

Kuippraat

van de voorzitter

Terwijl de lente - of is het toch al zomer - nu echt doorgebroken lijkt zit ik achter de computer. Ik moet mijn eerste "Kuippraat" schrijven. Nou is er voor alles een eerste keer: de eerste keer zeilen, de eerste keer aanleggen, ja zelfs de eerste beschadiging en dus ook de eerste keer als voorzitter het voorwoord voor de Langsij schrijven.

Even terug in de tijd. Het zal eind 2007 geweest zijn dat Albert me belde en me uitleg gaf over de plannen om het bestuur naar vijf personen uit te breiden en zijn aftreden als voorzitter. Ik voelde de bui al hangen, maar heb (na een paar dagen bedenktijd, waar mijn vrouw Debora uiteraard ook een rol in heeft gespeeld) besloten me voor het voorzitterschap van de BZc beschikbaar te stellen. En tot op de dag van vandaag zonder enige vorm van spijt.

De ALV heeft in februari met de uitbreiding van het bestuur ingestemd en tijdens de vergadering zijn Joris van der Colk, Gerben van Bers en ikzelf in het bestuur gekozen. De oudgedienden Willem Boswinkel en Ton Mommers completeren het vijftal. Helaas betekende deze wis-seling van de wacht ook dat Albert en Frieda hun laatste BZc activiteit hadden. Er is in een prettige sfeer afscheid van hen genomen. Er

heerste toch meer een gevoel van 'tot ziens' dan 'vaarwel'.

Hoe de rolverdeling binnen het bestuur nu geregeld is en wat jul-lie van het nieuwe bestuur kun-nen verwachten zal elders in deze Langsij aan de orde komen. Net als een stukje waarin de nieuwe bestuurders zich aan jullie voor-stellen.

Als ik dit stukje schrijf zijn het Hemelvaart- en Pinksterweekeinde net achter de rug. Het waren weer fantastische evenementen, waarbij ik moet toegeven dat het mooie weer (wind had iets meer gemogen) zeker een rol heeft gespeeld. Door dit te schrijven doe ik de organisa-ties echter tekort. Beide evenemen-ten staken weer goed en degelijk in elkaar. Een pluim voor de organi-saties is zeker op zijn plaats.

Bij beide evenementen alleen maar positieve opmerkingen gehoord. De sfeer was leuk en gezellig met een vleugje fanatisme tijdens de wedstrijden. En daar ligt de kracht van de BZc. We hebben gewoon een club met leuke, gezellige mensen. Laten we dat vooral koesteren.

Rest mij jullie allen veel vaarplezier de komende zomer toe te wensen,

Fred en Debora

Inhoudsopgave

Kuippraat	1
Even voorstellen	2
Reven maar!!	5
Treetje meer in een 33 Cruiser	8
Veiligheidstip KNRM	10
Reisverslag Thorang-La (2)	11
Zeker geen snert snertrace!!	18
Dupain Wisseltrofee	21
600 mijl blauw water	24
BabbelVaria	30
De TWEEpitter	32
Hemelvaartweekend	36
Start van de BavariaClub	39
Pinksterweekend	40
Nieuwe leden	43
In het Kielzog	44

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
I
J



Mogen wij ons even voorstellen...

Het lijkt wel een staatsgreep. In één keer drie nieuwe bestuursleden. Met die staatsgreep valt het wel mee en om jullie wat bekender met de 'nieuwelingen' te maken volgt hierna een voorstelrondje.

Voorzitter

Eerst dan maar de personalia: Fred Jansen en getrouwd met Debora. We hebben twee kinderen, Annika van tien en Carsten van zeven. Watersporten zit in mijn bloed. Mijn ouders waren eigenaar van een jachtwerf, waar stalen motorjachten werden gebouwd. Zo heb ik al mijn hele leven gevaren, maar dan vooral in motorboten, en heb ik ook vrijwel geheel Nederland en een deel van België vanaf het water gezien.

Ik kwam er op jonge leeftijd al achter dat motorbootvaren niet geheel mijn ding was en al snel sleepte er een klein zeilbootje achter de boot aan. Dat kleine bootje werd een grotere en tenslotte mondde dat uit in een verzameling windsurfplanken. In die periode zeilde ik al eens mee op een kajuitzeiljacht met kennissen van mijn ouders en daar heb ik nog steeds zeer goede herinneringen aan. Ik denk zelfs dat toen mijn passie voor het (kajuitjacht-)zeilen is aangewakkerd.

Toch is de interesse een periode op een (zeer) laag pitje komen te staan. Ik ging studeren en ontmoette Debora. Voor zeilen of windsurfen was weinig tijd meer. Toen het leven weer wat rustiger was geworden, de kinderen waren geboren en ik deed het werk, dat ik nu nog doe – ik ben van origine bedrijfseconoom en ben al een tijdje werkzaam bij een organisatie, die financieel toezicht op woningcorporaties uitoefent – begon het water in mijn bloed toch weer te borrelen. Op een dag de stoute schoenen aangetrokken en op Marktplaats een klein open bootje gekocht, een Stern. De Stern werd al snel een Volksboot en uiteindelijk hebben we in 2005 onze huidige boot en eerste Bavaria gekocht. Een Bavaria 37 Cruiser,

gedoopt "Rivendell". Onze thuishaven is sinds dit jaar Herkingen (verenigingshaven). Niet geheel toevallig, maar ook weer niet gepland is dit ook de thuishaven van de twee andere, nieuwe bestuursleden, Gerben en Joris.

Voor Debora was het wel allemaal nieuw. Haar ervaring ging niet veel verder dan een zeilkamp in Friesland. Maar na samen Vaarbewijs II en CWO II gehaald te hebben en nog een paar keer samen in een huurboot gevaren te hebben is die ervaring al snel gegroeid. Ze heeft haar draai in het watersportwereldje inmiddels zeker gevonden.

Door het herverdelen van de taken, die voorheen door de voorzitter alleen werden ingevuld, zal ik niet overal bij aanwezig zijn. Dat laten mijn privé en zakelijke situatie ook niet toe. Ik zal wat meer van uit de achtergrond opereren. Hoe dit in de praktijk zal uitvallen, moet overigens nog wel blijken. In ieder geval heb ik er veel zin in.



Bestuurslid evenementen

Sinds de laatste Algemene Ledenvergadering is het aantal bestuursleden uitgebreid naar 5 personen en daarvan ben ik, Gerben van Bers, op de stoel voor de organisatie van evenementen en workshops komen te zitten.

Voor diegenen die mij nog niet kennen even een notendop verhaal van mijn geschiedenis. Ik ben getrouwd met Gepke en wij hebben een zoon, Vincent, en een dochter, Mariska.

Als kind ben ik via mijn ouders in aanraking gekomen met de watersport. Zij hebben een aantal decennia motorboot gevaren voordat zij ook aan zeilen begonnen. Via een schoolmaatje maakte ik al vroeg kennis met het zeilen en dat werd al snel een passie. Ik ben met een Flits gestart, gevolgd door een zestien kwadraat. Ik heb in die periode, als fokkenmaat, veel wedstrijden in een simoun 445 gezeild en ook op dat vlak ervaring opgedaan.

Na verloop van tijd ben ik getrouwd met Gepke en pas na enige jaren stapten we over naar een kajuitzeilertje, een oude uitgeleefde Gillissen 830. Dit is een project geweest van volledig strippen van de boot en geheel opnieuw inrichten en aankleden. Vervolgens de Comet 850 van mijn ouders overgenomen en in 2000 voor het eerst een nieuw schip in de vorm van een Bavaria 34 gekocht. Dat gaf tevens de eerste kennismaking met de, toen nog, Bavaria Club.

We hebben een paar Pinksterweekenden mee mogen maken voor wij een ligplaats in het zuidwesten kregen. Toen werd het stil. In het zuidwesten bestond geen Pinksterweekend en er waren geen clubac-

tiviteiten in die omgeving. Op een ledenvergadering, 7 jaar geleden, vroeg ik als lid of er iets in het zuidwesten zou kunnen komen. Die vraag werkte als boemerang en resulteerde in het verzoek om er zelf iets aan te doen.

Het Hemelvaartweekend werd door ons gezin opgezet en na het tweede jaar werden we in het bestuur gevraagd omdat het toch een serieus evenement begon te worden. Na het formeel opzetten van de Bavaria Zeilclub werd het bestuur teruggebracht naar drie personen en organiseerden wij weer als lid het Hemelvaartevenement. Door de blijvende groei van de club ontstond vervolgens de behoefte aan meer bestuursleden en werd gevraagd of we weer aan het bestuur wilden deelnemen. Daar hebben we met instemming op gereageerd. Ik blijf "we" zeggen, omdat het organiseren van evenementen van deze omvang niet iets is wat je even op een achternamiddag in je eentje regelt. Zowel Gepke als Mariska spelen daar een actieve rol in. Inmiddels is de Bavaria 34 twee jaar geleden ingeruild voor een Bavaria 37 Cr en liggen wij in Herkingen bij de watersportvereniging.

Wij zullen proberen om, uiteraard met inbreng en steun van actieve leden, zoveel mogelijk activiteiten te blijven organiseren en dragen de club een warm hart toe.



Secretaris

Mijn naam is Joris van der Colk, ik ben 47, getrouwd met Carine en trotse vader van Fleur (15) en Joep (12). In het dagelijks leven run ik al 10 jaar samen met Carine een zelfstandig hypotheek advieskantoor. Ik ben geboren en getogen Brabander en heb mij in mijn vrije tijd de afgelopen 15 jaar in diverse bestuursfuncties bezig gehouden met de organisatie van Carnaval in Breda.

In 1990 kochten wij ons eerste bootje, een Daimio van 7 meter. Daarvoor had ik nog nooit gezeild, maar wel vrij veel gesurfd, dus ik wist in tegenstelling tot mijn vrouw wel waar die witte doeken boven de boot voor dienden. Ik heb mijzelf met vallen en opstaan het zeilen meester gemaakt, en ook Carine heeft zich zo langzamerhand verzoend met het idee, dat een zeilboot scheef gaat. Een paar jaar later kochten we een Dufour 2800, waar we een jaar of 10 veel plezier van hebben gehad. Ik denk dat we alle havens van Zeeland en rond het IJsselmeer wel gezien hebben. De Noordzee durfde ik echter niet op, want de boot was bijna 30 jaar oud, dus je weet maar nooit.

In 2006 waren wij toe aan een grotere boot, en ik had er altijd van gedroomd om ééns in mijn leven een nieuwe boot te kopen. De eerste blikken richtten zich op Dufour, omdat we daar immers erg tevreden over waren. Alleen was Dufour toen net van design studio veranderd (was voorheen ook J&J) en ik vond de nieuwe Dufours niet zo mooi meer. Toen maar eens verder gekeken, en bij Bavaria was het liefde op het eerste gezicht. Wat een mooie lijn en een prachtige indeling. Helemaal wat we zochten. Toen we ook nog eens de prijs zagen waren we helemaal verkocht. In februari 2007 is onze Pallieter geleverd, en we hebben er inmiddels 4 seizoenen (zomer en winter) veel plezier aan beleefd.

We zijn wel puur recreatieve zeilers en hebben er bij het oppimpen van



onze boot dan ook maar voor gekozen om geen high tech zeilen te kopen, maar wel een teak houten dek, geen Dynema vallen, maar wel een verwarming, enz. Het is dus een mooi en comfortabel tweede huisje geworden. Desondanks varen wij bij de clubwedstrijden toch altijd leuk in de middenmoot mee.

Toen ik de boot bestelde, ben ik op aanraden van mijn zwager (ook een lid) meteen lid van de club geworden. En de ervaringen waren meteen erg positief. Geweldige informatieve website, leuke evenementen, leerzame workshops. Vandaar dat ik besloten heb om mij kandidaat te stellen voor een bestuursfunctie.

Mijn eerste ervaringen binnen het bestuur zijn, dat er een zeer goede structuur is, en dat met name (het afgesloten gedeelte) van de website alle instrumenten biedt om het secretariële werk efficiënt te doen. Wat dat betreft hoef ik alleen maar 'op de winkel te passen'. Waar ik me wel voor wil gaan inzetten (en die ambitie leefde al bij het vorige bestuur) is om als club wat meer, kleinschalige, evenementen te gaan initiëren of faciliteren. Te denken valt aan een overtocht met een aantal schepen naar Engeland, een rondje Walcheren een weekendje Texel enz. enz. Uiteindelijk hebben we als vereniging twee belangrijke pijlers en dat zijn informatievoorziening aan de leden en het organiseren van leuke evenementen voor leden. Ik zal daar vanuit de secretariële kant zoveel mogelijk steun aan gaan verlenen.



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

Reven maar!!

Zoveel mensen, zoveel wensen. En zoveel oplossingen! Als het harder gaat waaien begint bij menig zeiler de twijfel te groeien: nu al reven en ondertuigd varen, of straks met echt slecht weer het dek op? De burens hebben een rolreefmast. Ziet er niet uit, maar misschien toch...?

Voor zwaarweezeilen is er een heel aantal oplossingen. Sommige eenvoudig en goedkoop, andere ingrijpend en duur. Praten met mede zeilers roept vaak meer vragen op in plaats van uitkomsten, ieder heeft zijn eigen ervaringen. De kans is groot dat je uiteindelijk goed bedoeld, maar slecht geadviseerd een hoop geld voor een niet passende oplossing uitgeeft.

Maar hoe dan? Probeer eerst eens uit te vinden wat je nu eigenlijk nodig hebt. Wat voor zeiler ben je en welk vaargebied heb je? Aan de hand van deze vragen krijgt een tuiger al een eerste indruk van de wensen. Gecombineerd met het type schip en het beschikbare budget kan hij een gedegen advies uitbrengen over de verschillende mogelijkheden voor zwaarweezeilen.

Om een inzicht te geven van de mogelijkheden geef ik hieronder een paar voorbeelden:

Voorzeilen

Rolreven

De meest gebruikelijke manier om voorzeilen meer handelbaar te maken, is het plaatsen van een rolreefsysteem op de voorstag. Hierdoor is de trip naar het voordek bij zwaar weer verleden tijd en kan het voorzeil traploos gereefd worden.

Voordelen:

- op vrijwel ieder schip is een rolreefsysteem te plaatsen.
- de bestaande voorzeilen kunnen worden aangepast.

Nadelen:

- de halshoek staat verder boven dek, gaat ten koste van oppervlak en zeileigenschappen.
- als de genua verder dan 30% gereefd wordt, verlopen de bolling en het zeilpunt naar boven en naar achteren, iets dat nou net niet de bedoeling is in zwaar weer.
- door het grote windbereik is de genua qua vorm en gewicht altijd een compromis.
- het wisselen van zeilen is lastiger vanwege het ontbreken van leuvers.

Meerdere voorzeilen

Vaak wordt deze zeilvoering gecombineerd met een rolreefgenua. Er zijn in principe twee hoofdvormen:

Het binnenvoorstag

Dit stag loopt parallel vlak achter het normale voorstag en is wegneembaar. Bij normaal weer staat het stag weggeborgen bij de mast en kan de genua dus vrij over het voordek bewegen. Met zwaarder weer wordt de genua compleet weggerold en het binnenvoorstag gezet. Aan dit stag wordt met leuvers een high aspect fok of een normale fok gehesen, speciaal gesneden voor zwaar weer.

Voordelen:

- vanaf windkracht 5 tot 6 is dit een zeer effectieve tuigage, het zeilpunt ligt laag waardoor het schip stabiel blijft en het speciaal gesneden zeil is vlak genoeg om druk te kunnen lozen.
- doordat het binnenvoorstag zo hoog aangrijpt worden de krachten over het achterstag en de topwanten afgeleid. Bakstagen zijn dus niet nodig om het geheel te stabiliseren.
- de montage van een dekputting in de ankerbak is meestal redelijk eenvoudig uit te voeren

Nadelen:

- voor een goede zeilvoering zullen extra voorzieningen voor de schootvoering op dek geplaatst moeten worden.
- bij zeer zwaar weer is de high aspect fok aan de grote kant. Een stormfok op dit stag betekent dat het zeilpunt naar voren schuift, hierdoor kan het schip lijgierig worden.
- er zijn bij zeer zwaar weer geen bakstagen om de tuigage extra te stabiliseren.





