel komen.

Rolreven is een ander verhaal. Een rolgenua zal altijd vervormen en boller worden tijdens het inrollen. Eén of twee slagen kunnen nog net, daarna wordt het een drama en zal eigenlijk het zeil vervangen moeten worden door een kleiner zeil. Zorg in ieder geval dat de positie van het leioog van de schoot wordt aangepast op de nieuwe lokatie van de schoothoek.

Bij een rolgrootzeil loopt u tegen dezelfde problemen aan, alleen is hier het voorlijk minder belangrijk (zoals eerder vermeld). Een verticaal doorgelat grootzeil is ook een goede oplossing, rol het zeil altijd tot aan een lat en deze zal het profiel vlak trekken.

Alles aan de wind?

Bijna alles draait in bovenstaand verhaal om het verbeteren van de aandewindse prestaties bij zwaarweer. Nu vaart een boot ook vaker aan de wind dan enige andere koers, en zijn de condities op deze koers altijd het lastigst. De schijnbare wind is toch altijd een stukje harder dan op andere koersen...

En bij andere koersen dan? Zorgen voor vlakke profielen helpt altijd. U kunt ervoor kiezen om bijvoorbeeld de high aspect fok op een 'buitenschoot' op de voetlijst te plaatsen, waardoor het profiel toch redelijk vlak blijft. Verder is het een kwestie van experimenteren, vooral met helling en roerdruk. De ene boot vaart prima op een halve windse koers met alleen genua, de andere is niet in toom te houden en heeft beide zeilen, zij het gereefd, nodig.

Toch mooi hè, zo'n verwaaide zomer...

*Vester Knibbe
TUNED Rigs & Ropes*

- 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 Barendszstraat 18 • 8531 KW Lemmer • t| 0653 54 91 79 • e| info@bosmanautischeservices.nl • kof Leeuwarden 01111225

De digitale waterweg

Als kind aan boord bij mijn ouders werd ons een aantal dingen ingeprent, zoals "één hand voor de boot en één voor jezelf". Maar ook "Licht uit" en "Kraan dicht". De accuspanning en watervoorraad waren heilig aan boord. We moesten er immers lange tijd mee doen, want de watertank was klein en walstroom was een nog onbekend fenomeen. Ik kan me ook nog goed herinneren hoe mijn vader altijd in de weer was met waterkaarten, passers en stroomtabellen.

De meest geavanceerde elektronica bij ons aan boord was een radio-richtingzoeker, waarvan het nut mij altijd duister is gebleven, want het apparaat leek nooit de juiste richting aan te geven. Op zee voeren we op gegist bestek en als land in zicht kwam, dan was het een hele belevenis om uit te vinden waar we ons precies bevonden en van welke badplaats we de contouren zagen.

Voortgang

Langzaam maar zeker rukte de elektronica op aan boord. Eerst kwam Decca – een geweldige uitvinding zolang je uit de buurt van de hoge rotsen bij het kanaal bleef. Vervolgens kwamen de NavTex, GPS, kaartplotter en op steeds meer schepen zelfs televisie om de hoek kijken. Dit voorjaar kregen wij onze eigen Bavaria, voorzien van een volledig 220V circuit met op handige plaatsen een netsteker en (wie had dat ooit durven denken) een magnetron in de keuken. En al die aansluitingen bleken wel nodig ook afgelopen zomervakantie.

Zodra de lijnen vastlagen, werd de stroomkabel uitgerold en konden de verschillende apparaten aan de oplader: mobiele telefoons, Nintendo spelcomputers, batterijop-

laders voor de GPS en natuurlijk de laptop, die we erg veel gebruikt hebben.

Internet aan boord

Vóór de vakantie heb ik een aantal dingen uitgezocht en geregeld die het gebruik van de laptop aan boord een enorme meerwaarde hebben gegeven. Allereerst wilde ik graag internet aan boord hebben. We hebben een bedrijf dat onder meer software verkoopt via internet en met 5 tot 10 minuten per dag zou ik onze virtuele winkel open kunnen houden terwijl we zelf lekker vakantie aan het vieren waren. Na een uitgebreide zoektocht heb ik uiteindelijk voor een KPN Flat Fee Lite abonnement gekozen. Hiermee kun je voor een vast bedrag van zo'n 40 per maand in heel Nederland onbepaald van internet via UMTS/GPRS genieten. Onze ervaringen hiermee zijn uitstekend: op de meeste plaatsen een snelle UMTS verbinding en soms – vooral in Zeeland – een veel langzamere GPRS verbinding. Het werkte eigenlijk overal, zelfs op zee tussen Hoek van Holland en Stelendam waar we – bezorgd door een waarschuwing van Oostende radio – konden controleren waar de onweersbuien (met windstoten kracht 10) zaten.

Weerberichten

Naast de dagelijkse routine van het lezen van de email werd de verbinding voornamelijk gebruikt voor nautische toepassingen. De actuele weerberichten haalden we van Nauticlink. Hierop zijn het KNMI weerbericht voor langs de kust en het KNMI Weerbericht voor op zee te lezen. Daarnaast kun je het meerdaagse (algemene) weerbericht lezen en de windverwachting met Grib plaatjes. Via Buienradar.

nl konden we de ontwikkeling van buien volgen wat vooral tijdens de zomerse onweersbuien een uitkomst was. Een erg handig hulpmiddel was de stroomatlas en de waterstanden, die we op internet konden opvragen. In de voorbereiding op een zeetochtje kon ik op de watersportmanak heel eenvoudig opzoeken wat de beste tijd voor vertrek was en via getij.nl vervolgens terugvinden hoe laat het hoogwater was. Met een simpele rekensom was de optimale vertrektijd gevonden. Ik moet zeggen dat het eigenlijk elke keer perfect klopte en het blijft verbazen hoeveel de stroming je kan helpen met het bereiken van je bestemming.

Website

De meeste tijd besteedden we toch wel aan het bijwerken van onze website (www.zeiljachtaegir.nl) waarop we dagelijks een aantal foto's plaatsten met een klein verhaaltje erbij en de actuele positie van ons schip op Google maps. De layout was – en is nog steeds – wat primitief, maar de inhoud bleek vooral voor de naaste familie leuk om te lezen. Wij hadden bovendien veel plezier in het maken van de verhalen die nog zo vers in ons geheugen lagen.

Vroeger

En zo heeft de elektronica bij ons aan boord een steeds grotere plaats veroverd. Maar tot mijn grote opluchting heeft het aan het zeilen zelf niets veranderd. Met de handen aan het stuurwiel, de kop in wind en de blik op de einder voelt het nog precies zoals "vroeger". En daar doen we het uiteindelijk allemaal voor.

*Martijn Broekman
Ægir*

Martijn's favorieten links:

Nauticlink:	www.nauticlink.com
Stroomatlas noordzee :	www.hmc-noordzee.nl/onderdelen/zunoatlas/
Hoogwater :	www.getij.nl
Vertrektijden jachthavens :	http://www.watersportmanak.nl/artikel/vertrektijden-jachthavens

L
A
N
G
S
Z
I
J



Zeeuws Alternatief

Zomervakantie 2008. We liggen in de Grevelingensluis bij Bruinisse en ik kom in gesprek met de schipper van een Waarschip, waar we tegenaan liggen. Hij blijkt een fervent wedstrijdzeiler te zijn en vertelt enthousiast over o.a. de 24-Uurs Zeilrace op het IJsselmeer.

24 of 8 uur

Ik vertel hem dat de 24-Uurs mij ook een fantastische uitdaging lijkt, maar er kleeft voor mij één groot nadeel aan. De race wordt op IJsselmeer en Waddenzee gehouden. Onze boot ligt in Herkingen/Grevelingen. Dat betekent door het brengen (minimaal twee dagen) en halen (minimaal twee dagen) van de boot, dat mijn 24 uur een kleine week zou duren. En dan moet het weer niet tegen gaan zitten. 'Je kunt natuurlijk ook meedoen aan de 8 uren van de Oosterschelde', zei hij. Dat blijkt een vergelijkbaar evenement te zijn, maar dan over 8 uren en, de naam zegt het al, op de Oosterschelde. De race wordt door WSV Sint Annaland georganiseerd, wat ca. 2 uur varen van de ligplaats (inclusief sluis-passage op een rustige dag) ligt. Ik had er nog nooit van gehoord, maar daar is verandering in gekomen.