Het kotterslag

Dit slag loopt parallel achter het normale voorstag naar tweederde van de masthoogte en kan wegneembaar zijn. Door de grotere opening tussen voorstag en kotterslag is het mogelijk om het kotterslag permanent te laten staan en te voorzien van een rolreefsysteem. Met zwaarder weer wordt de genua ingereefd en het kotterslag eventueel gezet. Aan dit slag wordt een kottersfok gehesen, speciaal gesneden voor zwaar weer. Door het kleinere oppervlak van de kottersfok worden de twee voorzeilen meer in combinatie met elkaar gevaren en blijft de genua langer ingereefd meedoen.

- Voordelen:
- dit is de ultieme stormtuigage, het zeilpunt ligt laag en ver naar achteren waardoor het schip stabiel blijft en het speciaal gesneden zeil is vlak genoeg om druk te kunnen lozen. Het schip behoudt zijn loefgierigheid.
 - door de noodzaak van bakstagen ter stabilisatie wordt de mast tijdens zwaar weer extra verstevigd.
 - door het plaatsen van een rolreefsysteem op het kotterslag is het niet langer nodig om bij zwaar weer de kuip te verlaten.
 - de kottersfok kan ook bij licht weer op ruime koersen gezet worden in combinatie met genua of spinnaker.

- Nadelen:
- voor een goede zeilvoering zullen extra voorzieningen voor de schootvoering op dek geplaatst moeten worden.
 - een dekputting is vaak lastiger te plaatsen.
 - bij gemiddeld zwaar weer is de kottersfok aan de kleine kant. Hierdoor kan het lastig zijn om een goede balans te vinden.
 - de bakstagen betekenen een extra handeling tijdens manoeuvres. Ook zorgen ze voor een extra kostenpost.

De laatste tijd komen er vanuit de solo offshore wedstrijdwereld nieuwe systemen. Hiermee wordt op toerjachten nog niet veel geëxperimenteerd, maar wat niet is kan nog komen. Het gaat hierbij om oprolbare zwaarweezeilen die vliegend gehesen worden. Hierdoor is er geen noodzaak voor een slag, waardoor het voordek met lichtweer vrij blijft. Ook kan het systeem op langere reizen preventief gehesen worden, en indien nodig vanuit de kuip worden bediend. Ik houd jullie op de hoogte!

- 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 • kvk Leeuwarden 01111225

Grootzeilen

Grootzeilen zijn grofweg op drie manieren te reven: op de giek met een bindrif, in de giek gerold of in de mast gerold. Ieder systeem heeft zo'n voor- en nadelen. Rollen betekent altijd een concessie aan je grootzeil, om fatsoenlijk te kunnen rollen zal het zeil zeer vlak gesneden moeten worden. Wel is rollen de meest makkelijke manier van reven, en zal vooral oudere en minder ervaren zeilers meer aanspreken. Even op een rijtje:

Bindrifstelsysteem

Dit is het eenvoudigste reefsysteem, en daardoor goedkoop en volledig betrouwbaar. Doordat de halshoek van het grootzeil ingehaakt moet worden is een trip naar de mast noodzakelijk, waardoor dit een behoorlijk arbeidsintensieve manier van reven is.

Het is mogelijk een bindrif te combineren met een zogenaamd enkellijns reefsysteem. In plaats van de reefhaken wordt in de halshoek een reeflijn gezet die via een blokkensysteem in de giek verbonden wordt met de achterste reeflijn. Onder uit de giek komt één lijn die dit systeem aandrijft. Voordeel hiervan is dat het reven volledig vanuit de kuip gedaan kan worden.

Een bindrifstelsysteem verlangt geen speciale zeilen. Hierdoor is het goedkoop en worden de zeileigenschappen van het schip niet nadelig beïnvloed.

Rollen in de giek:

Sinds jaar en dag worden zeilen om de giek gerold, vooral bij klassieke (open) boten. In de giek rollen is beter. Lummelbeslag, neerhouder en grootschoot kunnen gewoon op de giek gemonteerd worden en het (doorgelatte) zeil rolt beschermd weg. Tenminste...

Als je het goede systeem op de goede manier gebruikt! En dat is meteen de zwakke punt van in de giek reven. Er zijn vele merken die een systeem op de markt gebracht hebben, ik ken er eigenlijk maar twee die doen wat ze beloven: het reven makkelijker maken.

Leisurefurl is een systeem afkomstig vanuit de superjachten en is door en door uitgetest. Dit systeem is te monteren op schepen vanaf ongeveer 33 voet, en vanaf ongeveer 40 voet is het systeem elektrisch uit te voeren. Nadelen zijn dat dit een zeer duur systeem is en dat het systeem gevoelig is voor de stand van de giek t.o.v. de mast.

Profurl heeft ook een gedegen rolgiek, deze is iets goedkoper en kwalitatief iets minder ver doorontwikkeld. Nadelen zijn gelijk aan die van de Leisurefurl giek, dit systeem is wel iets goedkoper.

Rollen in de mast:

Dit wekt bij veel ervaren zeilers agwaan op. Kan het zeil niet blokkeren, zodat er een flap uit de mast blijft hangen, wordt de mast niet veel te zwaar zodat de boot instabiel wordt, wordt het grootzeil niet veel te klein?

Natuurlijk heeft een rolmast nadelen, maar om met de deur in huis te vallen: de meeste huidige masten zijn behoorlijk bullet-proof! Je zal echt je best moeten doen om in bijvoorbeeld een Seldén mast het zeil vast te laten lopen, tenzij het zeil verkeerd gesneden of veel te oud is.

Het profiel van een rolmast is gemiddeld 20% zwaarder, de totale tuigage zal ongeveer 5 tot 7 % zwaarder gaan wegen. Op zeer instabiele schepen, bijvoorbeeld met een korte kiel, zal het verschil merkbaar zijn, en dan vooral in de box zonder zeil.

Het grootzeil wordt over het algemeen inderdaad kleiner met een rolmast, het achterlijk wordt niet uitgebouwd en door sommige zeilmakers zelfs hol gesneden. Maar er is hoop! Diverse zeilmakers en mastenmakers hebben het mogelijk gemaakt om met verticale doorlopende zeillatten een rolgrootzeil dezelfde oppervlakte te geven als een normaal grootzeil. Dit neemt één van de grote nadelen van een rolmast weg.

Keuzes, keuzes, keuzes...

*Vester Knibbe
TUNED Rigs & Ropes*



Treetje meer in een 33 Cruiser

klustip

Het enige echte minpuntje van de 33 Cruiser vonden we de trap in de kajuit. Maar om daar een 37 voor te kopen vonden we te gortig. Dus zei ik stoer tegen de verkoper dat ik er wel een extra trede in zou maken als dat in de praktijk nodig bleek. Het bleek dus wel nodig, de afstand van de treden lagen tussen de 31 en 35 cm en dat was voor mij te veel.

Een lastige klus

"Even" een trede er bij plaatsen was toch niet zo maar gebeurd. De nieuwe trede moest een paar cm boven de onderkant van het scharnierende deksel gemonteerd worden, lastig dus. Nu begrijp ik ook waarom de Bavaria ontwerpers voor de 3-trede uitvoering gekozen hebben. Verder zinde het me niet dat het deksel met twee treden aan vier M4 boutjes hing en de onderkant niet op het schot steunde. Gevolg is dus dat de Bavaria's door deze constructie scheefhangende deksels krijgen, die rechts een beetje gesteund worden door de gasveer. Naast het slecht belopen van de trap kwam ik er al snel achter dat een impeller vervangen door een gat dat niet recht voor de pomp zit een lastige opgave is. Zeker op een bewegend schip in noodgevallen. Dus heb ik een systeem uitgedacht waarbij deksel en schot één geheel worden en "staan" op een balkje op de vloer.

Kundendienst

Vorige winter heb ik dit uitgedacht, maar was er nog niet aan toegekomen. Verrast was ik toen de nieuwe modellen gepresenteerd werden en zag dat nu ook de trap in één deel opgeklapt wordt. Verschil tussen de Bavaria uitvoering en mijn systeem is dat de trap nog steeds hangt aan die vier kleine boutjes en niet steunt op de vloer. Ook besepte ik toen, dat ik snel moest zijn met het bestellen van een trede van Bossé hout omdat ze in de nieuwe modellen totaal anders zijn. Meteen heb ik een e-mailtje met foto erbij van de huidige trap naar de Kundendienst gestuurd. Gelukkig konden ze de trede en een gasveer leveren en een paar weken later had ik ze voor minder dan 100 euro in huis. Ik was vergeten de bevestigingspunten voor de gasveer erbij te bestellen, die heb ik maar zelf gemaakt.

Werkwijze

Eerste stap is om van vier stroken multiplex twee mallen te maken om de hoek waarin de twee schotten staan vast te leggen. Hierna verwijderen we deksel en schot en gaan we thuis aan de slag. Het vaste schot met de eerste trede bijt de spits af. Er moet een strook afgezaagd worden die dienst gaat doen als drempel net boven de vloer. Mazzel, er zit een verstevigingsbalk aan de onderkant, die middendoor gaat. Nu is er geen weg meer terug en gaan we verder met de zijkant, daar moeten aan weerszijden twee smalle strookjes af. Aan de onderkant van het schot en aan de bovenkant van de drempel worden twee hardhouten latten van 5 mm dik gelijmd. Ook aan de achterkant van de drempel komt een lat. Deze om later de trap tegen te laten rusten.



oude en nieuwe situatie

Weinig houtverlies

Het inspectieluik wordt tijdelijk verwijderd en het grote moment breekt aan: de trede moet er af met zo min mogelijk houtverlies. Om beschadiging te voorkomen heb ik vloertegel-bescherm-papier rondom de trede geplakt. Met de recipro zaag voorzien van een lang flexibel ijzerzaagje wordt de trede 1 – 2 mm vanaf de multiplex ondergrond los gezaagd. Heel goed dat ik een ijzerzaagje genomen heb, want ondanks dat ik de schroeven er uit gehaald heb, blijken er toch een stuk of vijf nieten in te zitten, kennelijk om de trede te fixeren. Het is gelukt, er blijft een dun strookje hout op het fineer liggen en na één en ander geprobeerd te hebben is dat zeer gemakkelijk te verwijderen met een zeer scherpe handschaaf.

Schuurband

Volgende stap is het verwijderen van de treden van het deksel. Twee schroeven zitten onder een verstevigingsbalkje dat moeilijk te verwijderen is. Deze schroeven zijn geen enkel probleem, de zaag gaat er als boter doorheen en het restant kan terug getikt worden. Bij de laatste trede nu geen papier, maar schuurband als ondergrond gebruikt. Dit gaat nog beter en de kans op invreten is kleiner. Daarbij hielp Agaat door met een stokje de schuurband naar beneden te drukken om te voorkomen dat het zaagblad aan de andere kant van de trede onder de band schoof. Vervolgens wordt aan de achterkant van het deksel een stuk van het steunbalkje (waar de demper moet komen) weggehaald en komt een nieuw balkje naast de oude te liggen.

Samenvoegen

Spannendst moment gaat komen. Beide delen moeten onder de juiste hoek vastgemaakt worden. Ze worden in de mal gelegd en tot mijn grote opluchting blijkt dat het latje aan de achterkant van het schot en de kopse einden van de schotten door Bavaria onder de juiste hoek gezaagd te zijn. Dus kaalhalen, gaten voor de



doorzagen met de recipro zaag



restant voorzichtig verwijderen



kleurverschil geeft aan waar de trede zat



in de goede stand uitharden



zeer sterke epoxy verbinding



nieuwe trede met op maat gemaakte steunen

schroeven voorboren en insmeren met epoxy filler. Op deze manier ontstaat er een enorm sterke constructie die eventuele kieren opvult. De twee delen worden op de mallen geklemd en op kamertemperatuur kan het epoxy uitharden. Nu naar de boot om te kijken of het deksel wel goed past voordat de treden er op gaan. Hoera! De klep sluit perfect en de drempel heeft verticaal ruimte genoeg om aan te sluiten.

Afwerking

De treden worden nu om de 26 cm op het luik gelijmd met PU constructielijm. Nieuwe steuntjes zijn nodig voor de nieuwe trede omdat deze over de knik gaan. Voordeel van deze steunen is de extra stijfheid die ze geven aan de nieuwe verbinding. Aan de achterkant van de onderste trede komen nog twee verstevigingsbalkjes. Nu kunnen we aflakken en het geheel op de boot monteren, waarna de drempel vastgelijmd wordt en afgekit. Het vloerluik wat vastgeschroefd zat, wordt meteen maar in drie stukjes gezaagd en omgebouwd tot inspectie luik. Nog twee stukjes tochtband en de klus is klaar: de trap loopt perfect!

Conclusie

De bovenste trede had kunnen blijven zitten. Voor de verhouding ziet het er nu beter uit, maar voor het lopen maakt het niet uit. Blijft de bovenste trede zitten dan is de optrede 25 cm. Nadat ik klaar was ben ik op een show alle trappen van de Bavaria's gaan opmeten en blijkt dat de optrede nu bijna overal 25 cm is.

Alle moeite is het zeker waard geweest, de trap loopt nu prima en de toegankelijkheid van de motor is fantastisch.

*Peter Oort
"Hester"*



wat een comfort om aan de motor te werken



Veiligheidstip KNRM

Wie gezien is is niet weg



Hebt u ze ook gezien, die bordes met: Val op! en Laat je zien! ? In het verkeer worden we gemaand ons goed kenbaar te maken. Als student rijd je lachend zonder licht, want zo'n vaart zal het wel niet lopen. Dan stap je in de auto en schrik je je wezenloos van plotseling opdoemende fietsers. Dat die niet doorhebben dat ze zichzelf aan een enorm gevaar blootstellen! In Dublin zag ik veel fietsers rijden met zo'n werken-aan-de-weg hesje. Daar vinden ze niet dat je daarmee voor gek loopt. Het valt goed op en het lijkt me ook verstandig.

Niet alleen aan de wal worden we opgeroepen om ons zichtbaar te maken. Ook op het water kun je beter goed laten zien. We vinden dit bij de KNRM zo belangrijk, dat we er ons jaarthema van hebben gemaakt: zichtbaarheid! U kunt dat letterlijk opvatten, maar tegelijkertijd valt daar alles onder dat maakt dat we u terug kunnen vinden: een marifoon waardoor u uit te peilen bent, reflecterend tape op uw boot, opvallende kleding of een goede radarreflector. Ook ontzag voor de dode hoek van de beroepsvaart valt hieronder.

We steken ook de hand in eigen boezem: er zijn onlangs proeven gedaan om te zien hoe het nu zit met de zichtbaarheid van de ongeschilderde reddingboten. Weliswaar is de besparing in onderhoudstijd aanzienlijk, maar de veiligheid van onze eigen bemanningen moet ook gewaarborgd zijn. De proeven waren in ieder geval aanleiding om een van onze

reserveboten, de Kapiteins Hazewinkel, te voorzien van een opvallende striping van kunststof. We blijven zorgvuldig kijken naar onderhoudsvrije bouwmaterialen en kostenbesparingen. Maar niet ten koste van de veiligheid.

Het thema zichtbaarheid in 2008 zal ook worden ingezet om de KNRM wat duidelijker te profileren. Want ú weet wel dat we bestaan, maar nog teveel Nederlanders weten niet precies hoe het nu zit met Redding Maatschappij of Reddingsbrigade. En dat Koninklijke, dat zal dan toch wel overheid zijn? U weet hoe het wél zit, vertelt u het verder, want we kunnen het niet zonder u. Het reddingwerk is gebaat bij een breed draagvlak en veel ambassadeurs, u dus!



Kapiteins Hazewinkel - Type Johannes Frederik, Bouwjaar 1997. Voormalig station Hoek van Holland. Sedert de nieuwbouw van de Jeanine Parqui, die in januari 2006 in de vaart werd genomen en op station Hoek van Holland werd ingezet werd de Kapiteins Hazewinkel uit de actieve vloot onttrokken en is zij nu een reserveboot. De boot meet 15 meter lang en weegt 15 ton. De 2 motoren van elk 680 PK leveren een topsnelheid van circa 34 knopen.

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



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!

Reisverslag van de Thorang-La deel 2



Zonsondergang in l'Aber Benoit

We zijn na Tréguier richting Brest gevaren met een tussenstop in l'Aber Benoit. Op dit plekje hebben we prachtig en rustig aan een mooring gelegen, wat een superomgeving was dat. Douchen deden we gewoon lekker buiten aan boord en dat gaf een heerlijk vrij gevoel!