Vergelijkbare race

Na de vakantie ben ik eens wat op internet gaan zoeken en vond op de website van WSV Sint Annaland: zaterdag 6 september, 10 uur starten, 18 uur finish, de 8 uren van de Oosterschelde. Het evenement is vergelijkbaar met de 24-Uurs zeilrace. Je kan vanuit diverse locaties, verspreid over het vaargebied, starten en er is een lijst met voorgeschreven rakken, waaruit je zelf je route kunt bepalen. Ieder rak mag twee keer meetellen. De finish is voor iedere deelnemer Sint Annaland.



4 ervaren bemanningsleden

Ik heb kort nagedacht en enkele potentiële bemanningsleden gepolst –de familie zag het niet zo zitten– en vervolgens ingeschreven (klasse toer zonder spi). Ik heb nog geprobeerd wat meer bekende Bavaria's mee te krijgen, maar dat is helaas niet gelukt. Op zich was dat ook m'n geluk, want twee clubgenoten hebben als bemanning meegezeild: Erwin Rink van de Spring en Gerben van Bers van de Senang en bij jullie ook wel bekend als ons bestuurslid 'evenementen'. De bemanning werd gecompleteerd met m'n zwager Gerard. Vier mannen met de nodige ervaring en dat bleek op de dag zelf bijzonder prettig.

Wind 6 à 7 met uitschieters

Dan is het zover. De weersvooruitzichten voor zaterdag zijn goed en ik ga, samen met mijn zwager, vrijdagavond op weg naar Sint Annaland. Gerben voegt zich later die avond bij ons en Erwin komt de volgende ochtend. De tocht is kort maar heftig. Windkracht 5 à 6 op kop en een onweersbui, die ons net schampt. Zou dit een voorbode voor de rest van het weekend zijn? Nee, dat is het niet. Zaterdagmorgen zijn er nog wat stapelwolken, maar de zon breekt aardig door. Wel is de wind verder aangewakkerd. We starten om 10 uur voor Sint Annaland en gaan op weg naar de Oosterschelde. Stroom mee, maar helaas net niet bezeild. Dat wordt dus kruisen en dat scheelt, blijkt later, mijlen. Er staat continu een windkracht 6 à 7 met regelmatig uitschieters 8. We vliegen; het log komt vrijwel niet meer onder de 8 knopen. Eenmaal op de Oosterschelde, bij de Zeelandbrug, kunnen we ruime wind heen en weer naar Yerseke. De teller gaat nu naar de 9 knopen en dat continu. Nu is het log misschien een tikkeltje optimistisch gekalibreerd, maar ook de SOG blijft continu boven de 8 knopen. Zelfs met stroom tegen!

Volgend jaar weer

Tegen het eind van de dag zakt de wind iets in naar 5 à 6, maar met wat meer zeil houden we onze snelheid. Moe maar buitengewoon voldaan leggen we tegen zessen aan in Sint Annaland. We hebben over de rakken gemeten uiteindelijk bijna 50 mijl gevaren. Het log geeft (inclusief kruisen) zelfs 62 mijl aan. Bij de prijsuitrei-



king blijken we in de middenmoot te zijn geëindigd. We hadden op meer gehoopt, maar zijn gewoonweg op de verkeerde plek gestart. Wie aan de zuidkant van de Oosterschelde was gestart, kon met de Zuidzuidwesten wind direct halve wind heen en weer gaan crossen. Wij moesten eerst kruisen en daar hebben we mijlen op verloren. Wel, en dat geeft de burger moed, waren we tweede van de boten, die in Sint Annaland waren gestart. Het scheelde bovendien vrijwel niets of we waren eerste, maar daar worden geen prijzen voor uitgereikt. In ieder geval hebben we een TOPDAG gehad. Volgend jaar staan we weer aan het vertrek, maar dan met een jaar (tactische) ervaring.

Te weinig Bavaria's

Één minpuntje. 44 Boten aan de start, waarvan slechts twee Bavaria's. Naast onze 37 deed nog een 42 Cruiser mee (Willem Een uit Yerseke, tevens BZc-lid). Dat moet toch beter kunnen. Zeker gezien het grote aantal Bavaria's dat ik op de Zeeuwse wateren tegenkom. De datum voor volgend jaar staat al vast: zaterdag 5 september 2009. Noteer in uw agenda.

*Fred Jansen
Rivendell*



Veiligheidstip KNRM

Nu weet ik het weer!



Een weerbarstig zomertje hebben we dit jaar. En gelooft u dat nou, dat de afgelopen 2 jaren de warmste waren sinds de tellingen begonnen? Er waait een frisse wind over Nederland en de regen valt per maandhoeveelheid in een uur.

Trouw luisteren we naar de weerberichten. Op de radio, via de marifoon, naar de buurman in de haven. Dan hebben we nog de sms'jes op aanvraag, de navtex, het weerbericht bij het havenkantoor en sommigen zijn via de laptop aan boord ook nog voorzien van alles dat via internet binnen te halen valt. Kom daar maar eens uit!

En dan gebeurt het: er barst midden in het weekend een stevig onweer los, de beloofde 50 knopen wind komen er echt en er blijken heel veel bootjes buiten te zijn. De redders van de KNRM hebben er hun handen vol aan. Zijn al die watersporters nou zo eigenwijs? Moet je dan bij een opmerking over onweer in het weerbericht maar niet gaan varen, ook al is het prachtig weer - geen wolkje aan de lucht! - en de hele warme dag in de haven blijven liggen? Op het water is tenminste nog wat verkoeling te vinden.

Het zou zo handig zijn om naast al die informatie over het weer een verwachting te hebben voor de plek waar je zelf bent. In Nederland kan het weer plaatselijk nogal verschillen zoals u ook wel eens gemerkt zult hebben.

En de redders van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij? Die houden het weer ook nauwgezet bij, via alle mogelijke systemen. Ze trekken daar alleen andere conclusies uit dan u en ik: het wordt Redding Maatschappij weer, we konden het

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

wel eens druk krijgen. Of: het gaat 10 waaien, mooi om even een uurtje te oefenen.

Er is hoop. Die hangt samen met uw klokje en uw thermometer aan het schot in uw kajuit mooi te glimmen. De hoop heet: barometer. Vergeet u even die fraaie termen als "bestendig", "regen", "veranderlijk" en "storm", want daar heb je eigenlijk niet zoveel aan. Zet u de keukenwekker er even bij, en noteert u dan ieder uur de barometerstand. De clou zit hem namelijk in de verandering, niet in de stand. Als u een daling of een stijging constateert, kunt u wind verwachten. Na drie uur hebt u vier standen genoteerd en kunt u een trend zien. Daalt nu de barometer met een punt per uur, dan komt er windkracht 6 aan. Is de daling twee punten per uur, reken dan op windkracht 7. Bij een daling van 3 punten hoeft u niet meer te denken aan uitvaren. Ruimt u dan liever uw dek op en leg nog een extra lijntje aan uw boot, want er wordt minstens windkracht 8 verwacht. Een snel stijgende barometer duidt op een weersverbetering, maar kan ook met veel wind gepaard gaan. Weet u het weer?

Michelle Blaauw - KNRM



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!

Logboek van een Boegschroef

Ton en Evelyn varen al bijna 20 jaar met een eigen zeiljacht op het IJsselmeer en de kustwateren. Ze zijn begonnen met een Waarschip 730, daarna een Bavaria 34 en sinds 2005 met de Cayenne, een 42 Cruiser. Dit voorjaar werd een boegschroef ingebouwd. Hoe Ton en Evelyn tot deze beslissing gekomen zijn en hoe de boegschroef bevalt, leest u in hun logboek.

Vrijdag 23 mei

We hebben een drie daags weekend en de weersverwachtingen zien er goed uit, weliswaar met voor vrijdag een dikke vijf Beaufort uit het oosten. We besluiten om vanuit onze thuishaven Andijk naar Texel te varen. Even naar de eilanden geeft toch weer die extra dimensie aan het gevoel echt weg te zijn. We hebben de gehele tocht, behalve de laatste paar mijl, halve of ruime wind. Dus liggen we, inclusief de sluispassage, binnen vier uur voor de haveningang. Inmiddels is de wind aangetrokken tot een kleine zes Beaufort.

Bakboord

We komen de jachthaven binnen en er liggen maar iets van 30 schepen. We zoeken een comfortabel plekje uit. Voor ons is dat de laatste steiger met palen i.p.v. de enigszins korte vingers zoals op de andere steigers. De zon schijnt lekker, dus willen we zeker met de kop in de wind. De fenders liggen op het dek en alle landvasten liggen klaar. Zoals altijd, en zeker als het hard waait, hebben we samen besproken hoe we gaan landen. Omdat we de wind precies op kop hebben is het niet voorspelbaar naar welke kant de kop zal waaien, maar dat de boot niet recht zal blijven liggen is haast zeker. Allebei de achterlijnen moeten dus in een keer om de glijstangen van de palen zodat ik met behulp van de achterlijnen het schip kan rechthouden.

Evelyn neemt bakboord voor haar rekening en ik moet stuurboord doen. Met redelijke snelheid, het waait tenslotte behoorlijk, stuur ik de Cayenne tussen de palen en gooi de motor in de achteruit om af te remmen, Evelyn haalt snel de lijn langs de stang en belegt deze op de kikker. Maar... ik mis. En natuurlijk waait juist nu de kop naar bakboord.

Borrel

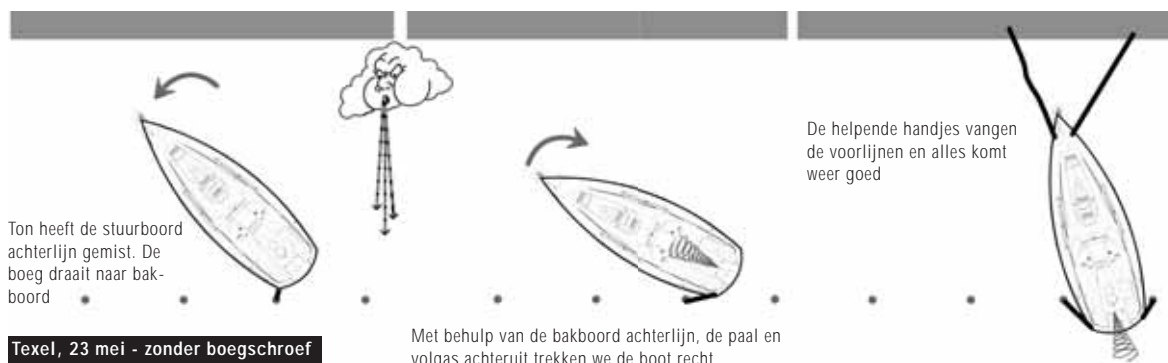
Gelukkig liggen er in de eerste vijf boxen naast ons geen schepen, dus laten we de Cayenne tegen de palen aan waaien. Als we bijna tegen de palen liggen geef ik een klapje naar achteren en als de boot met de achterkant tussen de palen ligt, moet ik bijna vol gas achteruit geven om de boot met behulp van de bakboord achterlijn en de paal weer recht te trekken. Intussen zijn er wat helpende handjes op de steiger verschenen die de voorlijnen aannemen. Nadat ik de gemiste achterlijn alsnog om de stang heb gelegd, varen we gecontroleerd naar voren. We bedanken de helpende handjes, kijken elkaar aan en Evelyn zucht opgelucht: "We liggen, volgens mij hebben we een borrel verdiend!".

Betonmolen

Zoals het hoort, soms zijn we een voorbeeldig stel, bespreken we wat er verkeerd ging (daarover deze keer geen enkele discussie), hoe we het beter hadden kunnen doen en hoe we de situatie nog hadden kunnen redden. Evelyn is duidelijk: "Met een boegschroef had je jouw misser kunnen herstellen". Oeps... daar kan ik niets tegen in brengen en een betere oplossing kan ik eigenlijk ook niet verzinnen. We hadden het natuurlijk al eens vaker over zo'n betonmolen gehad, want zo noemde ik zo'n ding altijd, maar ik hield altijd vol dat het ook wel zonder kan. 's Avonds tijdens het eten viel de definitieve beslissing. Maar dan moet de boegschroef nog wel voor de vakantie worden ingebouwd en dat is al over drie weken.

Zaterdag 24 mei

Via internet het telefoonnummer van een aantal leveranciers opgezocht en gebeld met de vraag: "we willen graag een offerte voor de inbouw van een boegschroef



en uh... kunt u deze dan ook nog voor 15 juni inbouwen, want dan gaan we op vakantie".

Maandag 26 tot en met woensdag 28 mei

We beoordelen offertes, bellen en onderhandelen nog wat en maken de definitieve keuze. Er zijn uiteindelijk maar twee leveranciers die nog een gaatje vrij hebben en een van hen heeft ook nog een prima prijs. Donderdagmorgen vijf juni moet om negen uur de boot in Kampen op de kant staan en vrijdag morgen moet dan alles klaar zijn, belooft meneer de Koning ons. Nu staan ook wij onder tijdsdruk, maar het lukt om alles ingepland te krijgen.

Weekend 30 mei tot en met 1 juni

Evelyn zet me vrijdag in de vroege ochtend af bij de boot en ik vaar in mijn uppie naar Kampen waar ik rond 12 uur onder de kraan afmeer. We moeten wachten tot na de middagpauze, dus lunchen we samen op ons gemak in de kuip. Iets na enen komen de kraanmachinisten en zetten de Cayenne vakkundig op de kant, waarna we zelf de boot mogen afsputten. De Cayenne heeft overwinterd in het water, dus hebben we gepland ook nog de romp te poetsen en te 'antifoulen'. Gelukkig blijft het mooi weer en ploeteren we hard, zodat we zondagavond moe maar voldaan huiswaarts rijden.

Donderdag en vrijdag 5, 6 juni

Ik heb vrij genomen, omdat ik het toch wel heel interessant vind te zien hoe de boegschroef wordt ingebouwd. Bovendien heb ik beloofd te helpen met het

leggen van alle bedrading. Om 9 uur komt de mobiele werkplaats het haventerrein op rijden. Meneer de Koning stelt zich voor en ik moest maar gewoon Willem zeggen. Nadat hij samen met zijn maat heeft uitgelegd wat er vandaag op het programma staat duikt hij met de rolmaat en de Makita in de hand behendig in de voorpunt. Binnen 10 minuten heeft hij alles uitgemeten en wordt er een piloot gaatje geboord. Hoe het inbouwen verder verloopt kunt u in grote lijnen nalezen in een het artikel "Boegschroef plaatsen" wat in Langs zij winter 2008 staat gepubliceerd.

Zaterdag en zondag 7 en 8 juni

Om half tien verschijnen de kraandrijvers en wordt de Cayenne weer aan het water toevertrouwd. Nu kunnen we voor het eerst de boegschroef testen. Hij reageert precies verkeerd om. Willem had al gewaarschuwd dat daar 50% kans op was en uitgelegd hoe ik het eenvoudig kon verhelpen. Nadat we de boot weer vaarklaar hebben gemaakt, vertrekken we naar Andijk. Ik met de Cayenne en Evelyn met de auto. In het kleine haventje van Kampen heb ik al meteen plezier van de boegschroef. Als ik in de thuishaven aankom, staat Evelyn me op de steiger op te wachten. Er staat nauwelijks wind dus moet ik wat verzinnen om te laten zien dat de boegschroef werkt. Als Evelyn de preekstoel probeert te pakken, druk ik tegen de joy-stick zodat de boeg snel weg zwenkt. Toch leuk zo'n ding. De rest van het weekend gebruiken we om de Cayenne vakantieklaar te maken. Ondanks het afplakken tijdens de inbouwwerkzaamheden is toch een beetje een stofboel geworden.



klaar voor de operatie



grote gatenzaag



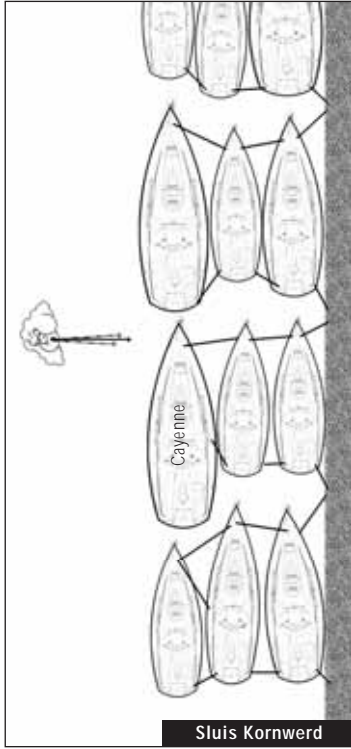
de eerste stukjes laminaat worden aangebracht



het resultaat

Vrijdag 13 juni

De vakantie is begonnen en we varen in de middag richting de sluis bij Kornwerd. Wat een gigantische drukte voor een vrijdagmiddag. Daar hadden we even niet aan gedacht: rondje Noord Holland van de YSY. En wat hadden die mannen een haast, dat wordt dus dringen in de sluis.