We vonden Brest wel een mooi eindpunt om vervolgens weer kusthoppend de koers huiswaarts te nemen. Onderweg ging het zo hard met de wind (beaufort 8) en stroom (5 knopen) mee dat we nog dachten, ach we kunnen ook wel door naar La Corunã (Spanje), nog 48 uur varen. Maar ja, je moet ook leren ergens je grens te trekken en anders zag ik mezelf nog terugkeren met het vliegtuig de Thorang achterlatend omdat we zondig zo ver mogelijk wilden komen. Dus zo geschiedde, we namen een verstandige (ja,ja) beslissing en het bleef bij Brest. Hier boven impressie van een zonsondergang in l'Aber Benoit

Grensoverschrijdend

Halverwege de route richting Brest zagen we dat onze kaartplotter niet meer aan wilde geven vanaf l'Aberildut. Bleek dat onze Navionics kaart zijn zeegrens had bereikt. Ook geen papierenkaarten aan boord natuurlijk van dat gebied. Stiekem hadden we dus niet verwacht zover te komen. Zo'n Bavaria vaart gewoon sneller dan je denkt! De oplossing werd geboden door onze laptop waar we nog een paar mooie kaarten op hadden staan en zo zijn we met GPS-muis toch in Brest geraakt.

In de middag arriveerden we in Brest lekker aan lagerwal op de passantensteiger. Dit is een hele grote haven met 1500 ligplaatsen en eigenlijk weer zo gigantisch en onpersoonlijk dat we ons afvroegen wat we hier deden. Door de harde wind liggen we nog hevig te schudden tegen de ponton omdat we geheel onbeschermd liggen en 's avonds gaat de wind gelukkig liggen. Er was beslist geen ander plaats zo gaf de medewerkster

Het vorige verslag eindigt in Tréguier waar het idee ontstond door te varen naar Brest. Een stukje verder dan aanvankelijk de bedoeling.

van de capitainerie aan, misschien over 2 weken... ja ja nou dan zijn wij mooi gevlogen hoor! De volgende bestemming was dan ook al snel Camaret.

Luitjes uit Vlissingen

In Camaret kwamen we "toevallig" een andere boot uit Vlissingen tegen en die mensen bleken in dezelfde haven als wij te liggen. Uit deze ontmoeting ontstond een hele leuke middag en avond waarbij de geestverrijkende dranken weldadig vloeiden!



Beetje sight-seeing in Camaret

Wij zijn een aantal dagen later middag vertrokken naar Il d'Ouessant, een mooi eiland voor de Bretonse kust, ongeveer 35 mls varen vanaf Brest. Eenmaal daar aangekomen is het even goed uitkijken voor de rotsen en de navigatie goed in de gaten houden, maar het is de moeite waard. Er liggen zeker 25 moorings dus ankeren is niet nodig. We delen de havenkom, genaamd Lampaul, met nog 6 boten. 's Avonds kokkerellen we wat gamba's met knoflook en de plannen voor de volgende dag werden gemaakt.



Il d'Ouessant. Alweer een sunset, maar het is ook zo mooi!

Om een stokbroodje aan boord te krijgen moesten we toch eerst ons bijbootje oppompen. We ronkten naar de kant en voeren we het droogvallende haventje van Lampaul in. We hebben nog een mooie wandeling gemaakt over het eiland en de grilligheid maakt het mooi en Bretons.

Wel stond er gigantisch veel stroom rondom het eiland. Dat hebben we gemerkt toen we zondag 2-9-07 in de vroege ochtend vertrokken. Er ontstonden uit het niets stroomrafelingen die de Thorang-La als een speelbal op de onstuimige golven deed bewegen.

We liepen van de 5 naar de 10 kts snelheid en dat alleen op de stroming. Door deze verrassing kregen we nog een onverwachte golf uit de flank naar binnen die bijna onze laptop had gegrepen binnen, maar gelukkig bleef het bij spetters. Zout water vindt ie echt niet lekker! We moesten nog steeds op onze laptop navigeren, pas na Il d'Ouessant ging onze kaartplotter weer wat zinnigs aangeven.

We voeren door naar Roscoff om daar een mooring aan te pikken en de Thorang de volgende dagen langzaam aan richting st. Quay Portrieux te dirigeren. We vervolgden onze weg en varen vanaf Roscoff naar Lézardieux. De rivier hiernaartoe is werkelijk een prachtig zicht met al die rotsen en dat mooie groen ertussen. Ook het eilandje Ile de Bréhat dat hier ligt ziet eruit om van te smullen. We hebben in Lézardieux in de haven gelegen en de volgende dag gingen we op zoek naar een ankerplek rond Ile de Brehat. Dit mocht niet lukken. Of we konden er niet ankeren, of er lagen al te veel boten bij elkaar en daar hadden we echt geen zin in.



Ry op de voorplecht, de meest spirituele plek aan boord zeggen wij altijd! ENJOY!

Plannen met weinig diepgang

Zoals vaker gebeurd werden de plannen dus weer bijgesteld en het werd koers Paimpol, nog 8 mijl varen. Bij het lezen van de Engelse zeezeilersbijbel 'REEDS' en de Vaarwijzer blijkt dat het hele gebied voor deze haven droogvalt en we dus op tijd binnen moeten zijn. De getijdentabellen geven aan dat we 1 uur na HW leven en we hebben nog 1,5 uur om binnen te komen. We zetten dus even het gas erop en zetten onze koers uit. We moesten over droogvallende plekken varen om de "vaargeul" naar de sluis te bereiken. De dieptemeter

ging plotseling in vrije val naar de 2 meter onder de kiel en angstvallig langzaam kroop deze verder naar beneden totdat ik nog net een halve meter onder de kiel had... nu dus maar even langzaam varen want als we vastliepen konden we nog terugsteken. We voeren langzaam richting de betonning naar Paimpol en vanaf daar gaf de meter weer een heuse 2,0 aan, oef!

Bij de ingang aangekomen draaiden we richting de sluis en ineens sprong de diepte naar 0,2 meter... slik! Tegelijkertijd zagen we ook drie felrode lampen onze kant op schijnen. Het zal toch niet waar zijn hè?! Die sluis ging toch nog wel open zeker... of waren we net te laat? Als dat zo is moest ik als de weerga draaien en maken dat ik wegkwam anders werd het een casus droogvallen met kiel in Bretagne! Ry riep très vite de sluis op VHF9 op en vroeg in een mix van Frans en Engels door elkaar wanneer hij ging draaien en riep er gelijk achteraan "I stick two meters deep!" Het antwoord was verlossend en we hoorden dat de sluiswachter in 10 minuten ging schutten. De boodschap was overgekomen. Bij het openen van de sluisdeuren aan de buitenzijde kwam er eerst nog een bootje zonder motor op het gemakje wikkend naar buiten en toen schoten we vliegensvlug de sluis in met de Thorang-La.

Eenmaal in de haven klonk de "plop" van de fles wijn dankbaar door de haven van Paimpol en we proosten op de goede afloop. We converseren nog even over wat we hadden moeten doen als we moesten droogvallen en besluiten het gesprek met.....ach, als, als.....het is toch niet gebeurd?en sluiten af met; "Schenk nog maar een glaasje in hoor schat, a votre santé (alweer)!"

Zo vergeten we de spanning weer en zien dat Paimpol een leuke plek is met vele resto's en barretjes. We vinden een Indiaas restaurant en genieten van de kip Tandoori en de curry gerechten. Gelijk worden ook de herinneringen van onze reis naar India en Nepal weer opgehaald, uiteindelijk is daar ook de naam Thorang-La uit geboren en we voelden allebei nog steeds hetzelfde.....die reis was toen bijzonder en blijft nu nog steeds bijzonder.



De droogvallende omgeving voor de haven van Paimpol. Je begrijpt dat we daar niet te lang meer wilden blijven dobberen!

Links: 2 uur voor LW, de betonning heeft al geen water meer. Rechts: de sluis die geheel droogvalt.

1001 nachten

We voeren vervolgens van Paimpol naar st. Quay Portrieux waar we lekker eten aan de haven. De haven zelf was voor ons iets te groot en we zoeken weer een beetje anonimiteit in Erquy waar we vrijdag 7-9-2007 aankomen. We moeten hier ankeren want de haven zelf viel droog, enkel bestemd voor vissersbootjes. We liggen op een prachtig stukje waar we genoten van de

ondergaande zon en de heldere sterrenhemel...1001 nachten.

Van Erquy gingen we verder naar st. Malo. Deze stad met wereldfaam moesten we natuurlijk gezien hebben. We gingen er door een grote sluis zodat we dicht bij de oude ommuurde stad konden liggen. In de sluis zelf hadden we enkel een trap waar we onszelf aan vast konden klampen. Van bolders e.d. hadden ze hier nog nooit gehoord. Het was verder 1 vlakke muur met een hoop krassen en strepen in verschillende kleuren. Wij probeerden daar geen Bavaria 37 Ral kleur 9006 bij te laten komen!!!! De meeste schepen kregen trossen toegeworpen van de kant, maar waarschijnlijk dachten ze dat die Hollanders het zelf wel konden klaren... tssss... toch nog een grotere boot kopen !?

Het oude st. Malo was prachtig, je kon over de oude stadswal een wandeling maken en je had aan de ene zijde prachtig zicht op de binnenstad beneden je en op de prachtige blauwe glinsteringen van de zee aan de ander zijde.

We schrokken wel van het havengeld en wisten dan ook, als echte Zeeuwen betaamde, niet hoe snel we de volgende dag weer moesten vertrokken. Pas tegen HW draaide de sluis en we hadden nog maar een paar uur tijd mee, dus een korte route is de enige optie. Het werd Iles Chausey, een groepje eilandjes ongeveer 17 mijl boven st. Malo in de Atlantische Oceaan. We ankerden i.v.m. de harde wind in de luwte en vonden wederom een prachtig plekje in de natuur. We lazen nog in de pilot dat deze Bretonse kust de gevaarlijkste plekken kent op aarde wat stroming betreft met al zijn onderwater liggende rotsen en de veelvuldige zware stormen.

Granville

De volgende dag gingen we even kijken in het baaitje iets verderop om een mooring aan te pikken, maar daar lag het echt vol en de overgebleven plekken waren te ondiep voor ons bij LW. Dus weer naar buiten waar we vervolgens de nationale klooi momenten van Rinus en Dy beleefden, want we waren bijna 4 uur aan het rommelen met het anker. Telkens krabden we weg, of het woei te hard, etc. etc. Het gromgehalte (#@\$!) bereikte zijn hoogtepunt dus we gooiden het roer om en gingen naar de haven Granville, terug naar de Franse kust 9 mijl verderop. Eenmaal daarbinnen dronken we een goede fles wijn (goed medicijn!) en in 1 keer ging het stukken beter... gek hè! We kwamen tot de conclusie dat we het maar gewoon moesten accepteren dat het niet ging en ook dat het waarschijnlijk de bedoeling was dat we daar weg zouden gaan. De wind was ook



Op weg naar Granville, De wind trekt flink aan en de wolken ook!

tot minstens 6 bft aangetrokken en de er verzamelen zich donkere wolken boven ons hoofd... toch gewaar-schuwd?

Granville blijkt een hele leuke haven te zijn, met een mooie oude stad en ook genoeg resto's en barretjes. We genieten er dan ook maar weer van het goede leven en konden gelijk even alles wassen in de plaatselijke "salon de laverie". De volgende bestemming wordt Jersey, het enige kanaaleiland dat we nog niet gezien hebben.

Jersey

We voeren enkele dagen later relaxed op de genaker naar Jersey en eenmaal aangekomen moesten we 8 dik stapelen om te wachten op het HW voordat we over de drempel in de haven konden komen. Ondertussen gingen we dus maar even op verkenning uit. We waren nog geen 10 minuten op het vaste land van Jersey en we voelden allebei hetzelfde, te druk, te veel beton en totaal geen sfeer. Er was dus maar één optie... wegwezen! We maakten onze Thorang los van de rij boten en zochten de vrijheid. Het was 18:00 uur en wilden toch wel voordat de dag in de nacht veranderde een plekje hebben. We gingen 13 mijl verderop naar Gorey, ook een baai op Jersey om te ankeren. Eenmaal daar aangekomen bleek de zee te ruw om hier het anker uit te gooien. We waren er ook met 9 knopen snelheid naar toe gevlogen, veel wind, harde stroom en deze laatste kenmerken waren geen goede basis voor een ontspannen nachtrust. Ik dook dus maar weer even in de "Reeds" en zag dat de dichtstbijzijnde haven Carteret was. Ongeveer 15 mijl verderop.

Even rekenen bracht ons op het feit dat we weer flink door moesten varen want ook daar viel de hele aanvaarroute droog en we moesten dus voor 23:00 uur binnen zijn. Met de motor bij haalden we dit en om 22:15 uur meerden we aan, na een fantastische reis in de duisternis. Die GPS is toch onze beste vriend geworden, het brengt je overal naar toe ook al zie je geen hand voor ogen! Ook de radar is een zeer goed hulpmiddel en we maakten er dankbaar gebruik van. Tevreden namen we een slokje wijn en rolden onze kooi in.



Carteret: links de drempel die de haven gevuld houdt en hier rechts onze aanvaarroute... droog!

De volgende dag blijkt de omgeving super te zijn, ja dit is wat we zochten, rust en natuurlijke schoonheid. We verkenden de omgeving op onze "minibikes" en we waren blij dat we de beslissing hadden genomen door te varen, dit is echt 10 keer beter dan Jersey.



Dolfijnen

De volgende bestemming werd Diélette 12 mijl verderop. Tijdens onze reis zagen we uit het niets 3 dolfijnen vlak naast onze boot kopje onder gaan...fantastisch! Het was eigenlijk niet in woorden te omschrijven wat voor een gevoel dat gaf. We hadden ze tijdens onze reis richting Brest al een paar keer heel in de verte gezien, maar nog nooit zo dichtbij. Dat was ook de droom van elke dag om deze mooie zeewezentjes te ontmoeten, en deze dag ging die droom in vervulling.

Diélette was een mooie stop voor de erop volgende etappe, de race van Alderney om Cap de la Hague. Deze plek stond er bekend om gigantische stroming te hebben dus even op het juiste tij meetoeren was niet onverstandig.

We gingen de volgende dag met zeer rustige zee en weinig wind op de motor richting Cap de la Hague en zaten het eerste uur erg relaxed van de omgeving te genieten. In de verte bespeurde ik schuimkoppen en ik dacht eerst hé weer dolfijnen, maar toen ik de verrekijker in de hand nam bleken het de stroomrafelingen van de race van Alderney te zijn. We naderden gestaag en we zagen de zee ook veranderen van vredig en volle toelaatbaarheid in een volle woestenij van golvende kolken. De luiken moesten dicht, alles naar binnen en al stampend op de golven omdat de wind van niets in 1 keer aantrok naar 5 bft zagen we de snelheid als een gek oplopen. We tikten uiteindelijk de 14,6 knopen snelheid aan en dat was wederom een snelheidsrecord voor de nieuwe Bav. Hier de stroom niet serieus nemen kwam je duur te staan ook moest je goed afstand houden van de kaap zoals in alle pilots op waarschuwend toon vermeld stond.

Eenmaal de kaap gerond wordt het weer wat rustiger en we stevenden koersvast af op de haveningang van Cherbourg. We legden nog geen 3,5 uur na vertrek uit Diélette aan in de voor ons inmiddels vertrouwde omgeving van de haven Cherbourg en gingen naar de Carrefour om de boodschappen binnen te halen. In deze gigantische supermarkt had ik altijd het idee dat de Fransen hier een dagje uit van maken. Je werd haast gek van de immense schappen met voer, drank en ander tijdverdrijvende artikelen voor de "hongerige" consument. In Nederland hebben we hier 10 verschillende winkels voor, hier doen ze alles maar bij elkaar. Als je van kaas houdt (en dat doen wij) krijg je gewoon problemen met het maken van keuzes. Eigenlijk moest je hier dan een half jaar gaan wonen om alles een keer uit te proberen! Maar goed dat we geen vetmeter aan boord hadden!

Nederland komt langzaam dichterbij

De laatste dagen van de vakantie waren aangebroken en we voeren dus op het gemakje terug naar het Zeeuwse. Vanaf Cherbourg naar st. Vaast le Hougue geweest. Vanaf st. Vaast zijn we doorgegaan naar Grandcamp-Maisy waar we over een droogvallend rotsplateau

gevaaren hebben. Aangezien het doortij er aan zat te komen hebben we dit niet meer helemaal droog zien vallen omdat het water dan niet zoveel zakt, maar toch leuk om te weten!