Ondanks dat we als een van de eersten de sluis kom binnenvaren, gaan we als een van de laatsten de sluisdeuren door. We moeten "vechten" voor een plekje en nu bewijst de boegschroef voor het eerst zijn diensten. Met een kleine vijf Beaufort op bakboord kunnen we relatief eenvoudig het schip recht houden. We hebben geen andere keuze dan aan de lage kant tegen twee 30 voeters te parkeren.

Rustig en beheerst

Voor ons ligt een soortgelijk pakketje met ook een Bavaria 42 als derde. Omdat deze nogal uitsteekt, kunnen we alleen voor en op de middenkikker vastmaken. Zonder boegschroef zou ik alleen met een achterspring weggkomen en dat is in deze situatie behoorlijk lastig, omdat de kont naast de punt van het schip rechts achter ons ligt. Maar... we hebben een boegschroef. We maken de voorlijn los en ik druk tegen het hendeltje. De boeg draait zonder moeite naar bakboord, middenlijn los en we varen rustig en beheerst weg. Dat ging heel wat beter dan de 42-er voor ons, die bonkend tegen de buurman los moest komen. Evelyn kijk me aan: "Toch wel lekker comfortabel, zo'n betonmolen in het vooron-der hè". Ik kan er niet onderuit, ik moet toegeven.

14 juni tot einde vakantie

In de sluis bij Holternau (Kiel) ligt zo'n grote zeeschuur reeds afgemeerd. Wij mogen langs die joekel de sluis in. Links rijst, ik schat zo'n 10 meter schip uit het water en recht de kadenmuur van een meter of 3. Als je

door dat paadje van vijf meter breed moet en je schip is vier meter breed, dan doe je dat langzaam. En dan blijkt weer een voordeel van die koffiemolen (ja ik word al wat milder, geen betonmolen maar een koffiemolen). Zeer langzaam varend werkt je roer maar matig. Daarentegen werkt de boegschroef in deze omstandigheden optimaal. Sturend met de boegschroef varen we keurig langs het grote monster. Een paar schepen achter ons gaat het echter fout, zo erg zelfs dat de schipper overboord valt tijdens zijn pogingen zijn zeilboot vrij te houden van het zeeschip en de sluismuur. Gelukkig kan hij op de kant klimmen en houdt hij er alleen en nat pak aan over.

Wie wel eens in Denemarken is geweest, weet dat daar heel veel kleine haventjes zijn. Hoewel we erg blij zijn met onze 42 voeter, is het met weinig manoeuvreerruimte toch wel een grote bak. Met de boegschroef draaien we echter moeiteloos en gecontroleerd om onze as. Ook komen we in Mastral in een soortgelijke situatie als op Texel, maar nu met boegschroef. Dit keer waait het een vette zeven Beaufort.

In veel Deense havens hebben ze de van oorsprong lange, maar smalle boxen, verbreed door er simpelweg een paal tussenuit te halen. Dus dit keer heeft het weinig zin om met zo'n zeven meter ruimte tussen de palen af te spreken dat geen van beide de paal mag missen. Eén paal is praktisch gezien het maximaal haalbare. Toegegeven, het was niet de mooiste landing uit onze zeilgeschiedenis. Maar met de hulp van de boegschroef (ja ik ben om, het is geen koffiemolen) meren we de Cayenne redelijk vlotjes en netjes af.

Tot slot

Ik heb altijd geroepen dat een goeie schipper het ook zonder boegschroef moet kunnen en eigenlijk vind ik dat nog steeds. Ik blijf van mening dat een boegschroef geen vervanger is voor stuurmanskunst.

Toegegeven, het is een behoorlijke investering, maar dat geldt eigenlijk voor alles wat met bootjes varen te maken heeft. Met zo'n ding (pardon, boegschroef) is het toch wel een heel stuk eenvoudiger om op lage snelheden, en zeker als het wat harder waait, gecontroleerd te manoeuvreren.

*Ton Mommers en Evelyn Eman
Cayenne*





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

Eerste

Noordelijke

Bavaria Zeilclub

E.N.BZc.S.E.

Social

Evening

Onder de mom van een avondje schiemanen is vrijdag 22 augustus 2008 de E.N.BZc.S.E. gehouden, oftewel de Eerste Noordelijke BZc Social Evening. Dat gebeurde in de jachthaven De Pyramide in Warns, thuishaven van zo'n tien BZc-leden.

Maar eerst de avond schiemanen, splitsen en knopen. Een dertigtal leden had de reis naar het nabije Noord'n ondernomen, sommigen (5) zelfs met de boot. Onder de bezielende leiding van een drietal instructeurs leerden zij (weer) de meest voorkomende knopen, het betere splitswerk en, klapstuk van de avond, natuurlijk de splits in de eindeloze lijn. Henk de Boer (De Boer Jachttechniek, Bakhuisen[Fr.]) opende de avond met een inleiding over de diverse soorten touw (van natuurlijke en kunststof materialen) en het gebruik daarvan (variërend voor beroepsscheepvaart tot kinderspeeltuinen) en van takelgaren tot 25cm(!) dikke kabelaring.



Vervolgens werden de leden, naast Henk, door Femmy van Megen ("Adios") en Gerben van Bers ("Senang", tevens de evenementenman van het bestuur) helemaal los gemaakt op het betere schiemanenwerk. Hoewel, hier en daar wilde

een splits toch niet zoals het werd voorgedaan en eindigde het touw in één grote pluizenbol (niet geweten dat er zoveel strengen en tieren in zo'n touw zitten). Het publiek was gemêleerd: "jonge" en "oude" Bavariabezitters, vertrekkers (naar de

Carieb) en goochelaars met touw (Ton M!). Maar het gezelschap had één ding gemeen: een groot gevoel voor gezelligheid.

Daardoor werd de avond steeds geanimeerder en nadat de avond formeel werd afgesloten door vicevoorzitter Ton Mommers, startte de eerder genoemde ENBZcSE. U kent die avonden wel: veel zeilpraat, botenpraat en, natuurlijk discussies (Ton, je hebt je biertje verdiend: BPR, DI.1,Hfdst.1, art.6.10.1). Het licht ging laat uit, de boten opgezocht, de rust keerde weer in de jachthaven.



*André van den Worm,
Wikki-Meike*

L
A
N
G
S
Z
I
J



Weg van de snelweg



"Stuurboord naast die grote zeiler", roep ik naar de bemanning als we halverwege de Grevelingensluis varen. Het begint zich op dat moment af te tekenen hoe onze voorgangers afmeren en welke ruimte ze voor ons laten. De "grote zeiler" blijkt een prachtige Pieter Beeldsnijder van 50 voet. De schippersvrouw toont haar voorkomendheid. Zij neemt ons touwtje aan en begint meteen een sluispraatje. "We komen nu uit De Heen" zegt ze. Als ze mijn "niet begrijpende blik" ziet, legt ze uit dat ik daarbij moet denken aan een haventje aan het Volkerak. Haar aanvulling verandert weinig aan mijn onbegrip. Het Volkerak, dat is toch dat water tussen die twee sluisen die je zo snel mogelijk wilt passeren om weer op echt vaarwater te komen?