Grandcamp was een heel klein plekje en dat hadden we snel gezien er viel ook echt niet veel te beleven. We waren de volgende dag dan ook doorgegaan naar Le Havre. Dit was echt een superhaven met alles erop en eraan. Ook de plaats zelf was heel tof omdat je er voor ieder wat wils hebt. Die jonge gasten stutten in het skatepark op fietsjes, skates, skateboards en alles waar wieltjes onder zit, echt gaaf om naar te kijken. Voor de liefhebbers van Jeux de Boules waren verschillende parkjes aangebracht en midden in de stad een Japanse tuin etc.

Hier was goed over alles nagedacht, mooie infrastructuur, kunnen ze dat in Amsterdam ook niet eens doen ofzo?

In Le Havre hebben we even lekker rondgecrosst op onze minibikes langs de grote cruiseboten die ook in Le Havre aanmeren. We zijn vervolgens doorgegaan naar st. Valery en Caux. Dit plekje ligt tussen de falaises in. Falaise is de naam die men geeft aan de witte hoge krijtrotsen/plateaus. Vanaf zee kon je de ingang haast niet zien, maar de GPS stuurde je er weer fantastisch naar toe. Eenmaal daar aangekomen was het goed opletten geblazen omdat het allemaal heel smal was en de hele zeedeining je door het gat van de haven perste daar. Eenmaal in de voorhaven werd het weer rustig. Een paar minuten later ging de brug open en we konden een plekje zoeken. We hebben lekker kunnen zeilen met eindelijk weer de ZW-wind en een lekkere stroming mee. Nu maar hopen dat de komende 2 dagen de wind ook ZW zou blijven

Na een dagje in st. Valery en vervolgen we zaterdag 22-09-07 onze weg naar Dieppe. Ook dit was weer een behoorlijke stad met veel resto's en barretjes. We vonden dus ook hier onze weg zonder moeite en onze inmiddels bourgondische daginvulling liet in ieder geval niets te wensen over! De MAXJIB ging erop voor de volgende toer want er werd veel wind afgegeven.



Rinus op de "Bahamas", over 2 jaar moet dit echt gaan gebeuren

De Maxjib is een iets kleiner maar heel stevig zeil dat we boven de windkracht 6 goed konden gebruiken. De voorspellingen geven windkracht 7 tot 8 aan voor maandag en dinsdag dus dat werd weer even werken op de woelige baren. Omstreeks 6:00 uur ging de volgende ochtend de stroom meelopen richting Boulogne en dat moesten we hebben.



De krijtrotsen bij Dieppe

We vertrokken redelijk rustig uit Dieppe, maar de weersvoorspelling werd al snel waarheid en de golven bouwden wederom huizenhoog op. Net wanneer we dachten dat we al een behoorlijke storm achter de rug hadden op de heenreis naar Cherbourg, kregen we nogmaals een koekje van eigen deeg. Het is moeilijk te omschrijven wat je voelt als klein mensje op een notendop wanneer je een muur van water achterop ziet komen. Ons geluk was dat we de stroom en de wind dezelfde richting op hadden, dat maakte het nog enigszins handelbaar.

De binnenvaart van Boulogne met deze zeegang was toch een nieuwe uitdaging en al surfend en schuimend zijn we tussen de 2 peilers van de haveningang Boulogne doorgespetterd.

Wat een dankbaar gevoel is dat toch wanneer je weer in rustig vaarwater komt. De volgende dag werd Duinkerken. Ook hier met behoorlijk zware zeegang vertrokken uit Boulogne, maar na het ronden van de kaap (Cap Griz) en koers gezet te hebben naar Duinkerken werd de zee rustiger en de wind nam iets af. Het zonnetje kwam er zelfs nog bij en het werd onverwacht een hele vriendelijke, mooie dag. Omstreeks 16:00 uur meerden we af in Duinkerken en zagen we op de weerberichten bij het havenkantoor dat er in de avond weer storm aankwam.

Lekker thuis komen zo

We wilden de volgende dag toch naar Oostende, 26 mijl verderop. Een schietejndje dachten we. Met neeschuddende blikken vanaf de havenkant in Duinkerken gingen we de uitdaging met de grote Noordzee-Wildwest weer aan. Windkracht 6 was afgegeven en eenmaal buiten kregen we wind van tenminste 40 knopen voor onze kiezen, zo'n 8 tot 9 beaufort dus! Het werden 4 zware uurtjes en zeiknat liepen we binnen tussen de

pieren van Oostende. We riepen een paar keer de Port Control Oostende op, maar kregen geen antwoord. We wilden weten of we veilig konden binnen varen en de Thorang liet zich niet geheel in toom houden met de wind en golven. Zonder antwoord van de Port Control voeren we op groen licht naar binnen er van uitgaande dat alles okay was.... plotseling begon er iemand te brullen door een luidspreker. We verstonden er niets van en achter ons kwam een Ferry binnenvaren. Die hadden we allang gezien natuurlijk, maar wat ons betreft was er nog tijd zat om binnen te varen en wij konden nu eenmaal niet even rustig op zee blijven wachten in dit weer. Vervolgens begon ook de Ferry te blazen op zijn hoorn en we vroegen ons af waar iedereen zich nu zo druk over maakte. Wij gingen direct na het invaren naar stuurboord richting de marina van Oostende en die Ferry moest gewoon rechtdoor... dus doe effe niet zo paniekerig dachten we. De zeilen moesten ook nog gestreken worden, of beter gezegd ingerold worden dus we hadden nog wel even het een en het ander aan ons hoofd om ook geen ongewenste confrontatie met de muren van de haven aan te gaan.

Trouw dag

Eenmaal aangemeerd aan de wachtponton voor de Mercatorsluis riepen we de Port Control nog maar eens op en toen bleek dat de lichten groen-wit-groen voor de ferry waren en wij op groen-groen-wit hadden moesten wachten. Yeah right, hebben die mannen al eens met een zeiljacht op zee gezeten met bft 9 voor een haveningang? We dachten er verder maar niet meer over en liepen naar de toren voor de Mercatorsluis. Daar kregen we te horen dat de stormkettingen hangen en de sluis dus niet open zou gaan vandaag. Dan maar naar de Royal Nord Sea Yacht Club (RNSYC) ietsje terug. Ry manoeuvreerde achteruit van de wachtponton ivm de harde wind en voer richting de RNSYC. Plotseling begon de boot aan alle kanten te trillen en te schudden. We keken elkaar verschrikt aan en er restte ons maar 1 conclusie... we hadden wat in de schroef!

Verschillende keren voor en achteruit slaan hielp niet en langzaam stevenden we af op de peilers van de RNSYC haven. Ry had met de motor vol nog 1 knoop voortgang en wist het schip aan lagerwal met behulp van stroom en wind tegen een ponton te leggen. We kregen hulp van de havenmeester en omliggende





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

schippers en meteen hoorden we dat er vanavond nog een duiker kwam werken in de haven. Het liet ons uiteraard weinig keus en enkele uren later lag de duiker onder onze boot.

Hij haalde er een grote nylonzak uit die volledig om de schroef heen gedraaid zat (zie links). Volgens de havenmeester een echte klassieker, de ijszak van de vismijn. Gelukkig was er verder geen schade vernemen we de duiker. Dankbaar drukten we hem de beloofde euro's in de hand en we waren blij dat dit verhaal met een sisser was afgelopen. We verleggen de boot naar een iets gunstigere positie en omstreeks 19:30 uur strompelden we dan naar het restaurant van de club om daar dan eindelijk te toosten op onze 5 jaar gelukkig getrouwde jaren. Wat een dag was dit zeg, denk je thuis te zijn en van alle gevaren geweken te zijn kreeg je nog een lekker toetje opgediend!

Donderdag genoten we van het zonnetje en de rust in Oostende en 's avonds hadden we bijzonder veel plezier gehad en genoten van ettelijke Mojitos bij de Mexicaan en nog een paar in café Lafayette. Voor mij de eerste keer dat ik deze cocktail proefde en het was een mix van Rum, soda, suiker, lemon en mintblaadjes geloof ik. Erg lekker en heel gezellig, maar de volgende dag ben ik dan ook wakker geworden met een heuse Mojito knaller in mijn kop!

Michieltje

De volgende dag voeren we omstreeks 13:00 uur uit en we kregen nog een ruwe zee voor onze kiezen. De wind nam gaandeweg wel iets af en de zee werd tegen het einde van de middag eindelijk wat rustiger. Onderweg moesten we het grootzeil opnieuw in de mast hijsen omdat tijdens het reven van de MaxJib de schotten zo heen en weer vlogen over het dek dat een ervan het remblok had opengetrokken van de grootzeilval... roetsch. Gelukkig hadden we de lijn goed opgeschoord en bleef deze hangen, maar met zoveel wind konden we niet direct het spul weer hijsen. Later ging dit heel goed en alles was weer in orde voordat we de haven van Vlissingen naderden.

Michieltje werd steeds duidelijker en we voeren recht op onze thuishaven af. Eenmaal binnen beseffen we dat we de nieuwe Thorang hebben leren kennen als een echte doordouwer die van geen wijken weet en bij nader inzien heeft ze dus hetzelfde karakter als ons. Wij zijn tevreden over ons schip en de reis. Dank voor jullie aandacht en we hopen dat jullie een beetje met ons meegenoten hebben. Vanuit onze woonark "Thorang-La" weer hele warme en lieve groeten.

Tot ziens!

Rinus & Dyanne Nieuwenhuize



Zeker geen snert snertrace!!

Zoals al eerder in het clubblad geschreven, bleef de Mare afgelopen winter vaarklaar om voor het eerst de Grevelingencup te varen. En omdat de BZC Snertrace op de Oosterschelde wordt gevaren, hebben we ook voor dit evenement ingeschreven. Voor ons was dit de eerste real life kennismaking met de Bavaria ZeilClub.

Weersvoorspelling slecht

Ruim van te voren schreven wij ons in voor de Snertrace 2007, welke 8 december gevaren zou worden vanuit St. Annaland. Vanaf de inschrijfdatum werden we regelmatig op de hoogte gehouden door Ton Pannekoek. Hij wist al ruim van te voren dat het een prachtig zeilweekend zou worden met een heerlijk windje 4, 5; niet voor watjes dus! Omdat we zowel tijdens onze clubwedstrijdjes en de Grevelingencup wedstrijden nog nooit tegen een zelfde schip hadden gevaren, verheugden we ons erg op een wedstrijd met meerdere 33 cruisers. Maar helaas waren de windvoorspellingen voor het weekend van 8 december niet al te best en de wedstrijd werd een paar

dagen van te voren afgeblazen. We baalden natuurlijk enorm, en zijn alsnog die zaterdagmiddag gaan zeilen met ons clubje. Ik zal ze trouwens eerst aan u voorstellen:

- Dirk – mijn vader, 62 jaar, vaart al vanaf zijn 14e maar helaas tot een paar jaar geleden altijd op motorboten
- Walter – zeil-, tennis-, ski- en kroegmaatje van me, 41 jaar en zeilt al minimaal een jaar of 35
- Joris – idem als Walter alleen 5 jaar jonger; hij is het broertje van Walter
- Ikzelf dus, Erwin 34 jaar, ca. 5 jaar geleden voor het eerst op een zeilboot gestapt en sindsdien verslaafd. Deze verslaving heeft geresulteerd in de aanschaf van de Mare.

Nieuwe datum, nieuwe kans

Inmiddels was bekend geworden dat Ton nog een poging zou doen om de snertrace alsnog te houden en wel op 16 februari vanuit Zierikzee. We hebben onze agenda's getrokken en ons ingeschreven. Helaas was Joris verhinderd, dus gingen we met ons 3-en. Valentijnsdag 2008; weer geen postzaken vol met kaarten, overlopende mailboxen of SMS berichten. Maar dan gaat 's avonds de telefoon over. In het display staat een nummer dat ik niet ken! Vol verwachting neem ik op : 'Met Erwin'. 'Ja, met Fred van Leeuwen, je kent me niet maar ik heb een Bavaria 33 en zou dit weekend mee doen aan de snertrace maar mijn boot staat nog op de kant. En nu heb ik een brutale



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





vraag, zou ik met jullie mee kunnen als opstapper?'. Fred zei nog wel dat ik gerust nee mocht zeggen. Maar ik vond het zo leuk dat hij dit initiatief nam, dat ik daar niet van wilde weten. Enerzijds vond ik het jammer dat de enige andere 33-er uit het veld niet mee zou varen, anderzijds was het ook een leuk vooruitzicht om iemand aan boord te hebben die je niet kent, maar die wel hetzelfde schip heeft.

Zierikzee en biertjes op de wal

Vrijdag 15 februari was het eindelijk zover. Met een heerlijke windje 5 vanuit het noordoosten vertrokken we om 11 uur vanuit Port Zélande. Tot aan Bruinisse was bijna alles bezeild, soms flink aan de wind, soms halve wind. Om één uur waren we geschut en voeren we pal voor het lapje op de Oosterschelde. De stroom was in ons voordeel en om drie uur lagen we voor de Zee-landbrug. In de haven van Zierikzee waren al enkele Bavaria's, maar het gros moest nog komen. Reden voor ons om na een borreltje in de kuip maar eens een biertje te gaan drinken op de wal. Eerst maar eens naar de Banjaard en vervolgens naar De Biet, waar we kennis hebben gemaakt met een aantal mede BZC-leden. Het was bijzonder gezellig en eigenlijk vonden we het wel jammer dat we aan tafel moesten in De Proeverij. Maar het voortreffelijke diner maakte dat meer dan goed. En ja, De Biet is tot heel laat open dus na het diner maar weer naar De Biet tot in de late uurtjes.

Toch maar de Genua

Zaterdagmorgen; wedstrijd dag en de dag dat we kennis zouden maken met Fred, onze opstapper. We waren net gedoucht en klaar om een kop koffie te gaan halen, toen Fred aan boord stapte. Na een korte kennismaking zijn we naar De Biet gegaan voor koffie met een bolus en aansluitend het palaver. De wind zou weer 4 à 5 zijn uit oostelijke richting. Het zonnetje scheen volop en de temperatuur viel ook alles mee, perfect dus. Dit maal was Ton's weersvoorspelling wel uitgekomen. Om ca. half elf voeren we naar buiten met de High-Aspect nog op de trommel. Eenmaal buiten bleek de wind eerder 4 dan 5 te zijn, dus hebben we nog snel de Genua in gereedheid gebracht. Om 11 uur startten de 30-ers en om 11.06 startten wij. Per voet zat er telkens 2 minuten tussen, dus achter ons startten de 36-ers om 11.12.

Winnaar

Tussen die 36-ers zat ook de winnaar van vorige jaar, de Planeur van Martin Verhage. Fred wist dat ons te vertellen en Walter bleek Martin nog te kennen uit de middelbare schooltijd. Dat beloofde een leuk weerzien te worden. Na een kort rak halve wind, volgde er een lang rak voor de wind. We zagen de Planeur een spinnaker zetten en verwachtten dat deze binnen mum van tijd bij ons zou zijn, omdat wij nl. geen spinnaker voerden. Dit viel gelukkig mee, en aan het eind van het rak ging er bij de Planeur iets mis, waardoor wij als eerste de bene-

denwindse boei rondten. Wel was de Heer Bommel van Ton Pannekoek ons erg dicht genaderd en het duurde niet lang of deze had ons ingehaald. Ook de Planeur naderde ons en een paar mijl voor de finish lagen we gelijk. We kruisten elkaar regelmatig de ene keer leek de Planeur voor te liggen de andere keer wij. Spannend dus!

Tactische fout

Iedereen deed zijn stinkende best, maar toen maakten we een tactische fout. We besloten nl. om door te varen richting de kant in plaats van overstag te gaan, en dat resulteerde in weinig wind voor ons en meer wind voor Martin. Dus ook wij gingen door de wind op weg richting finish. Vlak voor de finish kruisten we elkaar weer en Martin had daarbij voordeel. Allebei voeren we over dezelfde boei richting finish. Martin lag één scheepslengte voor en het leek of wij harder liepen. He-las was dat wishful thinking, want Martin ging al over de finish en wij lagen nog steeds een bootlengte achter. Jammer, maar in ieder geval heerlijk gevaren en een leuke strijd geleverd!

Quiz

In de haven aangekomen was het tijd om de bemanning van de Planeur de hand te schudden. Voor Martin was het een grote verrassing om Walter weer te zien. Veel tijd om bij te praten was er niet, want de quiz moest nog worden ingevuld. De vragen over de streek waren voor ons niet al te moeilijk, maar er waren zeker ook een aantal vragen die we moesten gokken of echt niet wisten. Gelukkig was de



De Mare op weg naar de klasseoverwinning





SAILSELECT®



Betaalbare kwaliteitszeilen!

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

T: 020 4031018
info@sailselect.nl

Uitdammer Dorpsstraat 35
1154 PS Uitdam

F: 020 4031019
www.sailselect.nl



Dupain Wisseltrofee

Elk jaar wordt de Dupain Wisseltrofee uitgereikt aan een persoon die een opmerkelijke of belangrijke bijdrage aan de vereniging heeft geleverd. Voor 2007 valt de eer aan Ton Pannekoek.

havenmeester ons goed gezind, en hij gaf ons een aantal waardevolle tips (sorry Martin, maar hij bood het zelf aan). Inmiddels was het wel weer tijd geworden voor een biertje in De Biet. En ja, wat is een snertrace zonder snert, dus dan maar bier met snert. Het was weer bijzonder gezellig en het personeel van De Biet hoefde we niet meer te vertellen bij welke boot we hoorden. Waar vind je nog zulke opmerkbare bardames en -heren? Na het inleveren van alle antwoordformulieren, ging het hele spul naar Boa Tarde, het Portugese restaurant aan de andere kant van de haven.



Ton Pannekoek

Hij is niet alleen de initiator van de Snertrace maar heeft dit evenement nu voor de 3e maal in Zeeland georganiseerd. Ton weet als geen ander hoe je van zo'n weekend een bijna niet te evenaren succes maakt. Het is daarom niet verwonderlijk dat Ton juist op 16 februari, tijdens "zijn" evenement, de trofee krijgt overhandigd.

Ton, namens alle leden/deelnemers, hartelijk dank en we hopen dat we voor de snertrace 2008 weer op jou mogen rekenen.

Prijsuitreiking

We werden verwelkomd met muziek en heerlijke hapjes. Na de eerste gang was het tijd voor de eerste prijsuitreiking. Dat bleek onze klasse te zijn en we waren eerste geworden. De hele bemanning kreeg een medaille van Ton en zoenen van de kismissen. Tussen elke gang werden er door Ton medailles uitgereikt, wat er toe leidde dat aan het eind van de avond iedereen, inclusief het voltallige restaurantpersoneel, een medaille om had. Het moment suprême was de uitreiking van de overall prijs, een bijzonder grote en 'mooie' bokaal. Als winnaar van vorige jaar, mocht Martin Verhage de prijs uitreiken. Wij dachten

al dat het lastig zou worden voor Martin om de prijs aan zichzelf uit te reiken, en in spanning wachtten we af. En ja hoor, de bemanning van de Mare werd naar voren geroepen om deze wisselbokaal in ontvangst te nemen. Voor ons, maar zeker ook voor Martin was dit een emotioneel moment, want ik weet zeker dat Martin de bokaal volgend jaar terug op zijn kast wil hebben. En hopelijk zijn er nog veel meer gegadigden, want het is een fantastisch leuk evenement.

Natuurlijk duurde de avond nog lang, en moest er nog afgepilst worden in De Biet. Met onze medailles en de grote bokaal zullen we daar best wel hebben opgevallen, maar ach wat geeft het. Met een iet-

wat duffe bemanning voer de Mare zondagmorgen weer terug naar de winterligplaats op de Port Zélande.

Dankwoorden

Ter afsluiting wil ik Ton Pannekoek bedanken voor het organiseren van dit evenement. Wij vonden het in ieder geval bijzonder geslaagd en hebben er nog lang van nagenoten. Verder wil ik Fred bedanken als opstapper, nu begrijp ik waarom je er persé bij wilde zijn. En tot slot zijn we de havenmeester nog enige dank verschuldigd.

Tot op het water of op de wal,
Namens de bemanning van de Mare,

Erwin van Helden



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

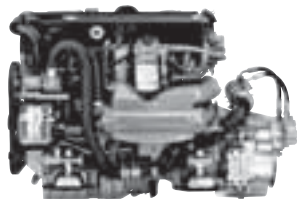
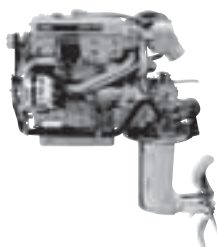
- sprayhoods, cabrioletkappen, zeilhuiken.
- wintertenten en alle soorten hoezen.
- reparaties van jachtzeilen en kampeertenten.
- stofferen van boot- en caravankussens.
- nautische matrassen.

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 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

600 mijl blauw water, wind en zon

*Impressies van een opstapper met
het winterzeilen op de Adriatische
en Ionische zee.*



Richard de Zeeuw

"We gaan naar Griekenland en zoeken een opstapper om onze Dribbel weg te brengen" lees ik in een e-mail bericht van Sonja Derks en Richard de Zeeuw van de Dribbel (Bavaria 38). Al twee keer eerder heb ik (Richard de S.) met Richard de Z. de Dribbel weggebracht, maar tot nu toe was dit beperkt tot de Nederlandse wateren. Verbaasd ben ik niet, want Richard de Z. laat in de zomer van 2006 al merken dat het kriebelt bij de bemanning van de Dribbel. Sonja en Richard hebben dromen en werken die in 2007 uit tot een gedegen plan. Ze verkopen huis en auto, zeggen hun baan op en tekenen voor een avontuur in Griekenland.

Een nieuwe toekomst

Ze gaan werken bij Sunny Sailing op Lefkas als flot-tielje leider, schipper en wat nog meer. De Dribbel, altijd al in topconditie, wordt helemaal klaar gemaakt voor het vertrek en het avontuur. Op de vrachtwagen wordt de Dribbel naar Izola in Slovenië gebracht en vandaar zal ze door ons (Sonja Derks, Richard de Zeeuw en de opstappers Hans Ploeger en Richard de Schepper) naar Lefkas worden gevaren. Het avontuur kan beginnen. Van Izola langs de Italiaanse kust naar Lefkas in Griekenland; 600 mijl blauw water, wind en zon.

Sightseeing

Om 5.30 uur schrik ik wakker van de wekker. Shit, het is vakantie en toch vroeg opstaan. De tas met zeilpak en andere kleding staat klaar, de tickets, het paspoort, de pasjes, alles gereed voor de reis. Ons vliegtuig vertrekt om 12.00 uur uit Brussel en ik heb met Hans afgesproken dat we- elkaar ontmoeten op Rotterdam CS. Alles blijkt te kloppen en Hans en ik hebben een

voerspoedige reis naar Brussel Airport. Hans kijkt met enige verbazing naar mijn tas. Zelf heeft hij een tas afgegeven aan de Dribbel en nu nog een tas mee die eigenlijk niet voor handbagage door kan gaan. In het vliegtuig ontzet de tas van Hans bijna het bagageluik, maar met enig persen blijkt de tas toch te passen.

Besneeuwde Alpen

We vliegen met Alitalia over de Alpen. Het is prachtig helder weer, we zien de besneeuwde Alpen en herkennen de meren in Noord Italië. Hans is helemaal verrukt van de vergezichten en ik weet niet of hij al spijt krijgt van de keuze tussen skiën en zeilen. Na een tussenstop in Milaan vliegen we langs de Alpen en over Venetië richting Triëste. Vanuit de lucht zie ik Grado, een schiereiland voor de kust van Italië, waar ik jaren geleden lui op het strand lag in afwachting van de Campari soda 's middags op het terras, in aanloop naar een verse pasta met schelpdieren.

Binnenlandse route

Om 17.00 uur komen we, toch wel redelijk vermoeid, aan in Triëste. Daar worden we opgewacht door mijn schoonzusje Monika, met haar Duitse vriendin. Ik heb Hans al een beetje voorbereid. Monika woont al 20 jaar in Italië en de Italiaanse manieren zijn toch iets anders dan we gewend zijn. We hopen op een snelle taxi naar Izola waar de Dribbel en bemanning op ons wachten. Maar Italianen (ook de naar Italië geëmigreerde Monika) zijn trots op hun land en dus wordt gekozen voor de 'binnenlandse' route in plaats van de snelweg. Het wordt stil achter in de auto. Hans en ik zijn moe en verbaasd over deze taxirit Maar achter in de auto liggen 7 flessen wijn voor aan boord, als cadeau van onze taxichauffeurs.



Dribbel in Izola (Slovenië)



Richard de Schepper

Geklots

We schieten door plaatsjes heen en snel wordt het donker. Na enig zoeken vinden we de haven in Izola en Sonja en Richard komen ons tegemoet lopen. Als welkomsgroet gaan we eten in een restaurant en aan tafel is het één grote spraakverwarring. Met handen en voeten en in het Nederlands, Engels, Duits, Italiaans en Sloveens wordt de conversatie op gang gebracht en door vlees, wijn en bier gaande gehouden. Moe en voldaan val ik 's avonds laat in slaap met een heerlijk geklots onder de boot.

Storm

De volgende dag houd ik regelmatig de windmeter op de stuurkolom in de gaten. Ik voel dat de wind aantrekt, maar zoek bevestiging in de digitale cijfers. Terwijl ik kijk, zie ik dat ook de schipper regelmatig zijn blik laat vallen op de meter. Beiden blijven we stoïcijns voor ons uitkijken. Waar denkt de schipper aan en waar denkt de opstapper aan?

De meter valt niet meer terug onder de 32 knopen en ik probeer dit aantal te vertalen naar Beaufort. Dat is windkracht 7. We varen met dubbel gereefd grootzeil en een stukje ingerolde semi-HA de nacht in. Als de windmeter regelmatig naar de 35 knopen (8 Bf) schiet, begint het te kriebelen. Waar gaat dit eindigen? Een paar uur geleden hebben we een bericht ontvangen van de Sunny Date die windkracht 9 heeft gehad. Wat zijn onze alternatieven? We varen vlak langs een 'restricted area' met platforms waar we omheen willen. Afvallen is er niet bij. Straks moeten we nog een 'traffic lane' over en we willen ons aan de regels houden. Is het een optie om het 3e rif te steken?

Goede keuze

We zijn dan al een halve dag onderweg. Het begon zo mooi; wind uit het NO, windkracht 5 afnemend, volgens het marifoonweerbericht. Na een paar uur steekt de wind op en loopt de windmeter snel op, van niets naar windkracht 6 en zo door naar 7 en 8. De nacht valt snel in; om 18.00 uur is het donker en dat blijft zo tot 7.00 uur de volgende dag. Door zeeziekte van een van de opvarenden loopt het wachtschema al snel in de soep. Soep.....daar heb ik wel zin in, maar begin er maar eens aan met deze golven. 'Snelle Jelle' en andere koekjes zijn nu onze favoriet. De schipper besluit tot het plaatsen van het luik voor de kajuit-ingang en nog een half uur later blijkt dit een goede

keuze. Een golf spoelt over het schip en zet de kuip vol met water. Ik voel het water langs mijn kraag naar binnen glijden. Winterzeilen op de Adriatische zee, wie wil niet mee?

Grootzeil

Uiteindelijk is het de schipper te gortig. "Zullen we het grootzeil maar laten zakken" vraagt hij en ik knik bevestigend. Een 3e rif steken zie ik niet zitten. De golven zijn inmiddels op 'seastate' niveau waarbij het schuim van de golven waait. Ik krijg de eer om als opstapper naar de mast te mogen om het grootzeil te bergen. Even vervloek ik dat conventionele tuig zonder rolgrootzeil, maar besef direct dat ook mijn eigen schip bewust met dit tuig is uitgerust. Op handen en knieën en goed aangeliënd, kruip ik naar voren. Ik voel de muren van water om me heen maar zie ze niet, zo geconcentreerd ben ik bezig om het grootzeil vast te binden op de giek. Terug in de kuip moet ik even diep ademhalen maar ben tevreden met de keuze. Het geeft rust en we zijn beter voorbereid om wat er nog kan komen.

Omdat we op de ingerolde HA te weinig hoogte houden besluiten we de motor bij te zetten. Zo gaat het goed en ik geef me over aan een 'power nap'. Na meer dan 24 uur varen komen we aan in Ancona en besluiten om geen nachttochten meer te varen.

Marifoon etiquette

Braaf als we zijn, houden we ons als pleziervaart keurig aan de geleerde standaardzinnen uit het lesboek voor het marifoonexamen. Als we oversteken bij Hoek van Holland roepen we keurig de verkeerscentrale aan: "Maasmond, Maasmond, ... hier zeiljacht Dribbel, zeiljacht Dribbel, over". En even keurig krijgen we antwoord en adviezen voor een veilige oversteek. Regelmatig hoor je vissersboten de Brandaris aanroepen als ze terugkomen na een weekje vis vangen en dan weet je weer dat die standaardzinnen alleen door zeilers worden gebruikt: "Brandaris, de UK 49, door de Vlie, kraak, kuch, boer...". Urker vissers op weg naar huis, altijd oppassen! In Italië is men ook kort van stof over de marifoon en het kost enige moeite om de bedoeling van de grote schepen te volgen. Maar het went, de marifoon staat aan op 16 en we luisteren braaf uit. Plotseling blijkt de marifoon etiquette ook op de Italiaanse wateren een brug te ver. Twee boten zijn het niet eens met de koers die ze ten opzichte van elkaar lopen en dat wordt in duidelijk Engels met elkaar besproken: "Hey, you crazy, you are in my lane". Na nog wat heen en weer geschreeuw loopt het met een sissers af en wij hebben voor de rest van de week een gevleugelde uitspraak: "Hey, you crazy, you are in my lane".

Weerberichten

De Dribbel is goed uitgerust. De navtex spuugt de hele dag weerberichten en via Windguru pakken we regelmatig een verwachting op. Natuurlijk staat ook de marifoon 'stand by' en we proberen de Italiaanse weerbe-





Brindisi (Italië)

richten uit te luisteren en te interpreteren: "Ionic sea 5, sea 4, Boot 6, sea 5, Ligurian sea 4, sea 3..." Met een metalen stem komt het weerbericht over de marifoon binnen en we proberen het te volgen. Het woordje 'sea' valt zo regelmatig dat we twijfelen aan de informatie. Bestudering van de almanak leert dat veel zeeën rond Italië '...-sea' heten, maar dat met de tweede 'sea' in het weerbericht, de 'sea-state' wordt bedoeld. Kortom de status van de zee, of te wel de golfhoogte. Het is even puzzelen, maar langzaam wordt het duidelijk. Wat overigens niet wil zeggen dat de verwachtingen uitkomen. De Adriatische zee blijft ons verrassen met snel opkomende windstiltes en even snel opkomende harde winden.

Eetgewoonten

De zwarte zwaardscheden liggen mooi in gelid op de schaal. Citroentje erbij, het feest kan beginnen. De ober, annex kok, annex eigenaar, annex sommelier, annex afwasser, doet enorm zijn best om het naar onze zin te maken. We zitten in een Trattoria, gespecialiseerd in vis. De plaatselijke specialiteiten liggen op tafel en ik geniet. Al meer dan 20 jaar kom ik in Italië en dat zal de bemanning van de Dribbel weten. Als antipasta krijgen we (kiezen is er niet bij, er is geen kaart) allerlei soorten rauwe vis. De oogjes van de inktvisjes kijken ons aan en even moeten we slikken. Maar de smaak doet vergeten dat we rauwe vis eten.



Dribbel in Brindisi

Als oesters

Sonja pakt als eerste een zwaardschede. Ik vertel dat dit een specialiteit van het land (van de streek) is en wacht het genieten van Sonja af. Net voordat ze een hap wil nemen, schiet het schelpdier als een erectie uit de schelp en laat ons allen in verbazing achter. Ja, ze leven nog en dat laten ze even zien. Voor Sonja is de lol er snel af. Maar ja, het zijn plaatselijke specialiteiten en dus laat ik me niet kennen. Ze glijden als oesters door de keel en met de verdoving door de plaatselijke wijn kan mijn avond niet meer stuk. De eetlust van de rest van de bemanning is aardig weggefallen en na de gestoofde inktvis als primo en een pasta als tussenge-recht besluiten we om het hoofdgerecht ("*it's fish and light*") voor wat het is. We schommelen terug naar de Dribbel en vallen in een diepe slaap.