"Het" en "de" Volkerak

Mijn eerste associatie met de naam Volkerak is een schip op oude foto's in ons familiealbum. Zwart-wit foto's met hier en daar een handmatig aangebracht kleuraccent. Meestal met de focus op een jonge vent

in strak uniform en schipperspet. In de stuurhut aan het roer, op het dek met marineduikers of in de machinekamer naast een reus van een dieselmotor. Het schip, de Volkerak, was een joekel van een patrouilleboot van Rijkswaterstaat, gestationeerd in Dordrecht. De jonge vent was mijn vader. Begin jaren vijftig verdiende hij in overheidsdienst een schamel loon als matroos en waarnemend schipper. Het patrouillegebied was: het Hollands Diep, de Haringvliet en het Volkerak. Foto's van een eenzaam schip op ruim water met immense boeggolven, overgaand in vliegend schuim, spraken tot de verbeelding. De Volkerak was niet voor niets een van de sterkere schepen van 's Rijks vloot. Vóór voltooiing van de Deltawerken kon het immers behoorlijk spoken op de splitsing van het Hollands Diep, Haringvliet en Volkerak. Van twee kanten opkomend tij, afgaand rivierwater en een flinke zuidwester konden zelfs een ervaren zeeman bevreesd doen worden voor binnenwater.

Willemstad

Vier jaar geleden kochten wij als eerste schip een Regina 1. Een klein stalen kajuitzeilertje bedoeld voor de Friese meren. Bij toeval vonden wij onze ligplaats in Willemstad. Pal voor de deur stroomt het Hollands Diep, direct om de hoek het Haringvliet. De Zeeuwse stromen liggen op enkele uren varen. De Grevelingen, Veerse meer, Ooster- en Westerschelde. Waar vind je mooier en afwisselender vaargebied voor nieuwbakken kajuitzeilers?

Verfbad

Maar dan het Volkerak. Ooit een stoere stroom in de grootste delta van Europa, nu een noodzakelijk kwaad. Voor ons niet meer dan een vloeibare route soleil. Invoegen, vol gas in één stuk door naar het zuiden, uitvoegen en dan pas begint de vakantie (meestal met een pannetje hangcultuur van Bout in Bru). Verschil met de Franse zonnepad is dat de tolpoorten vervangen zijn door sluisen en het asfalt niet zwart is, maar gifgroen als in een reclame van Flexa. "Onze nieuwe zomerkleuren: Toscane Rosso, Indigo Italiano en Volkerak Viper-Verde". Zwemmen in dit verfbad transformeert de onvermoede badgast in een wezen, dat de aanschouwer alle twijfel over het bestaan van buitenaards leven doet wegnemen.

Race op de motor

Op de Franse Peage staan de rechter en linker rijstrook volledig ter beschikking aan de zonzoecker met haast. Op Via Viper-Verde wordt de hoofdrijbaan

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

echter ingenomen door een eindeloos konvooi van beroepsvaart, dat met een rotgang van 12 knopen door de snert van Rotterdam naar Antwerpen vaart en weer terug. Voor ons pleziervaarders rest slechts de "vluchtstrook". In het nevenvaarwater doen we met collega-zeilers en motorboten een race wie het eerst bij de volgende sluis is. Op de motor wel te verstaan. En als de wind uit de goede hoek komt, wordt ook de Genua bijgezet. Een bij voorbaat zinloze poging om de rompsnelheid te willen overtreffen. Hoe eerder deze barrière tussen ons en het vakantiegeluk is genomen, hoe liever we het hebben.

Extremisten en fanatici

Bij uitzondering gebeurt het dat onze koers wordt gekruist door een extremist, die zeilend over het gifgroene biljartlaken caramboleert tussen oevers, ondiepten, armada's van haastige zondagsschippers en voortjakkende vrachtschepen. In de geloofsovertuiging van deze hardliners past soberheid, noeste arbeid, ontbering en zelfkastijding. Volgens hun profetie geeft zeilen op het Volkerak in het hiernamaals recht op een 40-voeter met een bemanning van evenzoveel maagden. Deze fanatici verachten de ongeloovigen die met het gezicht naar het zuiden of noorden hun heiligdom respectloos doorkruisen. Van hun afgrijzen en uitverkorenheid geven zij blijk door voorrang te nemen op alles dat zich in het nevenvaarwater bevindt. Ook als dat de stuurboordwal houdt.

Vijf dagen

In 2007 hebben we onze Regina omgeruild voor een Bavaria 33. Het eerste seizoen met de "Doemediema", heeft ons ruim voldoende vertrouwen gegeven in deze varende T-Ford. Ook de bemanning heeft grenzen verlegd. Of het nu onversaagdheid was of onwetendheid, oververmoeidheid of een misplaatste hang naar avontuur, overvloed aan zomerverlof (drieënhalve week!) of onze calvinistische inslag dat teveel plezier niet goed is voor de mens?

Wat ook de gemoedsreden was, dit jaar besloten we om de afstand tussen Willemstad en Bru in vijf dagen te overbruggen. Dat kon niet anders betekenen dan dat we enkele dagen op het Volkerak zouden verblijven. Het was of dat, of het Volkerak als vanouds door te sprinten om na de Krammersluizen viereënhalve dag voor anker te gaan naast het mosselveld van Bout. Dat laatste was nog het overwegen waard geweest. Helaas was de weersverwachting dat de wind later in de week zou aantrekken tot kracht 8 en gepaard zou gaan met zware regen-, hagel- en onweersbuien (en dat zou de rest van de vakantie ook niet meer veranderen).

Geheel bekeerd

Met een twintigtal jachten verlaten we de sluis bij Willemstad om de grasmat van het Volkerak te betreden. Om de andere schippers niet te laten schrikken, rollen we eerst de Genua uit. Als het gros van de jachten is gepasseerd, volgt het grootzeil. Dat doet

hier en daar al verbaasde bliken ontstaan. Met de hand aan de stopschakelaar kijk ik de bemanning nog even vagend aan. Niemand schudt nee, niemand knikt ja. De schipper staat kennelijk alleen in zijn besluit. Ik zet de motor uit! Vanaf dat moment lijken we niet meer te bestaan voor de andere schepen.

Zonder ons nog een blik waardig te gunnen lopen ze vlot op ons uit. Het Volkerak ligt voor ons open en neemt ons op. In het oostelijk nevenvaarwater en voorbij de Rijn-Scheldeverbinding vinden we ruimte. De prachtige oevers en de lange door weilanden kronkelende haveningangen leggen ons de profetie uit. Op de Steenbergse Vliet aanschouwen we wonderen. In De Heen zien we het licht en in Steenbergse laten we ons dopen. In Oude Tonge krijgen we de zegen om uiteindelijk geheel bekeerd het Volkerak te verlaten.

Gewaarschuwd

Op de Hiswa te water hebben we al stiekem naar een 40-voeter gekeken (een bemanning van 40 maagden behoort helaas nog niet tot de opties). Desalniettemin voelen wij ons tot de uitverkorenen. U bent dus gewaarschuwd als uw koers op het Volkerak wordt gekruist door de Doemediema. Ook als u stuurboordwal houdt!

Jan Janse
Doemediema



Liefde maakt blind, 'n koele kijk doet wonderen

Uw oog is gevallen op de boot van uw dromen...

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

EXPERTISEBURO R.C. SCHUIJT BV

aankoopkeuringen • taxaties • bouwbegeleiding

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



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

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

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

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

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

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

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

Allround off-shore Gennakers



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

SailSelect Uitdammer Dorpsstraat 35, 1154 PS Uitdam

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

jfb b.v. specialisten in watersport



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

Voor jachtservice en winterstalling op maat
surf naar:

www.specialisten-in-watersport.nl



V&S
ZEILMAKERS

1 Februariweg 2
3249 BK Herkingen

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

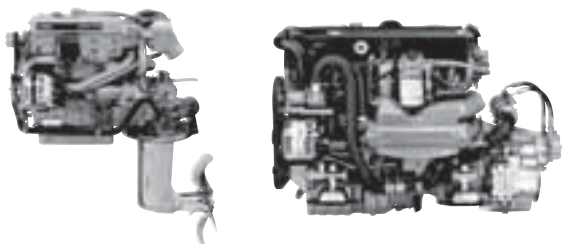
- sprayhoods, cabrioletkappen, zeilhuiken.
- wintertenten en alle soorten hoezen.
- reparaties van jachtzeilen en kampeertenten.
- stofferen van boot- en caravankussens.
- nautische matrassen.

SCHOON. STIL. KRACHTIG.



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

D-SERIE VOOR ZEILJACHTEN VAN 12 TOT 180 PK.



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

BABELVARIA

Hoi jongens en meisjes

Het vaarseizoen loopt op z'n eind en zo ook jullie avonturen op het water. Volgens mij hebben jullie niet zo veel beleefd dit seizoen want er zijn helemaal geen leuke verhalen en tips binnen gekomen. Heb je toch nog een verhaal of tip laat het dan snel weten voor de volgende Langszij.

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

RARARAADSELTJES

Kijk of je ouders slim genoeg zijn en vraag ze de volgende raadseltjes op te lossen. De oplossing staat op bladzijde 30.

1. Wie heeft tanden maar eet nooit?
2. Waarom drinkt een muis geen jenever?
3. Wat krijg je als je een postduif met een specht kruist?
4. Een woord van 12 letters zonder klinkers?
5. Het is oranje en zegt dat het een sinasappel is?
6. Waarom vliegt een vogeltje en loopt een hond?

KNUTSELTIP Deurhanger

- Wat heb je nodig:
- schuimrubber (foam)
 - schaar
 - potlood
 - verf
 - lijm



Zo maak je het:
Eerst knip je de basis uit en maak je een cirkel gaatje voor de bevestiging aan de deur. Met verf schilder je je eigen tekst op de deur hanger. Uit andere kleuren foam knip je bloemen, auto wat je maar leuk vind en deze plak je op de deurhanger en klaar is het.

KOOKTIP - Appel kaneel toetje

Lekker toetje voor twee kinderen.

- Wat heb je nodig:
- 1 appel
 - Kaneelpoeder
 - Rozijntjes
 - Vanillevla

Zo maak je het:
Snijd de appel in stukjes en doe die in een schaaltje. Verwarm dit in de magnetron zodat de appelstukjes zacht worden. Verdeel dit over twee schaaltjes en strooi hierover wat kaneelpoeder en rozijntjes. Schenk er vanillevla over en je toetje is klaar om op gegeten te worden.

Eet smakelijk.

LAATSTE WOORDJE

*Jongens en meisjes dit was de babbelvaria voor deze keer. Ik hoop dat jullie het leuk vonden en de raadsels door je ouders hebben laten oplossen.
Veel leesplezier en tot de volgende keer.*

Hoi! Bavariaantje

L
A
N
G
S
Z
I
J



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

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

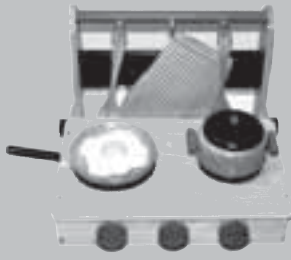
CURSUSSEN

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



De TWEEpitter

Martiem Culinaire door Nancy Verwoerd

Schipbreuk op de Grevelingen

Verhalen over schipbreukelingen spelen zich meestal af in exotische oorden. De kans dat je op de binnenwateren van Nederland na zoiets langere tijd op een onbewoonde plek moet bivakkeren is erg klein. Maar mocht het ons ooit overkomen, dan hoop ik dat het op de Grevelingen zal zijn.

Beschut water

Sinds wij varen brengen wij ieder jaar een deel van de vakantie op dit meer door. Net als ons zo velen zijn ook wij verknocht aan dit gebied. Het passeren van de sluis bij Bruinisse doen wij daarom bij voorkeur pas in de laatste week van onze vakantie. Eenmaal op het meer, zijn wij er namelijk bijna niet meer weg te slaan. Dit jaar moesten we wel direct in het begin naar Bruinisse om een schade te laten repareren bij Van Swaaij. Drie keer raden waar wij dus de rest van de maand augustus te vinden waren! Het weer was hierbij ook wel grotendeels bepalend. Held als ik ben zit ik toch liever bij harde wind met fikse buien op wat meer beschut water, alhoewel het ook daar soms ook flink kan spoken.

Paardebloemsalade

Door het slechtere weer ga je wel andere dingen dan anders doen. Naast het zoeken van zeekraal, schaal- en schelpdieren, ben ik met onze dochter Loes eens gaan kijken wat de natuur langs de waterkant nog meer voor lekkers op tafel kan toveren. Wat bleek, alles wat een mens nodig heeft om in gezondheid te overleven, is voorhanden. Van een paardebloemsalade met citroenmelisse tot allerlei vruchten die je zonder problemen de winter door helpen. Naast een overvloedige voorraad bramen vonden we ook grote hoe-

veelheden rijpe vlierbessen en duindoornbessen. Hiervan kun je op een regenachtige dag ook lekker en snel een heerlijke drank en jam maken die beiden goed helpen bij verkoudheid. Ze bevatten ondermeer veel vitamine C.

Paul Bocuse

Weersomstandigheden leiden er soms ook toe dat je een paar dagen vast ligt aan een eiland. Op een goed moment raakt de voorraad toch wat uitgeput en het brood is zo oud dat je er elkaar de kop mee in kunt slaan. Op een rommelmarkt vond ik tijdens de vakantie een kookboek van Paul Bocuse met daarin een recept voor Elzasser appeltaart. De basis van deze taart is oud brood. Erg lekker, zeker op een wat koudere dag. Wanneer je de basis als uitgangspunt neemt, kun je de rest van de ingrediënten naar gelang de voorraad vervangen en er bijvoorbeeld een hartige taart van maken. Beiden zijn erg lekker, maar je moet ze wel warm tot lauwwarm eten.

Vlierbessenjenever

Vlierbessen zijn de kleine blauwe besjes die in trossen aan hoge struiken. Ze groeien uit grote witte bloemschermen die juni bloeien en dan ook eetbaar zijn. De bessen zijn rijp in september en oktober. Vlierbessen moeten altijd eerst worden gekookt.

Nodig:

1 kg vlierbessen, zonder stelen en de beschadigde/onrijpe bessen verwijderd, 2 dl water, suikersiroop, jenever en een schone afsluitbare pot of fles.*

- De bessen met het water aan de kook brengen en ongeveer 10 min. tegen de kook aanhouden. Vervolgens af laten koelen en

overdoen in een afsluitbare pot. De bessenmassa 4 dagen laten staan. De bessen gaan dan gisten waardoor extra alcohol vrijkomt die de smaak verfijnt

- Na 4 dagen het vocht zeven en licht uitpersen. Meet het opgevangen sap af.
- Per dl sap heb je 0,5 dl suikersiroop nodig en 1 dl jenever. De drank goed doorroeren en in flessen/ potten schenken.
- Minstens 6 weken laten staan.
- De jenever moet een heerlijke portachtige smaak krijgen. Omdat bij het schrijven van deze column de 6 weken nog niet voorbij waren, is dit voor mij ook nog even afwachten.
- De vlierbessenjenever is maximaal 6 maanden houdbaar.

Duindoornjam

Duindoornbessen zijn de oranje bessen aan de grijsbladige struiken die je overal langs de Grevelingen tegenkomt. Ze zijn rijp vanaf eind augustus.

Nodig:

- 500 gr duindoornbessen zonder stelen
- 250 ml water
- Sap van 1 citroen
- 750 gr geleisuiker

- Was de duindoornbessen en laat ze in het water 1 nacht weken. Kook het water met de bessen even op tot de bessen zacht zijn.
- Druk ze door een zeef en vang het sap op.
- Voeg aan de moes uit de zeef 200 ml van het opgevangen duindoornsap en de rest van de ingrediënten toe.
- Kook tot jam zoals aangegeven op de verpakking van de geleisuiker.

- suiker.
- Vul steriele glazen met de jam.
 - Neem dagelijks wat op brood of door de yoghurt voor het verhogen van je weerstand.