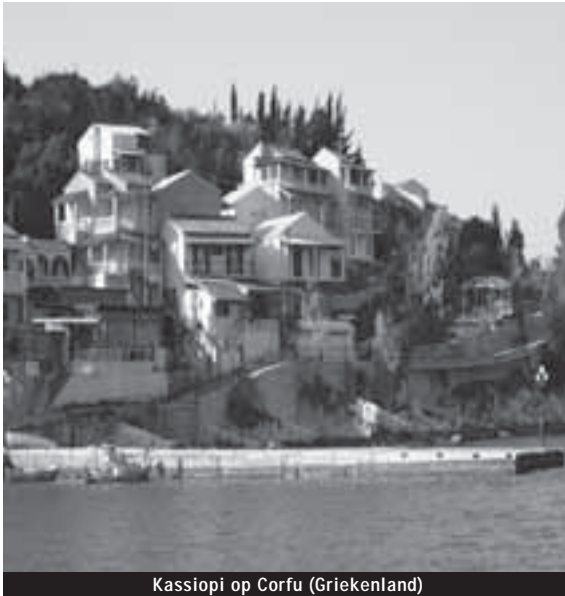
Douane en andere zwaargewichten

"Papers, papers" roept de Italiaan aan de wal en maakt met handgebaren en opgetrokken wenkbrauwen duidelijk dat het hem serieus is. Wij, de bemanning van de Dribbel, hebben meer behoefte aan een biertje, maar laten het niet op een discussie aankomen. We zien te veel uniformen, indrukwekkende marine boten en mannen met strepen. Dit is geen land voor een geintje. We zien de Dribbel al aan de ketting liggen en de foto in het plaatselijke krantje.

De schipper heeft alle papieren gereed en met z'n tweeën gaan we naar het kantoor van..., ja van wat eigenlijk. Douane? Marine? Finanza? Coastguard? Carabinieri? De officier verontschuldigt zich voor zijn Engels. Strak in het uniform, de Rolex opzichtig om zijn pols en de haren dik in de gel. Een leerling officier sluit aan samen met een James Bond achtige Poetinklook-a-like en met ze drieën buigen ze zich over de papieren. Er worden fotokopieën gemaakt, het grote boek komt er bij en alle gegevens worden ingeschreven. We zijn de 3e boot dit jaar. We veronderstellen dat de of-

De feiten

De boot: Bavaria 38 cruiser 2-cabin
 De bemanning: Sonja Derks en Richard de Zeeuw
 De opstappers: Hans Ploeger (Isis, Bavaria 35 Match) en Richard de Schepper (Njord, Bavaria 36-3c)
 De afstand: 615 mijl
 De route:
 Izola (Slovenië) - Ancona (Italië): 131 mijl
 Ancona - Giulianova: 62
 Giulianova - Termoli: 65
 Termolie - Vieste: 54
 Vieste - Bari: 56
 Bari - Brindisi: 60
 Brindisi - Otranto: 43
 Otranto - Kassiope (Korfu-Griekenland): 71
 Kassiope - Gaios (op Paxos): 40
 Gaios - Lefkas: 33
 De voorraad bier: op (idem voor de Grappa en de Snelle Jelle).
 De tas van Hans: overgewicht en ook nog vermist.



Kassiopi op Corfu (Griekenland)

ficier 's avonds thuis weer heel wat te vertellen heeft en laten het maar voor wat het is. Na een half uurtje smaakt het biertje weer goed.

Aanleggen

"Hans, op de punt en afhouden indien nodig", "Richard, pak de mooring-lijn en loop snel naar voren en strak zetten". De schipper verdeelt de taken en ik wacht rustig af. Wat kan mij gebeuren? Een lijntje aanpakken en naar voren lopen. Het is rustig weer en de handschoenen liggen in de kuip.

Hier geen box met palen of een balletje in het water maar mooring-lijnen die van de steiger naar een blok beton in het water lopen en door ons opgepakt moeten worden om snel op de boeg belegd te worden. We varen rustig achteruit naar de kant en de havenmeester trekt de lijn uit het water die ik met de pikhaak moet oppakken. Een lijntje van een halve centimeter in doorsnede. Maar al snel blijkt deze klus anders uit te pakken. Het dunne lijntje zit vast aan een vier centimeter dikke tros, waaraan vlijmscherpe schelpen en dikke lagen modder. De schelpen snijden in mijn vingers en de modder schiet alle kanten op, vooral over mijn zeilpak. Dit stond toch niet in de folder van Sunny Sailing?

Elke dag herhaalt zich dit ritueel. Ik leer snel en neem geen lijn meer aan zonder handschoenen. Na afloop spuit ik mijn pak en handschoenen schoon met zoet water. Halverwege de reis ruiken de handschoenen



Gaios op Paxos

zoals de vismarkt in Utrecht op een zonnige zomerse middag. Niet vers dus.

Lefkas

Lefkas is een eiland dat in het uiterste noorden met een pontonbrug is verbonden met het vasteland. Deze pontonbrug gaat elk uur open. Het eiland is ongeveer 40 kilometer lang en circa 15 kilometer breed. Ook het binnenland van Lefkas is prachtig. Temidden van deze natuur liggen kleine bergdorpjes. Hier lijkt het alsof de tijd heeft stilgestaan. Vaar je naar het zuiden dan kom je in een prachtig zeilgebied dat je de gelegenheid biedt om elke keer iets nieuws te zien. Aan de oostkust is de zee tamelijk rustig en het water is er kristalhelder", aldus de folder van Sunny Sailing.

Als we Lefkas benaderen is het de hele dag al tamelijk grijs en begint het te regenen. Geen onthaal zoals verwacht, maar een voldaan gevoel is er wel. 600 mijl in 11 zeildagen. Ik vind het geen geringe prestatie en daaraan verandert die regenbui niets. De douche is lekker warm en de laatste schone kleding voelt prima. Hans gaat op zoek naar het busstation om tickets te kopen voor de reis naar Athene. Sunny Sailing trakteert ons 's avonds op een diner en is er genoeg tijd om de ervaringen uit te wisselen. We gaan de volgende dag met de bus naar Athene. zes uur duurt de reis, maar de bus is comfortabel en we passeren o.a. het kanaal van Korinthe. Het thuisfront heeft gezorgd voor een goed hotel net buiten Athene en ondanks de herrie van het 'Pepsi Camp' slapen we uitstekend. De volgende dag vliegen we van Athene naar Düsseldorf waar we opgevangen worden door familie.

*Richard de Schepper
Opstapper op de Dribbel.*



Gaios



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 Maarsssen (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

BABELVARIA

Hoi jongens en meisjes

Het vaarseizoen is weer begonnen en zo ook jullie avonturen op het water. Ik hoop dat jullie weer veel van jullie belevenissen op schrijven en opsturen naar mij. Heb je tips over leuke havens, eilandjes, dingen die jullie tijdens het varen doen, laat het weten.

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.nl

Vochtigheidsmeter

- Wat heb je nodig:
- Lange mensenhaar
 - Karton
 - Plakband
 - Schaar
 - Punaise
 - Stiften



Neem een lange mensenhaar. Hoe langer hij is hoe beter je de pijl straks ziet bewegen. Dan heb je een stuk karton nodig wat zeker zo hoog is als de haar lang is. Knip ook een pijl uit een stukje dunner karton. De haar maak je met plakband goed vast aan de pijl. Doe dat niet dicht bij de punt maar juist meer aan de andere kant. Prik de pijl aan de onderkant op het karton vast met een punaise. Zorg dat het gaatje in de pijl wat te ruim is. De pijl moet heel makkelijk, zonder weerstand, kunnen draaien. Nu de haar ook aan de bovenkant vastmaken en de eerste keer de pijl maar ongeveer in het midden (recht) laten hangen.

De haar die rekt uit als hij vochtig is en zal krimpen als het droog weer is. Dus als het vochtig is dan hangt de pijl naar beneden en als het droog is wijst hij omhoog. Dat kan je met streepjes en de letters D(roog) en V(ochtig) aangeven op het karton.

PRIJSVRAAG

De oplossing van de puzzel in de vorige Langszij is: Buitenboordmotor. De boekenbon is gewonnen door Rick Wiggelinkhuijsen. Gefeliciteerd.

Wil je ook een boekenbon winnen, los dan de volgende puzzel op; Zoek de volgende woorden op in de woordzoeker. Ze staan kriskras door elkaar. Sommige letters worden twee keer gebruikt. De letters die over zijn vormen een woord.

Stuur dit op naar jeugd@bavariaZeilclub.nl. Wie weet ben jij de volgende winnaar. Stuur het op voor 5 juli 2008.

Boeg	o	v	e	r	s	t	a	g
Fok								
Roer	r	a	e	d	l	i	e	z
Zeil								
Gijpen	v	l	a	g	ij	p	e	n
Bakboord								
Kooi	d	i	e	n	k	k	o	f
Val								
Overstag	g	o	s	d	r	o	o	n
Spiegel								
Reven	b	a	k	b	o	o	r	d
Lijk								
Noord	v	l	e	g	e	i	p	s
Vlag								
	n	e	v	e	r	e	s	t

WIST U DATJES

Tijdens de wedstrijd van het hemelvaart weekend zijn er toch nog door de kinderen wist u datjes gevonden. Lees ze maar en niet te hard lachen. Wist u dat:

- Er ouders zijn die het frustrerend vinden om achteruit te zeilen
- De kinderen niet mogen helpen met zeilen tijdens de wedstrijd
- Dat ouders niet zelf zijn gaan blazen in de zeilen toen de wind weg viel
- Dat er kinderen waren die een bruinvis hebben gezien
- Dat er ouders zijn die stressen bij het aanleggen
- Dat er kinderen zijn die het dom van hun ouders vinden dat ze geen eerste zijn geworden.

Zonig Pinksterweekend 2008 met dinghy race, vet lekkere paling en coole prijzen!

Vrijdag

Omdat het vakantie was, kwamen wij al op vrijdagmiddag in Volendam aan. We hadden een boks naast ons gevraagd voor mijn tante Marianne en mijn oom Bernard van de Memories, die later kwamen. Die avond gingen wij gezellig met elkaar in de kuip van de Christina eten.



pen. Ik moest een klomp met snoepjes dragen.

Zaterdag

De volgende morgen (zaterdag) kwam ik lui mijn bed uit en wij gingen toen gezellig ontbijten.

Wij gingen al vroeg op pad om Volendam goed te verkennen. Het was er erg druk. Ik kwam twee oude dames tegen met Volendamse klederdracht aan.



Mijn vader heeft een foto gemaakt van mij met die vrouwen en die was gelukkig goed gelukt.

Wij gingen naar de Volendamse markt en daar heb ik een ijsje gekregen.

Om twee uur kwamen er allemaal Bavaria's binnen. Ik heb toen twee leuke meisjes in klederdracht gehol-

Gelukkig kwam ook de AEGIR binnen, want daar zat een jongetje aan boord die heette ook Robin en hij werd later mijn vriendje. Om vier uur was er steiger borrelen en toen had ik mijn vriendje Robin beter leren kennen. Later gingen wij eten in het hotel Spaander. De bemanning van de AEGIR zat bij ons dus ik kon lekker met mijn vriendje spelen. Ik had toen ook nog de blues gespeeld op de piano.

Zondag

Vroeg gingen wij op weg naar de start van de Bavaria wedstrijd. Tijdens de wedstrijd heb ik de quis gemaakt en daar heb ik de 2e prijs mee gewonnen! Eerst lagen wij op kop van de wedstrijd maar later ging er iets mis waardoor wij de verkeerde kant op gingen. Wij kwamen als achtste over de finish. En natuurlijk de dinghy Race. Daar heb ik de 1e prijs mee gewonnen!!! Die middag gingen wij naar de pa-

lingrokerij. Mijn vriendje Robin was er ook bij. Daar kregen wij een toostje met paling. VET LEKKER!!!!



Mijn ouders hebben ook van die heerlijke paling gekocht, die we maandag opgegeten hebben. En daarna gingen wij lekker eten in het restaurant De Pieterman. Daar was dus de prijsuitreiking en ik heb twee mooie bekers gewonnen!



Mijn broer Arno won een koffiebeker en een toilettaas met de bingo. De AEGIR had de zeilwedstrijd gewonnen.

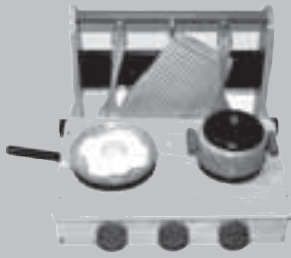
Dus een fantastisch Pinkster Bavaria weekend!!!!

*Robin Schot (9 jaar)
Christina*

LAATSTE WOORDJE

Nou, jongens en meisjes. Dit was de Babbelvaria. Ik hoop dat jullie voor de volgende uitgave met leuke tips over wat jullie met slecht weer aan boord doen komen en andere leuke verhalen en ideeën. Denken jullie ook aan de prijsvraag? Moeilijk is hij niet dus ik verwacht wel enkele goede oplossingen van jullie.

Hoi! Bavariaantje



De TWEEpitter

Martiem Culinair door Nancy Verwoerd

TOMATENZONNEBRAND EN EETBARE ZONNEBRILLEN

Het 7e Hemelvaart weekeinde van de BZC in Wemeldingen werd ruimschoots overgoten met een saus van zon en water opgediend. Het leverde een bijdrage aan een zeer geslaagd en uitstekend georganiseerd weekeinde. Een betere reclame kan het merk niet hebben, want het is zeker een reden om Bavaria te blijven zeilen!

Lekker verkleurd

Voor ons was het de eerste keer. Voor mij was het zelfs de eerste keer dat ik aan een zeilwedstrijd deelnam. Heel even had ik de indruk dat het ging om wie weer het snelst terug was bij het startpunt, zo krachtig was de wind. Gelukkig was ik niet de enige die deze indruk had. Ondanks dat hebben wij aan boord van onze Doemediema heel veel lol gehad en een berg foto's kunnen maken van schepen die ons links en rechts voorbij voeren. De snelheid waarmee we over het water raceten, maakte wel dat wij op het gemak de eerste zonnestrallen van het seizoen op onze huid konden verwelkomen. Aan het einde van de dag waren de meeste deelnemers dan ook al lekker verkleurd, met hier en daar wat meer roodheid en een enkele beginnende zon-allergie.

Verbeterde tolerantie

Nu hebben een aantal wetenschappers enige tijd geleden ontdekt dat het eten van tomaten, met name tomatenpuree, een heel probaat middel is tegen negatieve inwerking van zonlicht op de huid. Wanneer iemand dagelijks een gerecht eet met daarin 55 gram tomatenpuree, dan verbetert zijn tolerantie voor zonlicht na drie maanden met 30%. Tomatenpuree bevat namelijk een zeer geconcentreerde hoeveelheid Lycopene. Dit is een sterke antioxidant, die onze lichaamscellen beschermt.

Wel verhitten

Deze stof komt echter alleen vrij wanneer tomaten verhit worden. Het eten van kilo's "rauwe" tomaten zet dus geen zoden aan de dijk. De stof wordt bovendien beter door het lichaam opgenomen in combinatie met olijfolie. Nu moet ik er niet aan denken om iedere dag een klein blikje tomatenpuree te moeten leeg lepelen. Maar het is gelukkig wel een ingrediënt waar je heel veel gerechten mee klaar kunt maken. Regelmatig tomaten in sauzen en gerechten verwerken, levert ook al een aanzienlijke bijdrage.

Spinazie verbetert gezichtsvermogen

Een andere interessante ontdekking is dat het dagelijks eten van 100 gram spinazie per persoon, de schadelijke inwerking van de zon op onze ogen te niet doet en zelfs het gezichtsvermogen aanzienlijk kan verbeteren. Ook met spinazie kun je alle kanten op. Zo kun je het natuurlijk koken of roerbakken, maar ook verwerken in een pasta saus als vervanger van gehakt of het gewoon rauw eten in een salade. Een veelzijdige eetbare (zonne) bril. Ook niet verkeerd om te weten als zeiler.

In het kader van lekker en snel daarom een recept voor Italiaanse tosti's en snelle spinazie net even anders.

Bruschetta

1 blikje tomatenpuree (grootte afhankelijk van het aantal personen)

Goede eerste persing olijfolie,

Knoflook naar smaak,

1 stokbrood of ciabatta.

Beleg voor op de broodjes naar eigen smaak zoals bv: kappertjes, olijven, gedroogde tomaat, peterselie, basilicum, worst of andere vleeswaren, sardientjes, ansjovis, kaas, enz , enz.

lees verder

Verwarm de oven of grill(pan) voor.

Vermeng de tomatenpuree met net zoveel olie tot er een smeugig smeersel ontstaat.

Knijp knoflook er boven uit en roer dit er door.

Besmeer stukjes stokbrood met dit mengsel en leg ze op een rooster in de oven of onder de grill. Bak ze 3-4 minuten tot de randen goudbruin kleuren. De stukjes brood kunnen ook even geroosterd worden in een koeken- of grillpan.