Elzasser appeltaart

Voor 5-6 personen:

- 4 harde (witte) bolletjes of 1 stokbrood
- 1 el kaneel
- 5 appels (goudrenetten), geschild en in plakjes
- 1 vanillestokje
- 75 gr suiker
- 2 eieren
- 1 el kirsch of een andere sterke drank
- 20 gr boter.

De basis bereiden:

- Rasp de korst van het brood met een kaasrasp. Meng de kruimels met kaneel en houd het mengsel apart.
- Snijd de rest van het brood in blokjes en doe ze in een kom.

- Splits het vanillestokje overlangs in tweeën. Breng dit met de melk aan de kook.
- Giet de kokende melk over het brood en laat dit 30 minuten staan.
- Scheid de eidooiers van de eiwitten.
- Prak het brood fijn met een vork. - Doe de eidooiers en de andere ingrediënten erbij.
- Klop de eiwitten stijf en schep ze voorzichtig door het broodmengsel.
- Smelt de boter in een koekenpan en giet het beslag erin. Bestrooi de bovenkant met de gekruide, geraspte korst. Bak op een matig vuur tot dat de eieren zijn gestold en een satéprikker er schoon uitkomt (ongeveer 15-20 min). Je kunt eventueel een deksel op de pan doen tijdens het bakken.

Noot: Voor een hartige uitvoering vervang je de kaneel door een ander kruid of geraspte kaas.

Laat het vanillestokje in de melk ook weg. Met uitzondering van de 2 eieren kun je verder alle andere ingrediënten vervangen.

** Suikerstroop is te koop in de winkel of kun je zelf maken: Voor 1 liter heb je nodig: 1 kg (kandij) suiker; 4,5 dl water; 3 el citroensap. Breng de suiker in het water op een niet te hoog vuur aan de kook. Zodra het kookt het citroensap toevoegen en op een laag pitje 10 min. laten koken. Van het vuur halen en af laten koelen. Wanneer het afgekoeld is dan kun je, hetgeen je niet nodig hebt, in een fles doen voor later gebruik. Suikersiroop is bijna onbepaald houdbaar.*







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

Flexibele logistieke dienstverlening...

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

Kernactiviteiten:

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



L O G I S T I C S

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

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



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 •

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



Workshops Evenementen ALV

22 en 23 nov 2008

Snertrace IJsselmeer

De Snertrace IJsselmeer staat weer voor de deur en is bedoeld voor winterharde Bavaria-zeilers! Op zaterdag 22 november zal deze weer worden gevaren. De organisatie zal weer alles in het werk stellen om er weer een geslaagd evenement van te maken.

De plaats van handeling is, zoals voorlopig door de organisatie gemeld, Enkhuizen. Het definitieve programma wordt binnenkort bekend gemaakt. Met de hoop op goede weersomstandigheden hopen we een vloot Bavaria's op het water te krijgen.

organisatie: Maarten Osse en Ben Lubberman

locatie: Enkhuizen (o.v.b.)

kosten: Voor het diner en enkele versnaperingen kunt u rekening houden met een bedrag tussen de € 25,- en € 30,- pp. Havengeld rekent u zelf af.

29 november 2008

Dieselworkshop Zuid

Motorminnende Bavarialeden, Zoals beloofd is er een dieselworkshop Zuid georganiseerd. Hierbij worden u de meest elementaire onderhoudshandelingen en het oplossen van eenvoudige storingen bijgebracht.

De workshop wordt gehouden in Herkingen in het verenigingsgebouw "Ons Huis" op zaterdag 29 november a.s. Details over tijdstippen en cursusduur volgen later. Het deelnamebedrag is 10 euro per deelnemer waarbij het innen via een automatische incasso zal geschieden.

locatie: verenigingsgebouw "Ons Huis", Kaaidijk 26 te Herkingen

kosten: € 10,- per deelnemer.

12-13 dec 2008

Snertrace Zeeland

Dit jaar wordt het evenement weer georganiseerd vanuit Zierikzee, een redelijk centrale plek in de Zeeuwse wateren. Op zaterdag wordt er een vriendschappelijke wedstrijd gevaren en 's avonds is er een gezellig gemeenschappelijk diner met de prijsuitreiking (opvallende prestaties worden beloond met een toepasselijke prijs). Vrijdag gelegenheid tot aanvaren en vertrek op zondag.

Zoals altijd is de organisatie afhankelijk van de weersomstandigheden. Vanaf 7 Bft draait de Zeelandbrug niet meer en het wordt voor de nodige enthousiastelingen dan onmogelijk om Zierikzee te bereiken. Mocht de noodzaak bestaan het evenement af te gelasten dan hoort u dat uiterlijk woensdag 10 december.

organisatie: Ton Pannekoek

locatie: Zierikzee

kosten: Voor het diner en zo betaalt u € 29,50 pp (kinderen tot 12 jaar €15,-). Havengeld rekent u zelf af

23 februari 2008

Winterbijeenkomst en Algemene Ledenvergadering

Het programma bestaat uit een lezing en de algemene ledenvergadering met 's avonds voor de liefhebbers een diner. Naast het officiële gedeelte (ALV) zal de middag verder worden opgeluisterd door een interessante lezing.

13:30 Ontvangst met een kopje koffie of thee
14:00 Aanvang middagprogramma
17:30 Borrel en aansluitend diner

Locatie: De Vier Balken, Brinkstraat 3, 3455 SK Haarzuilens
Kosten: De algemene ledenvergadering is alleen toegankelijk voor leden met hun partner en gezinsleden. Aan het middagprogramma zijn geen kosten verbonden. Na de lezing en de vergadering is er een borrel en een diner. Wanneer u wilt deelnemen aan het diner dan bedraagt de bijdrage daarvoor € 27,50 per persoon (inclusief enkele consumpties).

De ALV-agenda en de definitieve tijden vindt u in de wintereditie van Langszij (januari 2009)

Inschrijven...

Inschrijven voor evenementen kan via onze website www.BavariaZeilclub.nl. Beschikt u nog niet over een inlogcode, vraag deze dan aan door een e-mail te sturen naar webmaster@BavariaZeilclub.nl onder vermelding van uw naam en scheepsnaam. Als u geen Internet hebt, dan kunt u ook een briefje sturen naar het secretariaat.

Er komt nog meer...

De evenementen organisatie werkt hard door om mede ingegeven door suggesties op het forum nog enkele andere workshops aan het winter programma toe te kunnen voegen.

Maar ook de organisatoren van het Hemelvaart- en Pinksterweekend hebben niet stilgezeten;

- Het Hemelvaartweekend wordt wederom georganiseerd door Gerben en Gepke van Bers samen met Carel en Alice Scholtes en ondersteund door de kids. Ze hebben dit jaar het Hollandsch Diep op het oog met als uitvalsbasis de vestingstad Willemstad maar zijn nog niet helemaal rond met de horeca (het kan dus nog veranderen).
- Voor het Pinksterweekend is een nieuw team, bestaande uit de Martijn en Esmiralda Broekman samen met Carel-Peter en Mariëlle Kortlandt, voortvarend aan de slag. Hindeloopen wordt in 2009 de tijdelijk thuishaven van de Bavaria Zeilclub.

We houden u op de hoogte via de volgende Langszij en natuurlijk de Evenementenhaven op onze website.



Maritin Watersport

**Mobiele jachtservice
Watersportartikelen**

www.maritin.nl info@maritin.nl

013-5720410 / 06-27584423

**Voor alles
wat uw
boot wenst**

Dupain wisseltrofee 2008



2005 - Peter Steingröver (redactie Lanszij)



2006 - Popke Schaap (wedstrijdcommissaris)



2007 - Ton Pannekoek (Snertraces)

Maar wie neemt dit jaar de Dupain Trofee mee naar huis?

Ieder lid die naar het oordeel van het bestuur iets heeft toegevoegd aan de club, waar veel mensen wat aan hebben en waaraan de leden plezier kunnen beleven kan in aanmerking komen voor de Dupain Trofee. Dat kan bijvoorbeeld zijn een zinnige bijdrage leveren aan het clubblad, forum of techniek en dergelijke, of een grote reis met het schip maken en daar verslag van doen, of voorstellen doen waar we als club gebruik van maken.

Ieder lid kan voor het eind van ieder kalenderjaar een gemotiveerde voordracht bij het bestuur indienen. Het bestuur zal alle inzendingen op hun waarde beoordelen en een winnaar voor het betreffende jaar aanwijzen. Op de Algemene Ledenvergadering wordt de winnaar dan bekend gemaakt .

Wij zien uw voordracht voor geschikte kandidaten, inclusief een korte motivatie, graag tegemoet.

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



De oplossing van de BabelVaria raadseltjes op pagina 21 zijn:

1. een zaag
2. omdat ze achteraf bang is van de kater
3. een postbode die op tijd is en ook nog aanklopt
4. zandweggetje
5. een manderijn met een grote mond
6. om vooruit te komen

Nieuwe leden

Nieuwe leden sinds 28-05-2008 in volgorde van inschrijving.
Bijgewerkt tot en met 14-10-2008.

naam

Willem & Françoise Geesink
Dennis & Nancy van der Heide
Henk Holtman
Rudy Heeren & Liliane Patteet
Erve & Jacqueline Vanderschaeghe
Evert & Ada van den Beld
Wim Verhagen
Jean-Luc Detollenaere & Claudia Soen
Cors Punt & A.E. de Schutter
Arie & Til Poot
Paul & Ineke Postma
Martin Sloos
Stefaan & Els de Haan
Siep Offenga & Tettie Kok
Ron de Koe & Irma de Reus
Rud van Baal & Tanny
Bill van Dijk & Wietske
Rob Vergeer & Ineke
Jean-Claude Bosman & Hilde Bernaert
Anne & Paula Boers
Sikko & José Brouwer
Frank & Rina Smit
Remko & Petra Tuinstra
Odin & Saskia van Dal
Wim Beukers
Tom Tempelman & Jocelyn Vlaar
Folkert & Sonja van 't Oever
Bert & Nelly Bruijn
Jan Pouillon
Jack & Heleen Groot
Wim & Miranda Hopman
Albert & Margot Horlings
Edwin & Gina van Noort
Adri van Es
Michiel & Thera Geise
Tjibbe & Marijke van der Laan
Ad-Jan van Riet
Bastiaan & Brenda Benz
Pieter Mooren & Anje van der Heide
Wilfred & Mary Douma
Jos & Patricia Brehler
John & Ineke Vrije
Rein & Jannie den Hertog
Peter & Tonie Theel
Bert Lenselink & Jane-Ellen Burgerhof
Maurice & Margreet Hop
Rienk & Rinnie van der Molen
John & Anneriek Meijers
Hans & Elly van Laarhoven
John & Ellie Krijger
Lieuwe van der Zee & S. Haarsma
Guus & Marlies Misset
Bobbejaan Splinter & Saskia van Baarle
Piet & Lena Goverse

scheepsnaam

Gees.tig
Jerabel
Miss Money Penny
Anubis
JACQER
Nuestro Pasión
Belo Horizonte
Meridith
Punt uit!
Relax 2
Wavedancer
Frederik Weinreb
Elysia
Balch
Delacq
True Logic
Hertog Jan
Robin
4 FUN
Koekiloe
Summerbreeze
marina
Nomis
Senang
Dorado
Blue Lagoon
Sytske
Dalver
Allegresse
Pollewops Ad Venture
Isabella
Ha a'Galil
Cheers
Troubadour
Oggi
Toulain
CELSIUS
Quintus
WILLE
Senza
Caribbean
FREYA
Explorer II
Gien Spait
Mouette
Edin
Seal
Winddancer
Detox
Vineyard
Pelan Pelan
Dori
Xaviera
Leeuwke

thuishaven

Muiderzand
Hellevoetsluis
Volendam - Marina
Port Zélande
Blankenberge
Lelystad
IJmuiden
Blankenberge
Dinteloord
Stad aan 't Haringvliet
Franeker
Monnickendam Marina
Stellendam
Wartena
Dordrecht
Andijk
Lelystad
Dintelmond
Blankenberge
Ketelhaven
Sneek

Enkhuizen
Dinteloord Waterkant
Harderwijk
Monnickendam
Koudum
Monnickendam
Blankenberge
Hoorn
Muiderzand
Lelystad Haven
Schokkerhaven
Terneuzen
Strijensas
Leeuwarden
Muiderzand
De Put
Boornzwaag
Appingedam / Galamadammen
Kampen Roggebootsluis
Muiderzand
Breukeleveen
Volendam
Monnickendam
Makkum
Enkhuizen
Herkingen
Port-Zelande
Schokkerhaven
Makkum
Hellevoetsluis
Scharendijke
Medemblik

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



**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!

in het Kielzog... ZEEPOST

laatste pagina van de redactie



Heeft u dat wel eens? Dat u naar de brievenbus gaat en hoopt dat er iets leuks in zit? Ik heb dat gevoel regelmatig, tegen beter weten in. Want wat ligt er meestal in de brievenbus? Juist, rekeningen en misschien wat bankafschriften, met daarop veel afschrijvingsposten. Gelukkig vind ik drie keer per jaar de Langzij in de bus, dat maakt veel goed.

Maar in april dit jaar lag er fantastische zeepest in onze brievenbus. De enveloppe beloofde al iets bijzonders, want deze had een afwijkend formaat en de inhoud voelde stevig aan. Het was een prachtige uitnodiging van de Holland America Line! Een uitnodiging voor de speciale lunch en een rondleiding aan boord van de ms Eurodam, het nieuwe schip uit de Signature-klasse. Deze lunch en rondleiding waren gepland op maandag 30 juni en wij moesten ons vervoegen aan de Cruise Terminal Rotterdam, aan de Wilhelminakade. Dat is nog eens iets om naar uit te kijken. De uitnodiging komt van het pensioenfonds van de Holland America Line. Mijn man Bernard heeft daar namelijk 40 jaar geleden ruim 6 jaar als stuurman gewerkt.

Nu, ik kan u vertellen dat het fantastisch en interessant was. Er waren uiteraard strenge veiligheidseisen, die beginnen bij het bemachtigen van schaarse instapkaarten. Snel

op de uitnodiging reageren, was voor ons geen moeite. We waren op tijd. Op maandag 30 juni zaten we al vroeg in de trein, met onze mooiste kleding aan. Er stonden bussen op het station Rotterdam om de genodigden naar de Cruise Terminal te brengen.

In de terminal kregen we koffie en werden onze gegevens en instapkaarten nog eens gecontroleerd. Daarna mochten we aan boord en waren we vrij om over het 285 meter lange schip alles te bekijken en de hand te schudden van een van de 929 bemanningsleden. Een aantal van de 1022 'staterooms' waren voor bezichtiging open, zodat we het droombed, de massagedouchekop, de verse bloemen en het verse fruit en natuurlijk het uitzicht van een veranda hut konden bewonderen. De tonnage van dit schip is 86.000 brt en de kostprijs \$ 450 miljoen en dat zijn toch wel heel andere getallen dan bij een Bavaria. Helaas was het niet mogelijk om een bezoek te brengen aan de brug om de navigatieapparatuur te bekijken. Het was interessant geweest om de vergelijking te maken.

Het schip heeft maar liefst 11 etages. Vooral de gebeeldhouwde liftdeuren zijn prachtig. Maar het heeft ook wel wat om van de trappen af te dalen of ze te beklimmen om naar

de luxe sieraden boetiek te gaan of om iets te drinken in één van de 31 bars of lounges. Dit na een massage natuurlijk of een aperitief bij het zwembad. Het is goed om de dag te beginnen met een lichte training in de fitnessruimte. Dat is nodig, want elke dag is er wel wat culinaires te beleven. Is het niet de high tea, dan wel het uitgebreide taartjes en chocolade buffet in een van de 5 restaurants. Het casino is vooral populair bij de Amerikanen. Wij genoten van onze lunch aan een feestelijk gedekte tafel met zeezicht.

Kortom, het was een hele belevenis. Het enige wat tegenviel was, dat Koningin Beatrix de volgende dag pas uitgenodigd was! We kregen ook een uitnodiging voor de maidentrip tegen een gereduceerde prijs. Maar voorlopig verkies ik de trips met onze Bavaria, want ik heb wat met de kapitein!

*Marianne Schot
Memories*

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