Versier de broodjes smakelijk met wat je lekker vindt.

Salade van gestoomde spinazie en gember

400 gr bladspinazie,

1 el ingelegde gember/sushi gember (te verkrijgen bij de Toko of betere supermarkt),

2 el sojasaus,

1 el sesamzaad.

Was de spinazie goed en doe hem met aanhangend water in een grote pan met een goed sluitend deksel en kook 5 minuten.

Schep af en toe om tot de spinazie geslonken is en giet dan goed af.

Hak intussen de gember grof.

Roer de gehakte gember en de sojasaus door de warme groenten.

Laat dit mengsel minstens een uur afkoelen.

Rooster de sesamzaadjes in een droge koekenpan goudbruin en strooi dit voor het serveren over de spinazie salade.

Lekker met rijst bij oosters gekruid vlees of vis.



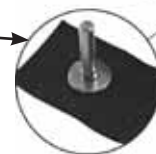
FURLEX • HARKEN • ANDERSEN • KARVER • SPINLOCK

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

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 •



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

Hemelvaartweekend te Wemeldinge

Woensdag 30 april zijn we aan boord gegaan met de intentie te vertrekken richting Wemeldinge waar we voor het eerst zullen deelnemen aan een activiteit georganiseerd door de Bavaria Zeilclub.

Koninginnedag

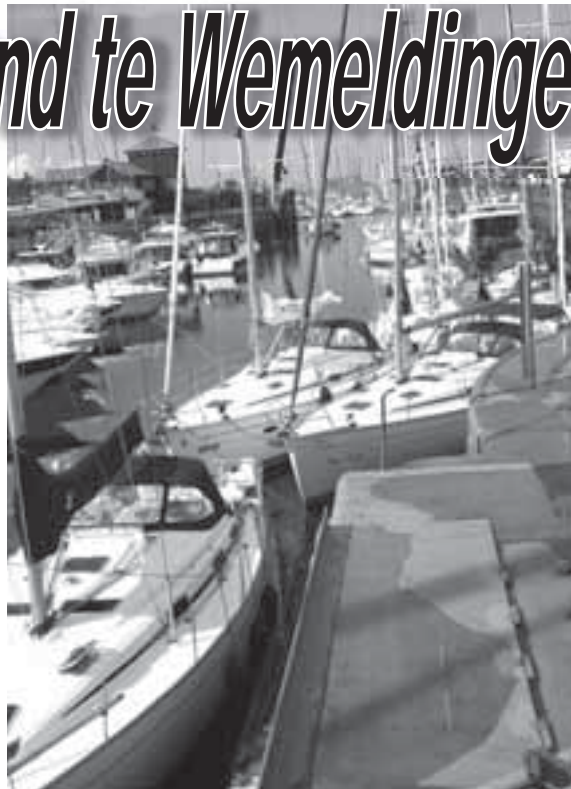
Het weer werkte op deze koninginnedag echter totaal niet mee zodat we besloten maar lekker een dagje in de thuishaven Willemstad te blijven liggen. Dit had echter wel tot gevolg dat we op 1 mei extra vroeg uit de veren moesten. Om acht uur vertrokken we uit de haven richting de Volkeraksluis. Hier konden we gelijk doorvaren en ook bij de Krammersluis hadden we geen enkel oponthoud. Dit met als gevolg dat we al rond 13.00 uur aankwamen in Wemeldinge waar we gelijk konden doorvaren naar de gereserveerde ligplaatsen. De boot lag nog maar net aangemeerd toen het flink begon te regenen. Stiekem maakte we ons natuurlijk wel een beetje zorgen of de geplande steigerborrel wel door zou gaan. De weergoden waren ons op dat moment erg gunstig gezind en een kwartier voordat de borrel gepland stond, stopte het met regenen.

Steigerborrel

Tijdens de borrel merkte we al snel dat het hebben van een boot zorgt voor voldoende gespreksstof zodat iedereen onder het genot van een hapje en een drankje al snel verwickeld was in een geanimeerd gesprek. Ook de kinderen hadden elkaar al snel gevonden. De aanwezigheid van een bal of een Nintendo DS verricht in dit soort situaties wonderen.

Na de borrel en een zoektocht naar onze jongste zoon, die zich al uitgebreid had geïnstalleerd op een andere boot, hebben we ons even opgefrist en zijn we vertrokken richting de boerderij.

Hier werden we aangenaam verrast. In een uiterst gezellige omgeving hebben we heerlijk gegeten en gedronken. Toen de band begon te spelen, gingen de tafels opzij en de voetjes van de vloer. Gedurende de gehele tijd werden de kinderen aangenaam bezig gehouden door Denise en Mariska. De ouders waren alleen nodig voor de aanvoer van voldoende bonnetjes zodat ze er ook tijdens de bingo voldoende gedronken kon worden. Gezien de gezelligheid en de sfeer zou je



niet zeggen dat vele aanwezige elkaar die dag pas voor het eerst ontmoet hadden.

Training drijwedstrijd

Na een goede nachtrust was het dan tijd voor de wedstrijd. Waren er de vorige dag nog allerlei voorspellingen gedaan door diverse schippers vandaag moest het waargemaakt gaan worden. Ook de kinderen waren zich druk aan het voorbereiden want gedurende de wedstrijd moesten ook zij diverse opdrachten uitvoeren. Er was echter een groot probleem: de wind ofwel de afwezigheid daarvan. Bij ons aan boord was de spanning te snijden. Voor het grootste deel van de bemanning was dit namelijk de eerste wedstrijd die zij zeilde. De schipper werd dan ook bestookt met vragen. Wanneer moeten we starten? Was alleen de eerste start vijf minuten uitgesteld of waren ze allemaal vijf minuten uitgesteld.

Door met de totale bemanning, vrouw en drie kinderen, te zorgen voor veel verwarring richting de schipper had uiteindelijk als resultaat dat we zo'n vijf minuten later dan de rest over de startlijn gingen. Maar dat mocht de pret niet drukken, de zon scheen en tijdens de wedstrijd gebeurde er genoeg. Zo waren er zelfs boten die achteruit leken te zeilen. En of je het nu geloofd of





niet het leek wel of op de plaatsen waar wij voeren het kleine beetje wind dat er stond spontaan wegviel. Na een paar uur heerlijk op het water doorgebracht te hebben kwamen we in onze klasse als laatste over de finishlijn. Dit betekent dus voor de bemanning dat we de rest van het vaarseizoen zullen moeten trainen.

Excursie en prijzen



In de haven aangekomen moesten we de boot snel aanmeren want de bus stond al te wachten om ons naar Yerseke te brengen voor een bezoek aan de oesterputten. Na een rondleiding met veel en interessante informatie werden we weer teruggebracht naar Wemeldinge. Na een borreltje bij onze burens vertrokken we weer met het hele gezelschap naar de boerderij waar we een prima diner voorgeschoteld kregen. En toen was daar natuurlijk de prijsuitreiking. Gelukkig zorgde onze jongste zoon Joep ervoor dat onze eer werd gered. Wij waren dan wel als laatste geëindigd in onze klasse. Hij had de kinderwedstrijd gewonnen en getooid met een prachtige beker vertrokken wij aan het eind van weer een uiterst gezellige avond richting boot.

De morning after

De volgende ochtend snel onder de douche en toen nog een keer met zijn allen ontbijten. Wederom kon er



gastoptreden van Gerben (drums) en zoon Vincent (gitaar)



over de service van de boerderij niets gezegd worden. Onder het genot van een heerlijk en uitgebreid ontbijt werden nog snel de laatste wetenswaardigheden uitgewisseld en toen was het tijd om te vertrekken. De boot werd losgegooid en het hemelvaartweekend met de Bavaria Zeilclub afgesloten. Dit zeker met de intentie volgend jaar weer aanwezig te zijn.

Via deze weg willen we de organisatie nogmaals bedanken voor een perfect georganiseerd weekend. We hebben genoten.

*De bemanning van de Mouette
Casper, Gitte,
Michiel,
Sebastian en
Joep van Trigt.*



Het Hemelvaartweekend ligt al weer een aantal weken achter ons. Wij hopen dat u er net zo van genoten heeft als wij dat zelf gedaan hebben. Helaas hadden wij geen invloed op de wind tijdens de wedstrijd. Wij willen alle deelnemers bedanken voor hun gezelligheid want dat maakt zo'n weekend. Het lijkt dan net één grote Bavaria "familie". Heeft u ideeën voor volgend jaar laat het ons dan weten want elke inbreng is welkom. Onze gedachten gaan heel langzaam weer naar volgend jaar want een locatie moet vroeg genoeg geboekt worden. Hopelijk zien we jullie volgend jaar weer terug en ook alle mensen die dit jaar met vakantie waren om er met z'n allen weer een mooi weekend van te maken. Wij wensen jullie een fijne en mooie zomer toe.

Namens de organisatie, Gepke van Bers



UITSLAGEN HEMELVAARTWEEKEND

Veld I (30-36 ft)

- 1- Fermate Jan Pleijte
- 2- Aeolus Eric de Jong / Leo Smit
- 3- Lady Jane Kees de Wee

Veld II (37 ft)

- 1- Spicy Lady Hans Klein
- 2- Rivendell Fred Jansen
- 3- Die Missis John Meijer

Veld III (38-39 ft)


- 1- Ya Esta Carel Scholtes
- 2- Oliver Jaap Kuipers Wenting
- 3- A3 Cees van Hoven

Overall:


- 1- Ya Esta Carel Scholtes

Donateurs "Natte Evenementen"


Namens alle deelnemers, hartelijk dank voor uw bijdrage



Patina Dakbedekkingen Beverwijk B.V.
Gooiland 2b
1948 RC Beverwijk



ABOS Zeilmakerij
Anthony Fokkerstraat 3c
3261 LB Oud Beijerland



Elyström Sails Benelux

RIWAX[®]
beauty for cars and boats



KUIPER
VERZEKERINGEN




Supplier of
Independent
Risk Solutions
www.irsnl.com



SHIPSHAPE
JACHTSERVICE



Hiensch
SERVICE
Technisch beheer en onderhoud
www.hienschservice.nl



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

Cryotainer 



Hagvoort Sails

START van de BAVARIA(zeil)CLUB

Erelid Lottie Keijzer heeft in 1990 de Bavariacub opgericht. Zij blikt terug en vertelt over de pioniersfase van onze club. Helaas varen zij en haar man om gezondheidsredenen niet meer, maar zij waren vorig en dit jaar als genodigden aanwezig.

'We hadden een Albin Vega, maar we wilden een wat grotere boot. Afscheid nemen van de Albin Vega viel niet mee, vooral omdat er een leuke Vega club was. Toch hebben we de stap genomen: in 1989 kochten wij onze eerste Bavaria 320 bij Ben van de Bosch. De Bavaria was toen nog een onbekend schip, je had veel bekijks als je voer of in een haven lag. Dat is nu wel anders! We vroegen aan Ben of er ook een club was van de Bavaria. Die was er niet, maar Ben vond het wel leuk idee. Zijn woorden: "Wat let je, start jij hem maar."

Het eerste Pinksterweekend

Ik kreeg toen 25 adressen van eigenaren die tot dan een Bavaria hadden gekocht. Ik sprak met Ben af dat als er 13 lid worden, ik de club zou starten. Ik kreeg 12 aanmeldingen dus wat te doen? Ik heb de gok genomen en had niet kunnen bedenken dat de club zo groot zou worden!



Lottie en Aat Keijzer

In 1990 organiseerden we het eerste Pinksterweekend met acht boten in Muiderzand. Zaterdag hielden we een barbecue, waarbij iedereen zijn eigen vlees en borden enz. moest meenemen. Op Zondag was er een wedstrijd 'rondje Pampus' en daarna aten we de restjes van de zaterdag op. Maandag na de koffie op de steiger ging iedereen weer naar huis. We hadden veel plezier. Eigenlijk is het Pinksterweekend nog steeds hetzelfde principe, alleen wel veel professioneler. Ik kreeg al snel hulp van andere leden, b.v. van Ineke Pronk (van de Main), die me hielp bij het maken van de Langzij en Jan Beekman assisteerde bij de wedstrijd.

Goede slager

Ben van de Bosch heeft ons jaren ontvangen op een borrel met hapjes op de Hiswa te water, toen nog in Amsterdam. Later organiseerden we de winterbijeenkomst bij een lid die een jachthaven met restaurant in Vinkeveen had. Het Pinksterweekend werd met de jaren steeds wat groter aangepakt. Zo was er een goede slager in de club, dus hij leverde het vlees. Wij hadden een grote legertent met tafel en stoelen van de zaak. Onze kinderen brachten de tent en met zijn allen zetten we hem op. Dus als het ging regenen zaten we toch droog en dat was een hele vooruitgang.

Leuke jaren

Al met al waren het heel leuke jaren. Na zo'n acht jaar hebben Ad Dupain, Jan Beekman en Bas van den Akker het van mij overgenomen. Daarna zijn er nog meer wisselingen geweest en zie, dat hebben ze heel goed gedaan! Vorig jaar werden we uitgenodigd om op het Pinkster weekend te komen. We konden toen meebelevén hoe groot en professioneel de club is geworden. Geweldig. Dit jaar waren we te gast op de Main, we hebben ervan genoten. Wij wensen alle BZC-leden een behouden vaart en hopelijk tot ziens!

Lottie Keijzer

L
A
N
G
S
Z
I
J

Maritin Watersport

Mobiele jachtservice
Watersportartikelen

www.maritin.nl info@maritin.nl

013-5720410 / 06-27584423

Voor alles
wat uw
boot wenst

Pinksterweekend onbekenden werden als vrienden



Zaterdag – de ontvangst

Met onze Ægir die pas 100 mijl op het log had staan voeren we vol verwachting naar de nieuwe Marina van Volendam. Nadat we, bij gebrek aan wind en geheel tegen onze natuur in, zelfs een half uurtje op de motor hebben gevaren, voerde een zacht briesje ons over het Markermeer. Bij Volendam gingen de zeiltjes naar beneden en in de geul riepen we de organisatie op en kregen direct een box toegewezen. Het enige minpuntje dat ik in de haven kon ontdekken dit weekend waren de boxnummers die pas te lezen waren als je er al voorbij was. Het aanleggen liep dan ook verre van soepel, maar diverse mede-bavarianen schoten direct te hulp met evenzoveel verschillende adviezen en helpende handjes. De tweede poging ging gelukkig goed.

De ontvangst was allerhartelijkst en we voelden ons als nieuwkomers direct zeer welkom. Ook de

Tijdens één van onze bezoeken aan Workum dit voorjaar, waar onze nieuwe trots werd afgebouwd, kregen we een uitgave van Langszij in onze handen gedrukt. Natuurlijk hebben we dit meteen gelezen – je moet wat als je boot nog op de werf ligt – en we besloten eigenlijk gelijk om lid te worden van de BZc. We kregen een wachtwoord voor de site en voor we het wisten hadden we ons ingeschreven voor het Pinksterweekend, eigenlijk nog voor we ooit een meter met een Bavaria hadden gevaren.

schippersbitter en haring waren zeer welkom. Twee prachtig geklede jongedames reikten dit zeer professioneel uit. We wandelden eigenlijk direct de steigerborrel binnen en ook hier bleek hoe gezellig en gemoedelijk de sfeer was. Daarbij was alles zo goed georganiseerd, dat het helemaal vanzelf leek te gaan. Na de nodige kennismakingen en de uitwisseling van verhalen – wat is het toch handig als je allemaal dezelfde passie hebt – kregen we even een momentje voor onszelf om vervolgens in groot gezelschap over de Volendamse dijk naar Restaurant Spaander te wandelen.

Het diner was prima verzorgd en aan de grote tafels was het wederom een gezellige boel. Zonder iemand te kort te willen doen, wil ik hier toch even de bemanning van de Zephyr noemen. Vier broers (hoewel ze daar wat vaag over deden) die met een buitengewoon gevoel voor zelfspot hun professionele voorbereiding op de race van morgen beschreven. Wij spraken af om hen dan maar te volgen – hierover later meer. Tijdens

en na het eten speelde een leuke band, maar met onze jonge en erg slaperige kinderen moesten we helaas vroegtijdig de aftocht blazen. De diverse foto's op de site zeggen waarschijnlijk genoeg over de rest van deze avond.

Ægir (spreek uit: eegier) is een zeereus in de Noordse mythologie. Hij is ook de god van zeevaart en bier en lijkt de verpersoonlijking van de macht van de oceaan. Ægir betekent in het Oudnoords zowel de zeereus, als ook (maar secundair) de zee of oceaan zelf.

Zondag de wedstrijd

Moederdag werd erg summier gevierd aan boord, want door de vroege palaver (9 uur) bleek ontbijt op bed met warme croissantjes onhaalbaar. Op de steiger werd haarfijn uitge-

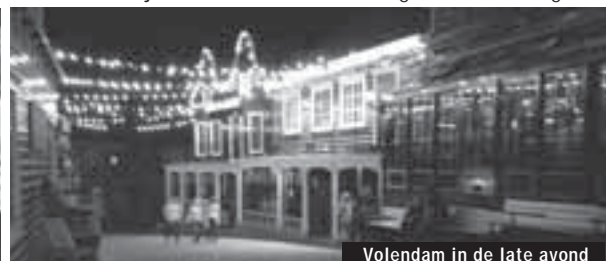
legd hoe we moesten varen, wat er wel en niet mag en – niet onbelangrijk – welke route we moesten afleggen. De belangrijkste opmerking was echter wel: zorg dat alles heel blijft, we doen dit voor ons plezier!

Het weer was zoals al de hele week fantastisch: strakblauwe hemel en ruim 25 graden met een oostelijke windkracht 3.

We zaten met onze 34Cr in de 1e klasse en konden om 10:15 uur van start. Deze was – in ieder geval bij ons aan boord - chaotisch en toen het startsein klonk waren we nog ver van de lijn verwijderd. Maar we waren in ieder geval onderweg. De



profi bediening door de jonge dames van de Brizo en Mistral



Volendam in de late avond



diner in het sfeervol hotel Spaander

Even voorstellen

Esmiralda en Martijn Broekman. We zeilen allebei al vanaf onze jonge jeugd. Esmiralda op een Hurley 700 en een Neptune 27, Martijn op een Waarschip kwarttonner en een Spirit 32. Samen eerst op de kwarttonner gezeild en later veel met een Dehler 34. Na enkele jaren "bootloos" te zijn geweest, hebben we afgelopen winter een nieuwe 34 Cruiser gekocht die op 15 april is opgeleverd. Onze wedstrijdervaring beperkt zich tot meezeilen op clubwedstrijden (WVL) en enkele 24-uur races.

Uitrusting van het schip

Standaard (diepe) kiel, zwaardere 27 PK motor. Standaard zeilen en normale schroef. We voeren de wedstrijd met vol tuig en (hoe professioneel) een volle watertank. We zeilden samen met onze kinderen (8 en 6 jaar oud).



sponsor KPE geeft uitleg over Elvström sails en heeft voor alle deelnemers een leuke verrassing (o.a. zeilhandschoenen)

Zehpyr kreeg het voor elkaar om zelfs nog achter ons te starten, dus de tactiek die vorige avond bij een wijntje nog zo handig leek kon gelijk overboord. Op kanaal 13 hoorden we dat het nog mooier kon: een andere Bavaria was 10 minuten na het sein nog altijd niet over de startlijn geraakt en de wedstrijdleiding vroeg bezorgd of ze wisten dat ze al mochten beginnen. Het eerste kruisrak naar de EA2 zaten we tussen vele medestrijders en om de vuile wind kwijt te raken besloten we het letterlijk over de andere boeg te gooien.

Dit bleek achteraf een gouden greep. We zeilden een mooi stuk richting de Oostvaardersdijk en gingen toen overstag om te voorkomen dat we onder de dijk met te weinig wind zouden komen. We kruisten voor de rest langs en bij de tweede slag draaide de wind ook nog eens precies de goede richting op! We konden de boei precies bezeilen. We rondden als eerste de EA2 en verlegden de koers naar de Sport E. Toen bleek het nadeel van voorop liggen: we waren misschien wel de enige deelnemer zonder GPS en moesten dus op een uitgezette handkoers en ons kompas de goede richting zien te vinden. Daarna volgde het trimmen van de zeilen tot alles naar wens stond. Toen we vervolgens achterom keken, zagen we pas hoe ver we voor lagen. Achtervolgd door een armada van Bavaria's stoven we op onze volgende doel af, wachtend op de grote jongens die ons nu



palingrokerij

toch wel in moesten gaan halen. Hoe dichterbij we bij de sport E kwamen, hoe verbaasder we werden. Het leek wel of de rest alleen maar verder achterop was geraakt! En wat begon als "een lekker stukkie zeilen en we zien wel" werd ineens een serieuze wedstrijd.

Het rondenvan de sport E bleek een lastig karwei omdat we precies bij de boei een Etap wedstrijd binnen zeilden, waarbij ook nog eens een schip vlak naast de boei voor anker lag. Met het nodige kunst- en vliegwerk laveerden we ons door de andere wedstrijd heen. Vervolgens kregen we de wind ruim van achter en begon het spelen met de zeiltjes weer. Tot ons genoegen was er precies genoeg wind en uit de juiste hoek om lekker te blijven lopen en de genua vol te houden. Nog altijd lagen we ruim op kop en het werd steeds stiller aan boord zodat we onze allengs sneller kloppende hart bijna konden



hoezo mazzel met het weer? (27°)





horen. Toen begon het turen door de verrekijker naar het startschip. Na veel zoeken werd de mast met de drie vlaggen gespot en konden we op ons einddoel afkoersen, terwijl we meer achterom dan naar voren keken en ons ongeloof langzaam plaats maakte voor vreugde. We finishten als allereerste!

De steigerborrel was vandaag zo mogelijk nog leuker dan de dag ervoor. Terwijl we de kinderen aanmoedigden die in de dinghy race de strijd met elkaar aangingen, wer-

den de meest fantastische anekdotes over de wedstrijd verteld en bleek hoe intensief iedereen het beleefd had. Wederom was alles perfect geregeld. We werden zelfs getraakteerd op een bezoek aan de palingrokerij waar in heerlijke geuren een oude traditie werd uitgelegd.

Deze avond mochten we aanschouwen bij de Pieterman en het lopend buffer was uitstekend. Na het eten werden eerst de prijzen aan de kinderen uitgereikt – dinghy race, kleurplaat, prijsvraag; voor alles was wel een beker. En zelfs wie er geen won, mocht uiteindelijk een beker ophalen. Daarna volgde de prijsuitreiking voor de wedstrijd en onze stille hoop bleek bewaarheid te worden. We werden eerste in onze klasse en zelfs eerste in het overall klassement. We kregen een prachtige wisselbeker in handen gedrukt. Het valt haast niet te beschrijven hoe trots we ons voelden!

Daarna volgde een ontzettend leuke bingo. Het was net als bij de wedstrijd: als je eenmaal bezig bent wil je toch winnen. Het geluk lag ditmaal bij anderen en er werden prachtige prijzen uitgereikt. Tot onze verrassing werden we na afloop van de bingo nogmaals naar voren geroepen en kregen we een prachtig cadeau – een waardebon van Elvström Sails – uitgereikt. Overladen met prijzen en vol van alle indrukken gingen we terug naar boord.



trotse winnaars ontvangen de overall-beker uit handen van de wedstrijd-leider Olaf Hammer (vd Bosch Yachting).

Maandag – het afscheid

Aan alle moois komt een eind en maandag was het voor de meesten tijd om naar huis te gaan. Echter niet voordat we gezamenlijk het ontbijt konden nuttigen bij de Pieterman. De heerlijke ongedwongen sfeer van het weekend werd moeiteloos doorgezet en na het ontbijt was het bijna onwerkelijk om afscheid te nemen van de mensen, die voor ons enkele dagen geleden allemaal onbekenden waren, maar ons als vrienden uitzwaaiden.

Het weekend heeft om diverse redenen een onvergetelijk indruk op ons achter gelaten. Een vlekkeloze organisatie in combinatie met een groep van ontzettend leuke mensen heeft ervoor gezorgd dat wij ons als nieuwelingen echt welkom voelden. We willen iedereen dan ook heel erg bedanken voor alle inzet en gezelligheid.

*Namens de bemanning
van de Ægir
Martijn Broekman*

UITSLAGEN PINKSTERWEEKEND

Klasse I - 30 t/m 35 Ft

- 1 ÆGIR - Broekman
- 2 Joy4ever - ter Horst
- 3 Triple - Ten van den Berg

Klasse II - 36 t/m 37 Ft

- 1 t Lieverdje - Kamerling
- 2 Courage - van Dijk
- 3 Blackbird - Jonker

Klasse III - 38 t/m 40

- 1 Mistral - Swerms Suwijn
- 2 Timeless - van Duijn
- 3 Le Clapotis - Koevoets

Klasse IV - 42 Ft en groter

- 1 Balou - Touw
- 2 Lady Afiena - Högemann
- 3 Vesuvio - Boer

Overall klassement

- 1 ÆGIR - Broekman
- 2 Balou - Touw
- 3 Mistral - Swerms Suwijn

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

Nieuwe leden

Nieuwe leden sinds 26-12-2007 in volgorde van inschrijving.
Bijgewerkt tot en met 28-05-2008.

naam

Jacob & Yvonne van Achterbergh
Jan & Geeske de Bonte
Wichert Dijkstra
Wilbert & Astrid van Maren
Leendert & Harriet Maris
Dirk & Inge Huizinga
Rene Brammer & Gerrie van Urk
Gerard & Romy Beerthuizen
Tiemen & Lucienne Los
Jaap & Ineke Kuilman
Eric Ossel & Marielle Heijster
Sjef van Amelsvoort & Willy Liebregts
Ed de Wit & Karin Garritsen
Erik & Vera van Houten
Mitchell & Trix Alexander
Rogier & Jeanine van Zon
Jan Geraeds & Tine Sommer
André & Jeannette Stravers
Ad & Anja Mutsaers
Martin & Marjo te Dorsthorst
Ron Rijswijk & Regina Hart
Dick Swart
Will & Carla Vollebregt
Esmiralda & Martijn Broekman
Kees & Anita de Jong
Jos & Gerie van der Laan
Rob & Ellen Rake
Bernard Beijck & Ankie van der Meer
Edwie & Petra Christiaens
Rob & Thécla Ketelaar
Willem Jan & Manuela Poelman
Jacco & Carla Bertens
Gert van der Sand & Marjoke Domerchie
Timothy & Wendy Hollander
Rik & Ida Muller
Eddy de Haes
Kees & Trudy van Uffelen
Gerard van Soolingen
Gert & Caroline Baartmans
Rob & Inés Degger
Peter Schafer
Gerard & Karin Willemsen
Remo & Carina van Es
Martin Cornelissen & J.E.L. Tammerijn
Pieter & Esther van Dijk

scheepsnaam

Ilona
La Mouette
Fabian
Effe NiX
Easy
Co Co de Mer
ArsVivendi
Balou
Prima Donna
Ventus
Boedoe
Hi Five
Lizelot
Gamble
morning glory
Enjoy
Day Dream
Prince of Keut
Ocean Breeze
Vivace
Cheerio
Nike
NOTUS
ÆGIR
Splendid
Chapechute II
More than a Feeling
Bella Diva
Lydia
Deep Blue
Imago Mare
twins
Sandomer
Palkoentje
Alchemyst
Micheline
Ilya
Coba Libre
Solaz
Esmeralda
Libertas
Zeezout
Cygnus
Delfino
Courage

thuishaven

Nes
Heeg
Lemmer
Hellevoetsluis
Herkingen
Volendam
Lemmer
Hindeloopen
Stellendam
Stad aan 't Haringvliet
Willemstad
Dinteloord
Lemmer
Enkhuizen
Muiderzand
Drimmelen
Port Zélande
Hoorn
Goese Sas
Volendam
Muiderzand
Monnickendam Marina
Enkhuizen
Lelystad Houtrib
Makkum
Rijnsaterwoude
Heeg - Jachthaven Eendracht
Roelofarendsveen

Lelystad Deko Marine
Monnickendam
Edam de zeevang
Lelystad Deko Marina
Breskens
Monnickendam
Braasem
Hellevoetsluis
Scharendijke
de Heen Jachthaven de Vlije
Monnickendam Marina
Akersloot Jachthaven Laamens
Volendam
Almere
Bruinisse
Volendam, Marina

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

L
A
N
G
S
Z
I
J



**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...

laatste pagina van ...

Nee, niet gelijk schrikken. De achterpagina zal maar eenmalig door het bestuur worden gevuld. Us en weder dienende is de volgende "In het kielzog" weer gewoon eigendom van de redactie.

Eerder in deze Langsij hebben de drie nieuwe bestuursleden zich al aan jullie voorgesteld. Op deze laatste pagina van deze Langsij zullen we, in een notendop, uit de doeken doen hoe de invulling van de taken is geregeld. Verder komen nog een paar andere punten aan de orde, die we op deze wijze onder de aandacht willen brengen.

Samenstelling bestuur

Van drie naar vijf bestuursleden betekent meer specialisatie binnen het bestuur. Dit blijkt vooral uit de rol van de voorzitter (Fred Jansen). In het voormalige takenpakket van de voorzitter waren de PR-activiteiten van de club opgenomen, evenals het werven van sponsors en een deel van de organisatie van de diverse evenementen en workshops.

Deze taken zijn nu verdeeld over Gerben van Bers en Ton Mommers. Gerben houdt zich bezig met alles wat te maken heeft met de organisatie van evenementen en workshops en Ton heeft nu voornamelijk de PR-activiteiten van de BZC op zich genomen en onderhoudt de contacten met de sponsors. Hij is tevens vicevoorzitter.

De voorzitter blijft overigens wel een rol bij het vervullen van deze taken spelen, maar fungeert niet meer vanzelfsprekend als eerste aanspreekpunt. Wel zal de voorzitter het gezicht van de vereniging naar buiten blijven en aanspreekpunt blijven voor de leden. Bovendien houdt de voorzitter het totaaloverzicht van de diverse activiteiten en stuurt, waar nodig, bij.

De wijziging in de bestuurstaken van Ton Mommers betekent dat het secretariaat over is gedragen aan Joris van der Colk. Zijn adres is nu tevens het postadres van de Bavaria Zeilclub.

Verder werken de wijzigingen in het bestuur ook door in de BZC mailadressen (zie de colofon op de eerste pagina van de Langsij).

Willem Boswinkel tenslotte blijft zijn oude functie van penningmeester vervullen, maar heeft wel aangekondigd deze functie per ALV 2009 neer te leggen. Door deze verdeling van de bestuurstaken denken wij meer invulling aan de specifieke taken te kunnen geven en is de achtervang beter geregeld.

Evenementen en workshops

De organisatoren van het Pinksterweekeinde hebben aangegeven het stokje door te willen geven aan een nieuwe organisatie. Er staat al een prima programma, waarop zo voortgeborduurd kan worden, maar nieuw bloed in de organisatie kan tot nieuwe initiatieven en ideeën leiden.

Wie belangstelling heeft kan contact opnemen met Gerben van Bers. Hij coördineert binnen het bestuur de evenementen. Meer informatie over het organiseren van dit evenement kan ook bij de (ex-) organisatoren (Evelyn Eman a/b Cayenne of Suzanne Swerms Suwijn a/b Mistral) worden verkregen. Een dergelijk evenement (mede) organiseren is geen sinecure, maar het is zeker dankbaar werk.

Verder blijkt binnen de club veel belangstelling te zijn voor zgn. ervaringstochten (het beestje moet tenslotte een naampje hebben). Via de website proberen we de wat meer ervaren leden in contact te brengen met de minder ervaren leden. Leden, die ook denken hun steentje bij te kunnen dragen aan het organiseren van een tocht, kunnen met Gerben van Bers contact opnemen. Hij zal er voor zorgen dat de tocht via de website bekend wordt gemaakt.

Jubileum 2010

De Bavaria Zeilclub is in 1990 officieel opgericht. Met een simpel rekensommetje is dan te becijferen dat we in 2010 ons 20-jarig jubileum vieren en dat willen we niet ongemerkt voorbij laten gaan.

Onze eerste ideeën gaan uit naar een paar (extra) evenementen, waaronder een speciale jubileumbijeenkomst.

Om die ideeën gestalte te geven en wellicht nieuwe ideeën en initiatieven te vergaren, wordt een jubileumcommissie in het leven geroepen. Het lijkt nog ver weg, maar het is zo jubileumjaar, dus zijn we nu al op zoek naar leden, die in deze commissie zitting willen nemen. Belangstellenden kunnen zich bij mij aanmelden of kunnen van mij (of van de overige bestuursleden) nadere informatie krijgen.

*Namens het bestuur
Fred Jansen*

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.